



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2017

IX Legislatura

Número 65

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 23 DE MARZO DE 2017

ORDEN DEL DÍA
(SEGUNDA REUNIÓN)

VI. Comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras para informar sobre el estado del aeropuerto internacional de la Región de Murcia e implicaciones del aeropuerto de San Javier y sus trabajadores; sobre el cierre del aeropuerto de San Javier y sobre puesta en marcha del aeropuerto de Corvera y la supresión del uso civil del aeropuerto de San Javier.

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las 17 horas.

VI. Comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras para informar sobre el estado del aeropuerto internacional de la Región de Murcia e implicaciones del aeropuerto de San Javier y sus trabajadores; sobre el cierre del aeropuerto de San Javier y sobre puesta en marcha del aeropuerto de Corvera y la supresión del uso civil del aeropuerto de San Javier.

El señor **Rivera Barrachina**, consejero de Fomento e Infraestructuras, informa sobre la situación actual de los aeropuertos ubicados en la Región.....4171

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **López Pagán**, del G.P. Socialista.....4177
 El señor **Pedreño Cánovas**, del G.P. Podemos.....4180
 El señor **Fernández Martínez**, del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....4182
 La señora **Fernández López**, del G.P. Popular.....4185

El señor **Rivera Barrachina** contesta a los portavoces parlamentarios.....4187

En el turno final de los grupos parlamentarios, intervienen:

El señor **López Pagán**.....4192
 El señor **Pedreño Cánovas**.....4193
 El señor **Fernández Martínez**.....4194
 La señora **Fernández López**.....4195

El señor **Rivera Barrachina** interviene en su turno final.....4196

Se levanta la sesión a las 19 horas y 10 minutos.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Buenas tardes.

Bien, queríamos dar comienzo a la sesión de la tarde, pero vamos a constituir la Mesa, que pueda bajarse el señor secretario, porque me falta el otro señor secretario y no tenemos al vicepresidente. Vale.

Sesión informativa en pleno para comparecencia del consejero de Fomento e Infraestructuras sobre el estado del aeropuerto internacional de la región e implicaciones del aeropuerto de San Javier y sus trabajadores, también sobre el cierre del aeropuerto de San Javier y sobre la puesta en marcha del aeropuerto de Corvera, y sobre la supresión y uso civil del aeropuerto de San Javier, que han sido formuladas, las respectivas iniciativas, por los grupos parlamentarios Socialista, Podemos y Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.

Vamos a dar comienzo a la sesión con la intervención del señor consejero, señor Rivera.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Buenas tardes, señora presidenta, consejera de Presidencia, señorías, público, trabajadores del aeropuerto de San Javier.

Comparezco hoy ante la Asamblea Regional para exponerles la situación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, una infraestructura imprescindible para el desarrollo de nuestra región.

El aeropuerto internacional de la Región de Murcia es un proyecto en el que cree el Gobierno regional, con el que se comprometió hace muchos años al estar convencido de que disponer de las mejores infraestructuras aeroportuarias es vital para los ciudadanos y empresas de esta región.

Señorías, aunque se habrá expuesto en esta Asamblea en otras ocasiones, permítame que, al ser mi primera comparecencia en la Asamblea para hablar del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, les exponga las razones que llevaron a tomar la iniciativa de construir esta infraestructura. Que quede muy claro que el punto de partida es la existencia de una base militar de uso compartido al tráfico civil, como así se establece en el Real Decreto 1167/95, de 7 de julio, una infraestructura que tiene sus orígenes en 1935 como parte de la aeronáutica naval, recibiendo en 1964 la autorización puntual para su utilización para el uso de vuelos civiles.

Una infraestructura que, cumpliendo su papel en un momento determinado, no estaba preparada para afrontar el reto de aumentar de manera importante el número de turistas que llegara a nuestra región. Las limitaciones que presenta San Javier derivadas del uso civil y militar, las restricciones existentes por los vuelos de prácticas de los alumnos de la Academia General, reducen las posibilidades de atraer nuevas compañías con la apertura de nuevas rutas, a la vez que dificulta el aumento de las ya existentes, un aeropuerto cuyas instalaciones existentes han alcanzado su máximo desarrollo.

Las limitaciones medioambientales derivadas de la proximidad del Mar Menor, núcleos poblacionales cercanos contiguos al aeródromo y las instalaciones contiguas de la Academia General del Aire impedían e impiden una ampliación para aumentar su tráfico comercial.

¿Por qué un nuevo aeropuerto? El mundo está cambiando, las posibilidades de desplazarnos se han incrementado exponencialmente, las personas quieren disponer de su tiempo de ocio viajando y conociendo nuevos destinos. Sí, señorías, la industria turística ha evolucionado muchísimo en los últimos años.

La aparición de las compañías de bajo coste ha supuesto un impacto muy importante en la industria, que ha cambiado la forma de desplazarnos, así como la frecuencia y los destinos turísticos que elegimos. Hoy las compañías que más viajeros transportan en España son las conocidas como compañías *low-cost*, según los datos oficiales existentes, alcanzando en la Región de Murcia un 90 % de la cuota.

En 2016 más de 60,5 millones de turistas viajaron en avión para alcanzar sus destinos vacacionales en España. Es especialmente significativo el crecimiento de los tráficos aéreos en nuestro país durante el 2016 con un incremento del 11 %. Son datos más que suficientes para que contemos con un

aeropuerto que esté a la altura de esas circunstancias.

Esta región no puede dejar pasar la oportunidad que se nos brinda. Nosotros también tenemos que adaptarnos y ser capaces de aprovechar esas oportunidades. Tenemos claro, señorías, que sin el turismo esta región no tiene futuro, es uno de los sectores estratégicos de la región y está llamado a serlo todavía más.

La región puede y debe crecer porque tenemos mucho que mostrar, tenemos la materia prima, como se dice popularmente, la materia prima necesaria para ello, tenemos el turismo de sol y playa, tenemos el turismo de interior, tenemos el turismo religioso, el turismo cultural, el turismo enológico, el turismo gastronómico, y esto, señorías, solo va a ser posible con un aeropuerto moderno y funcional que reúna las condiciones necesarias que la industria turística demanda, fomente la movilidad y nos acerque a los grandes centros de demanda turística, como las Islas Británicas, Europa central y los Países Escandinavos.

Además, debo destacar que 3,6 millones de habitantes residen en el área de influencia del aeropuerto. En 2015 se realizaron en esta zona operaciones que movilizaron a más de 13,4 millones de pasajeros y supusieron pernoctaciones de más de 28 millones. Un dato destacado es que el 35 % del tráfico de Alicante tenía origen o destino en la Región de Murcia.

Actualmente, áreas de nuestro entorno tienen un mayor peso en turismo y hay margen para aumentarlo, como lo demuestran las cifras.

La puesta en marcha de esta infraestructura va a contribuir, según datos ofrecidos por la Consejería de Desarrollo Económico y Turismo de este Gobierno, la llegada va a permitir incrementar en 800.000 turistas en un plazo de cuatro años desde su apertura, igualmente un aumento en un 3,5 % del PIB de la región, igualmente va a suponer esto un crecimiento de 1000 millones de euros y la creación de 20.000 empleos.

Solo cabía, por tanto, una posibilidad realista si pretendíamos afrontar el futuro con garantías de éxito: poner en marcha un nuevo aeropuerto dimensionado a estas necesidades actuales, pero también a las futuras de la región, libre de corsés y de restricciones, que dé respuesta a estos retos que les he enunciado. Necesitamos una infraestructura aeroportuaria de primer nivel que pueda operar sin restricciones veinticuatro horas al día durante los trescientos sesenta y cinco días del año, una infraestructura que, puesta en servicio con una capacidad de 3,5 millones de viajeros al año, actuará de palanca no solo del sector turístico sino del conjunto de la economía regional.

El Gobierno regional no ha dejado de trabajar ni un solo día para que el aeropuerto internacional de la Región de Murcia sea una realidad, realizando actuaciones técnicas, jurídicas y administrativas necesarias para la puesta en marcha de esta infraestructura.

A continuación voy a pasar a exponer muy someramente cuáles son los principales hitos para la construcción y la puesta en funcionamiento del aeropuerto internacional de la Región de Murcia:

El 21 de mayo de 2003 el Ministerio de Fomento autorizó la construcción del aeropuerto internacional de la Región de Murcia y lo declaró de interés general del Estado.

Un año después el Gobierno regional declaró la implantación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia como una actuación de interés regional.

En marzo de 2006 se aprueba el plan director del aeropuerto, un documento de carácter estratégico que determina las necesidades futuras del aeropuerto en cuanto a usos y demanda de tráfico, y establece la configuración física de esta infraestructura en sus distintas fases.

El 23 de abril de 2007 se adjudica el contrato de concesión para la construcción y explotación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia al consorcio Aeromur.

En julio de 2008 se inician las obras de construcción del aeropuerto por la sociedad concesionaria.

En 2009 en el debate de presupuestos de la Comunidad Autónoma correspondientes al año 2010 se autoriza a la Administración regional a conceder un aval a la sociedad concesionaria por un importe máximo de 200 millones de euros para la construcción del aeropuerto, una operación que fue aprobada con los votos a favor del Grupo Popular, del Grupo Socialista y con la abstención del Grupo de Izquierda Unida.

El 17 de noviembre de 2011 se firmó un protocolo entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma para la racionalización del tráfico civil en la Región de Murcia, que determinaba este

protocolo, que está publicado en el Boletín, que el tráfico civil se efectuara únicamente a través del aeropuerto internacional de la Región de Murcia y que la base aérea de San Javier se destinara a la aviación militar (seis años atrás, casi).

El 28 de abril de 2012 se firma el acta por la cual se da por concluida la construcción del aeropuerto.

En diciembre de 2012 el Gobierno central aprueba la estructura del espacio aéreo y maniobras del aeropuerto internacional de la Región de Murcia y se habilita un pasillo aéreo sobre el aeropuerto que permitía las salidas y llegadas de los aviones sin interferir con las zonas de entrenamiento de la Academia General del Aire.

En definitiva, señorías, un proceso arduo derivado de la compleja y extensa normativa sobre Aviación Civil que ha permitido que hoy tengamos terminado y próximo a su puesta en servicio un aeropuerto moderno, con capacidad de crecimiento, a la vez que flexible y dotado de la última tecnología aeroportuaria y de seguridad.

Muy someramente también, como el procedimiento previo, voy a describir cuáles son las características de esta infraestructura para que sean conocidas por todos ustedes:

Tiene una superficie total de 396 hectáreas, cuenta con más de 47.000 metros cuadrados construidos, distribuidos en más de diez edificaciones. Entre sus principales edificaciones, destaca la moderna y funcional terminal de pasajeros con casi 38.000 metros cuadrados, que permitirá albergar 3,5 millones de pasajeros al año con unos altos niveles de confortabilidad y de calidad.

Tenemos una terminal que está equipada con todos los sistemas informáticos y operacionales de última generación necesarios para gestionar este volumen de tráfico. Entre los principales medios con los que cuenta, caben destacar los 26 mostradores de facturación, 6 controles de seguridad para embarque, 9 puertas de embarque y 4 cintas de recogida de equipajes, así como una amplia zona comercial y de ocio, entre las características más importantes.

También quiero recalcar las condiciones de la pista de vuelo del aeropuerto, que está preparada para operar con aviones tipo Jumbo, Boeing 747 y el Airbus 340, que a día de hoy no podrían aterrizar en nuestra región.

La pista tiene 3000 metros de longitud y 45 metros de ancho, y una calle de rodadura para la pista de igual longitud, que permite operar a las más modernas aeronaves en servicio.

A su vez, la zona de estacionamiento de aeronaves ocupa 74.000 metros cuadrados, con capacidad para hasta 11 aeronaves de las más utilizadas por las compañías de bajo coste, el Boeing 737 y el Airbus 320.

Esta configuración facilita los embarques y desembarques requeridos por las compañías de bajo coste. Todas estas infraestructuras van a permitir realizar hasta 22 operaciones de salida y llegada de aeronaves a la hora.

Estas son solo algunas de las cifras más relevantes y esclarecedoras de lo que es el aeropuerto de la Región de Murcia, una infraestructura puntera y que, sin duda, se pondrá en marcha en fechas breves.

Las cifras hablan por sí solas. Estamos hablando de una nueva infraestructura que ha sido proyectada y ejecutada atendiendo a los parámetros más innovadores en cuanto a construcciones aeroportuarias, que tiene en cuenta las necesidades de las compañías aéreas facilitando la operatividad de las mismas, así como la calidad y confortabilidad prestada a los usuarios. Hablamos de un aeropuerto, como decía antes, que tiene la capacidad para estar operativo durante veinticuatro horas trescientos sesenta y cinco días al año, y está ubicado geográficamente y de manera estratégica en el epicentro de las principales ciudades de la región.

El aeropuerto cuenta con dos accesos, uno principal que conecta con la autovía A-30 por el norte y otro secundario que enlaza por la carretera RM-601, Fuente Álamo-Corvera por el sur. No sé si no les interesa lo que estoy diciendo, pero es me estoy distrayendo con los comentarios.

Gracias al alto nivel de desarrollo de las comunicaciones por carretera, los tiempos de desplazamiento a los centros turísticos más importantes del sureste mediterráneo español son muy competitivos. Así, la población residente en el área de influencia del aeropuerto a dos horas asciende a 4 millones, sin duda una infraestructura que permitirá dar un salto en capacidad operativa y en servicios,

permitiendo ofertar más destinos y frecuencias y disponer de un mayor número de servicios complementarios y de movilidad, mejores accesos, más plazas de parking, más espacio para otros usos. Una infraestructura con amplios espacios comerciales previstos, que facilitan la espera de los viajeros ofreciéndoles diferentes servicios y que supondrán ingresos complementarios a la actividad aeroportuaria. Un aeropuerto alejado de núcleos de población que evita que se sufra diariamente la contaminación acústica provocada por el despegue y aterrizaje de aeronaves.

El aeropuerto aporta otro valor añadido, como es la zona de actividades complementarias de más de 540.000 metros cuadrados de espacio disponible, que se podrán destinar a diversos usos, tales como consolidación de carga aérea, escuelas de vuelo, mantenimiento, líneas de aeronaves, y otros trabajos relacionados con la actividad aérea, todo esto también sin perjuicio de otras actividades industriales complementarias a la actividad propia del aeropuerto (terminales de carga, aparcamientos de larga estancia, gasolineras, centros comerciales, usos terciarios y de servicios como puedan ser hoteles, edificios multiusos, gasolineras, actividad logística).

Pero, como saben, señorías, esta infraestructura y todas sus potencialidades no se han podido poner al servicio de los murcianos y de los millones de turistas debido a los reiterados incumplimientos de la antigua concesionaria Aeromur, motivos por los cuales el 16 de septiembre de 2013 se resuelve el contrato de concesión administrativa para la construcción y explotación del aeropuerto por las siguientes causas: demora en el cumplimiento de los plazos y renuncia unilateral a la ejecución del contrato por parte del adjudicatario. Es decir, un incumplimiento imputable a la concesionaria, que termina el aeropuerto y ahí está para verlo (yo sé que algunos de ustedes han estado en las instalaciones y lo han visto), pero incumplieron la obligación principal, que era, acto seguido a construirlo, ponerlo en funcionamiento. Insisto, causas imputables única y exclusivamente a la concesionaria.

El 14 de febrero de 2014 el Consejo de Gobierno, en un intento de solucionar por la vía de acuerdo y evitar la vía judicial, intenta reiniciar las negociaciones con la sociedad concesionaria dirigidas a la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, unas negociaciones que en diciembre de ese mismo año en el Consejo de Gobierno se dan por finalizadas.

Tras ello, se interponen distintos procedimientos judiciales. Estos son los principales procedimientos: una sentencia de 2 de octubre de 2015 que desestima el recurso presentado por la anterior concesionaria y que declara favorable la resolución del contrato efectuada por la Comunidad Autónoma; una sentencia de 29 de enero de 2016 que desestima la petición de la exconcesionaria de aplazar la comisión del aval; un auto de 11 de enero de 2016 por el que se declara la obligación de reembolso de los 182.628.215,73 euros como consecuencia de la ejecución del aval otorgado por la Comunidad. Tres autos, 2, 3 y 21 de marzo de 2016 que acuerdan la ejecución provisional de la sentencia de fecha de 2 de octubre de 2015, que resolvía, como les recuerdo, el contrato concesional. Y con estos autos se permite la entrega inmediata de la posesión de las instalaciones.

Posteriormente, la exconcesionaria recurrió la fecha que se había señalado por carta del anterior consejero de Fomento para dar cumplimiento a la toma de posesión que estaba determinada por una resolución judicial, y esos recursos que presentaron frente a estas comunicaciones fueron desestimados igualmente.

Con este respaldo judicial, insisto, el 23 de marzo de 2016 un equipo de funcionarios de la Administración regional designados por la Consejería de Fomento e Infraestructuras hizo efectiva la toma de posesión de las instalaciones del aeropuerto internacional de la Región de Murcia.

Quiero aprovechar esta tribuna y la ocasión que se me brinda en esta Cámara para detenerme aquí y reconocer el trabajo de todos aquellos que han estado trabajando en este asunto hasta el día de hoy, y especialmente a los funcionarios jurídicos, técnicos y económicos de la Comunidad en general, pero tendrán que entender que muy en particular los de la Consejería de Fomento, que han trabajado en estos expedientes y cuyas actuaciones han sido absolutamente refrendadas todas, todas, por las resoluciones judiciales, por lo tanto han hecho un buen trabajo y es justo que el consejero de Fomento y también el resto de los murcianos se lo reconozcan.

El aeropuerto internacional de la Región de Murcia se ha impulsado en los últimos veintidós meses transcurridos desde la toma de posesión del Gobierno del presidente Pedro Antonio Sánchez, dándose un giro trascendental a la situación de la infraestructura, con pasos firmes, contundentes y seguros hacia su apertura.

El Gobierno verificó el estado y la situación de todas las instalaciones del aeropuerto cuando tuvo la posibilidad jurídica de hacerlo, recordémoslo, desde las terminales de pasajeros y de carga, la torre de control y los sistemas aeroportuarios y de navegación, también la pista, las instalaciones de media y baja tensión, el agua, saneamiento y el resto de los equipos, entre ellos los de contraincendios que dan servicio al aeropuerto.

A continuación, se procedió a realizar un minucioso inventario de todos los bienes del aeropuerto, muebles e inmuebles, contabilizándose 4912 bienes muebles e inmuebles, incluida la infraestructura de obra civil e instalaciones, todo ello por un valor total de 204 millones de euros.

También fue necesario realizar un plan de negocio actualizado para tener un conocimiento real y cabal de la situación del mercado de transporte aéreo y de las posibilidades del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, documento necesario que queda incorporado como anexo a los pliegos de la licitación.

Este plan de negocio prevé que el aeropuerto internacional realice operaciones aéreas que movilizan a un máximo de 3,5 millones de pasajeros y a un mínimo de un millón de usuarios; asimismo, incluye un estudio económico-financiero para analizar las opciones de gestión del aeropuerto; igualmente, se han iniciado sendos procedimientos de liquidación del contrato y de determinación de daños y perjuicios. La otra parte es la concesionaria. En el primero de ellos el Gobierno le ha requerido a la antigua concesionaria la aportación de documentación sobre las inversiones realizadas en la infraestructura, tanto como consecuencia de la expropiación de los terrenos como consecuencia de la ejecución de las obras de construcción, igualmente como consecuencia de la adquisición de los bienes que fueran necesarios para la explotación. Asimismo, se están valorando en este segundo procedimiento los eventuales daños y perjuicios que se ha causado a la Región de Murcia (y, por tanto, a todos los murcianos) como consecuencia de los incumplimientos por parte de la concesionaria que determinaron la resolución del contrato por parte de la Comunidad, e, insisto, ratificado por una resolución judicial. Entre ellos se tiene en cuenta la no puesta en funcionamiento del aeropuerto, la ejecución del aval, los intereses, las expropiaciones, los intereses de demora, las inversiones realizadas por la Comunidad, los gastos financieros de las inversiones y, como es natural, también los mantenimientos que haya tenido que desarrollar o efectuar la Comunidad Autónoma como consecuencia de la no puesta en funcionamiento, mantenimientos que no se tendrían que haber efectuado si el licitador previo hubiera cumplido con su contrato.

Cabe insistir en que este procedimiento doble, tanto de liquidación del contrato como determinación de los daños y perjuicios, no entorpece el procedimiento de licitación, son procedimientos independientes y, si se me permite la expresión, como paralelos que son no tienen punto de conexión. Por lo tanto, son procedimientos separados.

Desde el mes de marzo del año pasado, el Gobierno ha dado pasos decisivos en el nuevo camino en la apertura del aeropuerto internacional. Durante el segundo semestre del año 2016 se realizó un contraste con el mercado aeroportuario, manteniéndose reuniones con empresas especializadas en la gestión aeroportuaria y también la de servicios aeroportuarios, así como aerolíneas de ámbito nacional e internacional. La finalidad era clara, presentarles la infraestructura con el fin de recabar sus opiniones y las distintas aportaciones que quisieran efectuar para ajustar mejor la oferta a la demanda actual del mercado y elaborar los pliegos más atractivos posibles para poder atraer así al mayor número y mejor de licitadores con vistas al éxito de esa licitación.

Son varios los operadores aeroportuarios nacionales e internacionales que han visitado hasta este momento las instalaciones del aeropuerto internacional de la Región de Murcia para conocer las potencialidades de esta infraestructura y la dotación de medios y servicios, con el fin de participar en el procedimiento de licitación.

Igualmente, hemos participado en ferias como la World Travel Market de Londres, una de las citas internacionales más importantes del sector, para exponer a las compañías aéreas el aeropuerto como la puerta de entrada más atractiva para el turismo nacional e internacional en nuestra región.

Con toda esta información recabada se han elaborado unos pliegos que nos permitan atraer al mayor número, como he dicho antes, y a los mejores licitadores, unos pliegos que están terminados desde el pasado mes de noviembre, antes de que finalizara el año 2016, cumpliendo el compromiso

que con la sociedad murciana adquirió el presidente Pedro Antonio Sánchez, los pliegos, como digo, cerrados, terminados y pendientes de licitación, unos pliegos que -hay que decirlo- son de una elevada especificidad técnica marcada por las propias características del aeropuerto, para los que ha sido necesario el trabajo de los servicios técnicos, económicos y jurídicos de la Consejería de Fomento. Los pliegos van a marcar la gestión y la explotación de toda la infraestructura aeroportuaria durante los próximos veinticinco años (pista, edificios, instalaciones, locales comerciales, zonas de actividades complementarias asociadas a la actividad portuaria, etcétera).

Y aquí debo hacer un alto en el camino y explicar el proceso de negociación con AENA.

Tras un año con un Gobierno en funciones, con los pliegos ya terminados, el recién nombrado ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, y el presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia acordaron el pasado 21 de noviembre iniciar una línea de negociación que permitiera hacer coincidir la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia con el cese de las operaciones civiles en el aeropuerto de San Javier. A partir de ese momento, se sucedieron las reuniones de los equipos hasta llegar a un texto definitivo en el que ambas partes negociadoras estamos de acuerdo.

Se fijaba en él una indemnización a AENA como consecuencia de la pérdida patrimonial que suponía el cierre del aeropuerto de San Javier, una cantidad que tendría que abonar el eventual adjudicatario del procedimiento de licitación que después vendría (es decir, primero convenio y tras firmarse ese convenio se procedería al proceso de licitación, y en ese proceso de licitación se incluiría que el concesionario estaba obligado a abonar esa cantidad), e igualmente ese pago abriría la puerta a que se iniciara el procedimiento de cese de las operaciones civiles en el aeropuerto de San Javier, trasladándose al nuevo aeropuerto, cumpliéndose los compromisos que, vuelvo a insistir, arrancan desde noviembre de 2011.

Igualmente, y aprovecho que están los trabajadores del aeropuerto de San Javier aquí, se establecía el compromiso de velar por derechos de los trabajadores de AENA. Siempre ha estado, y he tenido ocasión de decirlo personalmente, en la negociación y, desde luego, en el espíritu del Gobierno que se velara por los intereses de los trabajadores. Son trabajadores, como yo les he dicho, de AENA pero son trabajadores de la Región de Murcia, y al Gobierno regional, como es natural, le preocupaba y le preocupa la situación de esos trabajadores.

El acuerdo está cerrado. AENA estuvo retrasando la firma aduciendo, a nuestro juicio, peregrinas y extemporáneas razones, que a juicio de este consejero revelaban su falta de interés en la firma. El Gobierno ha sido flexible y se han ido dando plazos. Ustedes no me han visto hablar mucho en los medios de comunicación mientras que se estaba negociando, hemos sido pacientes, hemos sido flexibles, y en el proceso interno se ha ido dando plazos y se ha ido cumpliendo todos los parámetros a los que las partes nos estaban comprometiendo. Nosotros teníamos el acuerdo, estábamos dispuestos a firmar, y AENA, por las razones, como digo, que tendrá que explicar en otro foro, no es cosa de este consejero explicarlas, decidió no firmar, se marcó un plazo razonable a la vista de que todos los informes que existían en el procedimiento avalaban el proceso que se iba a seguir y las obligaciones que de él se derivaban, y señalado ese plazo, AENA decidió no firmar, insisto, habrá que preguntarle a AENA por qué, y el Gobierno adoptó la decisión que consideró más oportuna y mejor para defender los intereses de la Región de Murcia, y es sacar a licitación el aeropuerto porque es una infraestructura que está para ser aprovechada, para ser desarrollada y para ser explotada, para que los murcianos podamos desarrollar todas las potencialidades turísticas que tiene nuestra región, y no solo turísticas.

Era una vía que teníamos que explorar porque se daban unas circunstancias distintas a las anteriores. Es cierto que ha habido intentos previos en el pasado, pero la diferencia jurídica que existía era que desde marzo de 2016 se tenía la posesión física y jurídica que permitía adoptar la decisión. Hasta ese momento no se contaba con la posesión y, en consecuencia, hubiera sido del todo temerario iniciar un procedimiento de licitación del aeropuerto en esas circunstancias. Insisto, teniendo la posesión de las instalaciones, el Gobierno se puso a trabajar en la redacción de los pliegos, y con esos pliegos terminados y con ese trabajo terminado, y después de escuchar a muchos operadores, aerolíneas y expertos del mundo de la gestión aeroportuaria, cerramos unos pliegos.

Este es un Gobierno activo y hemos analizado todas las fórmulas que nos permitan abrir el aero-

puerto. No podemos defraudar las expectativas de miles de ciudadanos y empresas que esperan y añoran la apertura de ese aeropuerto, para no dejar pasar las oportunidades que suscita el admirable dinamismo de esta región. Yo creo que en esto último estamos todos de acuerdo.

Como saben, el pasado 15 de marzo el Consejo de Gobierno autorizó a este consejero iniciar el procedimiento de licitación. Ahora se da un paso decisivo, un paso adelante, con la licitación del aeropuerto, un proyecto que va a marcar el futuro de la región. Iniciamos un camino con la meta puesta en la apertura del aeropuerto. Ya fue remitido, tal y como indiqué en mi comparecencia de hace una semana tras el Consejo de Gobierno, ya han sido remitidos para su oportuna publicación al Boletín Oficial del Estado y al Diario Oficial de la Unión Europea los anuncios para la licitación.

Y la licitación se va a tramitar por un procedimiento restringido, desarrollado en dos fases: una primera, donde se va a valorar la capacidad técnica y experiencia en la gestión de algún servicio aeroportuario, pero también la económico-financiera de los licitadores; y en una segunda fase del procedimiento se van a analizar las ofertas técnicas y económicas de esos licitadores.

Un procedimiento en el que se va a garantizar, como no puede ser de otra manera, la libre concurrencia y la igualdad de oportunidades de todos los licitadores, insisto, libre concurrencia e igualdad de todos los licitadores, igualdad de oportunidades, con un objetivo claro: queremos el mejor gestor aeroportuario, que nos ofrezca la mejor oferta, pero también quien sepa desarrollar al máximo las potencialidades del aeropuerto, un aeropuerto que va a traer riqueza, empleo y prosperidad a la Región de Murcia, ayudándole, vuelvo a decirlo, a desplegar y desarrollar todas sus potencialidades, que son muchas.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Rivera Barrachina.

En el turno general de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor López Pagán.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, consejero, consejera.

Bienvenido también al público que nos acompaña, al equipo del consejero y, por supuesto, al comité de empresa del aeropuerto de San Javier.

Mire, señor consejero, le llevo un poco de ventaja en este tema, poca, poca porque, en fin, usted tiene un equipo y unas capacidades que seguramente le permiten remontar mi ventaja, pero, fíjese, le voy a decir cinco apellidos: Bascuñana, Sevilla, Campos, Bernabé, Ballesta. No es una alineación de un equipo de fútbol-sala, son cinco consejeros que han pasado por esta competencia, los cinco han fenecido en el acto de servicio de intentar abrir el aeropuerto, entre otras razones y entre otras cuestiones, también abrir el AVE, entiéndanme esta palabra con cariño para todos ellos. Ninguno de ellos supo ni seguramente acertó suficientemente con las decisiones políticas para resolver este asunto. Yo no voy a dudar de la intención que le pusieron porque no lo dudó, pero no acertaron. Añadiré un apellido más, Rivera, que es el suyo. Yo no le deseo el mismo destino, sabe usted que no y además se lo digo con sinceridad. Decía esta mañana mi compañero Jesús Navarro, expresaba en el refranero y decía “y dale la burra al trigo”, expresaba en el refranero, digamos, volver a hacer lo mismo, reincidir en una actitud que aparentemente para nosotros sigue siendo errónea.

Le decía que llevo ventaja porque llevo aquí cinco años, para suerte mía, debatiendo sobre este tema y, por tanto, conociendo de primera mano las vicisitudes del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, y he escuchado este mismo discurso, este mismo debate, las mismas palabras que usted ha dicho hoy, los datos de pasajeros, los datos de PIB, los datos de turismo, que iban a volar no sé cuántos aviones, que íbamos a crear, ha dicho usted, 20.000 empleos. Yo he escuchado 30.000, 40.000, bueno, he escuchado prácticamente cualquier dato, y la verdad es que, dicho eso así, debo re-

conocer que suena bien, quiero decir, este tema suena bien, suena atractivo, en fin, a cualquiera de nosotros nos gusta escuchar estas cosas porque como queremos a la Región de Murcia, eso es así, nos gustaría que todo eso fuera una realidad, pero, claro, luego está la realidad de la verdad, y es la realidad de los hechos, de los actos que se van realizando, de las decisiones que se van tomando, y esa realidad no ha sido así, probablemente porque comparten responsabilidad muchos actores, también la concesionaria en su día, pero para nosotros, sin duda, lo que ha habido es unas decisiones continuamente erróneas, decisiones nefastas que han hecho más difícil y puesto en riesgo la viabilidad y la situación de hoy y el futuro del aeropuerto de Corvera.

Yo no voy a hacer como en el último debate que tuve con el señor Bernabé antes de que feneciera en ese acto de servicio (con mejor suerte porque está en el Congreso de los Diputados defendiendo los intereses de la Región de Murcia), no haré un repaso del pasado, porque, la verdad, lo ha hecho usted, ya ha hecho usted referencia a las fechas y yo no voy a volver a hacerlo, pero sí le digo que debió estar construido y estaba construido en 2012, y debió abrirse en 2012, y estamos en marzo de 2017, cinco años.

Todas esas decisiones han ido, como decía, complicando la situación del aeropuerto de Corvera (yo las he denunciado aquí), entre ellas una fundamental, la resolución del contrato. En la resolución del contrato dejamos solo al señor Campos y él actuó resolviendo un contrato que probablemente así el Consejo Jurídico nos dio la razón, teníamos razones para resolver el contrato pero la cuestión ya no era esa, la cuestión era la realidad de un aeropuerto construido, de una concesionaria que había avanzado en todos sus permisos, certificaciones, y le dijimos desde el Grupo Parlamentario Socialista entonces a todos estos consejeros que he relatado hasta que yo pude estar aquí “más vale...”, y usted compartirá conmigo esta frase, “... un mal arreglo que un buen pleito”, porque estaba muy avanzada, estaba muy avanzada la situación de Aeromur, el aeropuerto construido, y por tanto siempre creíamos que era conveniente intentar llegar a un acuerdo que no fuera lesivo para los intereses de la Región de Murcia. Ustedes vendieron ese acuerdo como la solución, pero ese acuerdo nos ha metido en más problemas y ha dejado al aeropuerto en la situación en la que está hoy.

Yo quería hacerle algunas preguntas, porque usted habla del presente y del futuro hablando del pliego y de la nueva situación que el Gobierno ha decidido mantener, pero habla usted de hechos que nosotros no conocemos, no conocemos el plan de negocio, no conocemos el plan de negocio. En este punto, independientemente de lo que se decida, yo le pediría, señor consejero, por favor, transparencia e información, porque es la única manera de poder tomar decisiones.

¿Se han hecho estudios para decidir finalmente lo que ha decidido el Gobierno, se ha planteado los escenarios para llegar finalmente a decidir que el Gobierno ha decidido abrir un nuevo concurso público, volver a cometer el mismo error? Lo dijimos al principio, para nosotros el aeropuerto de la Región de Murcia era un aeropuerto de titularidad pública con gestión pública; el Gobierno regional, con Valcárcel al frente, decidió que sería de titularidad pública con gestión privada. De nuevo, de nuevo -y esto parece que es lo de la burra al trigo- volvemos a intentar iniciar esto con un proceso de gestión privada con titularidad pública, pero con un aeropuerto construido que nos ha costado 200 millones de euros a todos, que tendrá que asumir... no sé qué loco asumirá eso, no sé qué empresa asumirá eso, y con un aeropuerto que funciona, un aeropuerto público rentable para la Región de Murcia a pesar de que nunca nadie ha puesto un solo milímetro de apoyo al aeropuerto de San Javier desde el Gobierno regional, que funciona, aquí están sus representantes de los trabajadores, que hace poco tuvo un premio como aeropuerto por segundo año, el premio al mejor aeropuerto en su categoría en Europa por debajo de 2 millones de pasajeros. La situación, consejero, no puede ser volver a cometer el mismo error, ¡no puede ser! ¿Por qué vuelven a cometer el mismo error y a decidir otra vez sobre no sabemos qué intereses, y lo dejo ahí porque no tenemos más información, si en este momento la situación es grave, un aeropuerto cerrado y un aeropuerto público abierto al que hay que dar una solución?

Ha dicho usted algo hoy que me preocupa mucho más de lo que iba a decir, y es que ustedes han dado por hecho y por rotas las negociaciones con AENA, porque usted dice “tendrán que preguntarle a AENA”, pero nosotros estamos aquí. Señor consejero, esas negociaciones no pueden terminar, esas negociaciones tienen que culminar, porque ustedes saben que la única solución, la menos mala, la más razonable para el aeropuerto internacional de la Región de Murcia es que en el caso de que polí-

ticamente se cierre San Javier, AENA asuma la gestión de Corvera, porque no es el momento cero en donde usted dice aquí “libre concurrencia, transparencia”, sí, claro, estamos de acuerdo en que cualquier contrato público tiene que tener sus principios, pero es que entonces no estamos viendo la realidad, es que esto no viene de una realidad como si empezáramos de cero, consejero, tenemos una exconcesionaria que, que yo sepa, todavía tiene litigios importantes sobre la mesa que nos pueden costar dinero, esto en los tribunales es una moneda al aire, usted bien lo sabe, y nos puede costar dinero a todos. Le pregunto, qué ocurre, en qué estado está la liquidación del contrato con AEROMUR, porque el consejero Bernabé nos dijo en su anterior comparecencia que el día 23 de septiembre del año pasado tendría que estar liquidado el contrato con AEROMUR, un elemento fundamental, y yo le pregunto: ¿esto es así?, es decir, ¿se ha liquidado el contrato?, ¿se ha negociado con AEROMUR la liquidación del contrato de la concesión? ¿Qué efectos legales tiene en el caso de que no sea así?

Son preguntas que yo creo que deben de ser contestadas y que en mi opinión es una temeridad continuar tomando decisiones así sin resolver una patata caliente, una situación que ustedes han complicado y en la que hay mucho en juego, mucho en juego.

También le quiero preguntar por las expropiaciones del aeropuerto, porque ustedes van a abrir, pretenden abrir el aeropuerto, ustedes pretenden hacernos ver que esto es volver otra vez como si aquí no hubiera pasado nada, iniciamos un nuevo concurso público como si no hubiera pasado nada, volvemos a hablar de datos de empleo, volvemos a hablar de datos de turismo, ¡como si no hubiera pasado nada!, y todavía ni siquiera se ha pagado a los expropiados del aeropuerto de Corvera, ni siquiera están los depósitos previos que legalmente tendrían que estar consignados para que los afectados, que se han puesto en contacto con el Grupo Parlamentario Socialista, tengan una solución a estos efectos.

Consejero, nosotros seguimos insistiendo en lo mismo, y hay una moción presentada por parte de los tres grupos de la oposición en la que vamos a mandar al Gobierno en contra de lo que el Gobierno ha decidido. Por tanto, piénsenlo.

Esto es de estas cosas, de estas cosas, de estas decisiones -y me dirijo al tripartido endemoniados de estas cosas que uno cambia desde el Gobierno, pero, señor consejero, con toda la seriedad del mundo, no volvamos a cometer los mismos errores. Hay una situación que no se va a resolver, y usted lo sabe, con la puesta en marcha de un concurso público en esas condiciones. No podemos avanzar, sería una irresponsabilidad avanzar en este tema sin resolver previamente y dejar claro y despejado el futuro del aeropuerto de San Javier. Lo sabe cualquiera, cualquiera de los que hemos debatido aquí, no podemos tener dos aeropuertos abiertos en la Región de Murcia, y no podemos quedarnos pensando en que AENA no quiere seguir negociando, o nosotros hemos tomado la decisión. Yo creo que aquí los actos de valentía no nos sirven, no nos sirven los actos de “digo yo lo que hay que hacer porque lo digo yo”. Se lo digo yo, que si ustedes hacen lo contrario les voy a dar la razón. Si no es eso, si se trata de aportar soluciones.

Nosotros creemos que la solución más razonable a este tema, para que no haya ninguna duda de que queremos que haya soluciones, es esa, que haya un proceso. No cerremos esa puerta, no cerremos la puerta a hablar con AENA. Es una solución razonable, creemos que es la única y mejor solución de recuperar el dinero público de esta región, de todos nosotros, que hemos gastado en tener que comprar un aeropuerto por la vía de una resolución de un contrato que fue una temeridad.

¡No sigamos especulando, vayamos a las soluciones! Vamos a ver, AENA es una empresa pública, es una empresa pública, ¡al 51%! El Ministerio de Fomento, que yo sepa, es del Partido Popular, del Gobierno del Partido Popular, ¡pero si lo tienen ustedes fácil! Si estuviéramos hablando de signos políticos distintos, pues, bueno, en fin, la lealtad institucional hizo que José Blanco firmara un protocolo para el cierre de San Javier que pidió Valcárcel, y lo hizo un Gobierno socialista porque el presidente de la Comunidad Autónoma, del Partido Popular, le pidió al Gobierno de España, entonces socialista, que hiciera aquello. Podríamos discutirlo, hasta nosotros podríamos discutirlo, porque el aeropuerto de San Javier es un aeropuerto rentable, ¡pero se hizo! Ustedes tienen el mismo signo político y, por tanto, no tiene sentido que sigamos especulando con este tema.

Nosotros queremos que el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, a pesar de tantos años, sea una realidad, que nadie dude de lo contrario. Pero volvemos a advertirles de lo mismo, en

este momento existen, en nuestra opinión, condiciones para resolverlo de otra manera, ¿de otra manera a la que ustedes nos dicen!, no es necesaria esa nueva concurrencia pública, creemos que existen instrumentos jurídicos para que entre Administraciones podamos llegar a un arreglo, le demos viabilidad al aeropuerto, le demos viabilidad, en el caso de que San Javier tenga que cerrar, a las trabajadoras y trabajadores, que son muchos, hoy prestando un gran servicio en San Javier, y por tanto cerramos esta página desafortunada, de verdad de verdad, sirviendo a los intereses generales de la Región de Murcia.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor López Pagán.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Pedreño Cánovas.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Buenas tardes, señora presidenta, consejera, consejeros, señorías.

Pedes in terra ad sidera visus. Señor consejero, los pies en el suelo, la mirada en el cielo; la mirada en el cielo, los pies en el suelo. Así se hace un aeropuerto, con los pies en el suelo, con la mirada en el cielo, cosa que no ha habido, cosa que no ha habido en este largo culebrón.

Mire, yo no tengo tanta... el señor Joaquín López tiene más ventaja que yo porque yo no llevo ni dos años en este Parlamento, pero lo que usted nos ha contado esta tarde yo ya lo he escuchado en esta misma tribuna, ¡es lo mismo, ni una palabra novedosa! A mí me hubiera gustado, por ejemplo, que se hubiera traído usted el último informe del Tribunal de Cuentas Europeo, lo hubiera enseñado y nos hubiera aquí hecho una respuesta, una contestación a las exigencias de ese informe del Tribunal de Cuentas Europeo, pero nada, nos ha vuelto a contar que los tiempos han cambiado, que hay que estar en el nuevo mundo y como el nuevo mundo es nuevo, tendremos un nuevo aeropuerto.

No tienen ustedes los pies en la tierra, porque las cifras que nos ofrecen es que no cuadran. Señor consejero, dice usted: 800.000 viajeros en cuatro años. El aeropuerto de Castellón, que es también un aeropuerto reciente, que lleva ya doce años recorridos y dos años de apertura, en dos años no ha conseguido llegar a los 100.000 viajeros.

Señor consejero, usted ha dicho que el aeropuerto de Corvera creará 20.000 puestos de trabajo. Es una cifra que se nos antoja un tanto exagerada, sinceramente. ¿Sabe usted que los 47 aeropuertos de la red estatal AENA generan 11.000 puestos de trabajo directos?, 47 aeropuertos, y con uno usted va a crear 20.000. Previsiones sin los pies en la tierra.

Pero es que tampoco han tenido la mirada en el cielo. Mire, la ignorancia que el proyecto de Corvera mantuvo desde su inicio tuvo que ver con esto, con lo poco que se miró al cielo: no se valoró el espacio aéreo murciano y las servidumbres aeronáuticas del mismo que imponen tanto el espacio aéreo restringido militar como los aeropuertos de San Javier y Alicante. Señor consejero, ¿usted no cree que esto es un problema importante? ¿Por dónde, si no, van a llegar los aviones?, ¿qué rutas aéreas comerciales les quedan a ustedes? ¿Qué capacidad de gestión aeronáutica posee la Consejería o los hipotéticos licitadores de Corvera que no esté supeditada al Estado y su gestor estatal AENA? ¿Cómo piensa sortear la Consejería las áreas de jurisdicción y control aéreo de San Javier y de Alicante, la servidumbre aérea militar y todas estas confluencias sobre la desafortunada ubicación de Corvera?

El informe al que he hecho referencia, el informe de fiscalización aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas Europeo el pasado 26 de enero de 2017, es un informe de fiscalización que se refiere a las cuentas de 2014 de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Yo creo que este es un informe que deberían leer todos los murcianos y todas las murcianas, y merecerían una respuesta desde el Gobierno de esta Comunidad Autónoma. En ese informe leemos, por ejemplo, que el informe especial 21/2014 del Tribunal de Cuentas Europeo, relativo a las infraestructuras aeroportuarias financiadas por la Unión Europea, ya puso de manifiesto el solapamiento existente entre las zonas de influencia del aeropuerto de Corvera y los de San Javier y Alicante, señalando que el mismo podía

dar lugar a excesos de capacidad y poca rentabilidad. Y sigue diciendo el informe: “Resulta contradictorio que, a pesar de los compromisos asumidos en el protocolo de 2011, se hayan realizado inversiones cercanas a los 10 millones de euros en el aeropuerto de San Javier a través de aportaciones con el FEDER correspondientes al período 2007-2013”, 10 millones de euros de fondos FEDER invertidos en el aeropuerto de San Javier. Es decir, mientras toda Europa y AENA invertían millones de euros en modernizar el aeropuerto de San Javier, ustedes se dedicaban a promover protocolos o a despachear con el actual ministro para ver si conseguían cerrar el aeropuerto de San Javier.

Pero qué sentido tiene todo esto, ¿cómo se les ocurre a ustedes cerrar un aeropuerto en el que se han invertido 10 millones de fondos comunitarios, que ha consolidado más de un millón de viajeros anuales, que es un modelo de rentabilidad económica y que hasta ha sido premiado como mejor aeropuerto de Europa en 2014 y 2016?, ¿cómo van a explicar esto?

Dice usted que AENA tiene que explicar por qué no ha optado por cerrar el aeropuerto de San Javier, como ustedes han estado insistiendo cada vez que han ido a Madrid. Yo creo que AENA se explicó perfectamente, les pidió 35 millones de euros de compensación para el cierre de San Javier, y ustedes les vieron las orejas al lobo, y entonces es cuando dan ese salto al vacío de licitar un nuevo concurso del aeropuerto de Corvera que nos puede costar muy caro a los murcianos, más caro de lo que ya hemos pagado incluso, que es mucho, y todo por esta aventura disparatada en la que nos metió el ahora presidente honorífico del Partido Popular murciano, el señor Valcárcel. ¡Gran herencia!

Pero antes de seguir con la nueva licitación del aeropuerto de Corvera veamos cómo continúa el informe del Tribunal de Cuentas Europeo. Constata la existencia de duplicidades en las inversiones en infraestructuras aeroportuarias llevadas a cabo en ambos aeropuertos, así como la ausencia de coordinación y planificación entre la Administración estatal y regional. Lo dicho, ni pies en la tierra, ni mirada en el cielo.

Termina el informe diciendo: “Por lo que se refiere a la convocatoria de un nuevo contrato de concesión de explotación del aeropuerto, a la finalización de la fiscalización aún no se había licitado el concurso, al ser requisito previo imprescindible que se finalicen las mencionadas negociaciones con el Ministerio de Fomento respecto al cierre del aeropuerto de San Javier”. Para abrir Corvera es requisito previo e imprescindible que se finalicen las mencionadas negociaciones respecto al cierre del aeropuerto de San Javier. O sea, que siendo un requisito imprescindible y sin que ustedes hayan logrado tal exigencia, deciden por su cuenta y riesgo, dado que no pueden asumir los 35 millones exigidos por AENA, sacar la licitación de un nuevo contrato de explotación. Muy arriesgado, señor consejero, muy arriesgado.

Sigue el informe: “Según se ha informado en la fiscalización, analizadas las distintas alternativas de explotación del aeropuerto (gestión directa, concesión administrativa, sociedad mixta), parece que la Administración regional puede optar por el contrato de concesión de los servicios de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia por un período de 25 años, trasladando los riesgos de la gestión al concesionario”. También es interesante este último párrafo. Se reconoce que existen diferentes opciones o alternativas de explotación, pero la Administración regional se decanta por el contrato de concesión, pero existen otras posibilidades que ni se contemplan seguramente.

El contrato de concesión nos ofrece muchas dudas, ya se ha dicho también anteriormente, pues un aeropuerto proyectado y realizado sin los pies en la tierra ni la mirada en el cielo no va a obtener rentabilidad jamás, lo que obligará a la Administración murciana, con el dinero de todos los contribuyentes, a financiar las pérdidas de la concesionaria. Díganoslo con claridad, señor consejero, ¿avalará la Comunidad Autónoma las pérdidas de explotación de la empresa concesionaria? Esta pregunta también se la realicé en el mismo sentido al señor Bernabé. Dígalo con claridad, porque eso es justo lo que está sucediendo en el vecino aeropuerto de Castellón.

Cuando no se tiene plan, sino urgencias, cuando se huye hacia delante para socorrer al imputado, cuando se desoye la lógica del bien público, en pos del rapiñeo privatizador, cuando no se tienen los pies en el suelo ni la mirada en el cielo, se puede acabar desmantelando una infraestructura que ha probado su excelencia, como es la del aeropuerto de San Javier, y terminar aislando a nuestra Región de la red estatal AENA y del deseado y necesario turismo, a cambio de endosar a los murcianos otros

186 millones de problemas.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Pedreño Cánovas.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, tiene la palabra el señor Fernández Martínez.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ:

Señora presidenta, señora consejera, señor consejero, señorías, público asistente, buenas tardes.

Lo primero, reconocer, como ha dicho el consejero, el trabajo de esos funcionarios que han trabajado, porque seguro que su trabajo ha sido arduo y su labor ha sido bastante más de lo que le llevaban sus funciones, y a lo mejor ha sido porque tenían que justificar muchas veces lo injustificable, pero le reconocemos el trabajo y la labor llevada a cabo, pues seguro que ha sido bastante importante.

Señor consejero, una de las últimas ocasiones que compareció le dije que soñara más, y parece que se ha pasado soñando con el tema de los puestos de trabajo, con todo esto. Son cifras que se daban en uno de los primeros informes y se siguen repitiendo, después de haber pasado una crisis, después de estar en la situación que estamos y después de estar en una situación complicada. No sabemos cuándo se van a obtener esos 20.000 puestos de trabajo. Evidentemente no serán directos, serán puestos de trabajo indirectos, pero esos 20.000 puestos de trabajo indirectos le tengo que decir que, sin saber mucho, vamos a tardar tiempo en verlos.

Como usted sabe, yo soy político por casualidad, como digo, y no soy profesional del Derecho; por tanto, todas las justificaciones que usted ha dado las entiendo, pero no las comparto, y trataré de explicarme.

Lo primero, ha vendido muy bien las instalaciones, ha vendido muy bien lo que tenemos, ha vendido muy bien lo que hay, pero también le tengo que decir que estamos aquí todos debatiendo esto porque el aeropuerto fue una metedura de pata; una metedura de pata, consideramos que fue así, porque se firmó un aval, un aval que firmó la Comunidad Autónoma sin que firmaran los socios de Aeromur. Si hubieran firmado los socios de Aeromur, ahora no estaríamos debatiendo un problema de doscientos y pico millones de euros, estaríamos reclamándoles simplemente a esos socios, que tenían capital y potencial suficiente para pagar el aeropuerto íntegramente; tendríamos unos concesionarios que no habrían cumplido y que hubieran tenido que hacerle frente a esos doscientos y pico millones de euros.

Pero, bueno, ya estamos aquí, con lo cual vamos a partir de la situación actual para ver la realidad a día de hoy, y quizá después entienda desde este punto de vista, y que seguro que usted lo entiende y que usted lo sabe, pero hay que explicárselo a los ciudadanos, como voy a tratar de hacer esta tarde aquí. Vamos a explicarle la realidad y por qué a AENA a lo mejor no le interesa quedarse con la concesión de Corvera.

En cuanto al aeropuerto de San Javier, nuestra impresión es que por parte de la Administración regional se le ha ido ahogando paulatinamente, con falta de servicios públicos hacia el aeropuerto, con un transporte público que no se ha dado con regularidad hacia las principales ciudades de la Región; sin una oficina de información y turismo regional allí que hubiera estado de forma permanente y cosechando y vendiendo nuestra Región; con cancelación de los vuelos regulares a Madrid y Barcelona por falta no sabemos de qué, pero, según nos dicen, los vuelos a Madrid eran rentables y tenían su propia explotación y la explotación parece ser que iba bien, pero no sabemos por qué, se cancelan. Eso quizá es lo que usted hubiera tenido que negociar con AENA.

No obstante, y a pesar de esta obstinación del Gobierno regional, el aeropuerto sigue cosechando premios internacionales dentro de su categoría, como ha quedado patente en los últimos años y los conseguidos actualmente. Además, con casi 1.100.000 pasajeros, obtiene cifras rentables para AENA. Este año se estima en torno a unos 500.000 euros de beneficio brutos, antes de impuestos,

pero después de descontadas amortizaciones y todos los gastos de explotación, con una plantilla en torno a unos 75 trabajadores directos, o sea, una plantilla limitada y con unos beneficios de unos 500.000 o 600.000 euros y que previsiblemente irá en aumento. Y tiene una posibilidad de crecimiento hasta más de dos millones y medio de pasajeros, que con previsiones muy optimistas, el 10 % anual, tardarían en alcanzarse aproximadamente unos 10 años, siendo las previsiones realizadas por AENA en sus estudios aproximadamente de un 3 % anual, por lo que en unos cinco años no se llegaría a 1.300.000 pasajeros. Pero, bueno, se puede llegar a ese 1.300.000 y esperemos que así sea.

Los costes actuales de explotación se cifran en once millones y medio de euros anuales, ya que muchos de los gastos de mantenimiento y algunos operativos (seguridad, bomberos, etcétera) son compartidos con el Ministerio de Defensa.

Esa es la situación actual del aeropuerto de San Javier. Si vemos la situación actual del aeropuerto de Corvera, partimos de una inversión a día de hoy aproximadamente en torno a los 250 millones de euros, porque 185 fue el aval, pero con todo lo que se le está metiendo allí y con todos los gastos que no se están teniendo en cuenta, aproximadamente habría que partir de unos 250 millones de euros y creo que no nos equivocáramos en mucho, teniendo en cuenta que además, a día de hoy, no se tiene el informe del servicio de navegación aeronáutica, AIP España, o por lo menos no consta, y que sería necesario dotarlo de algunos elementos y mobiliario. Por tanto, pónganle ustedes la cantidad que deseen, pues, como bien sabemos, eso puede suponer unos cuantos millones más.

En cuanto al futuro, a mí, como economista, me gusta hacer árboles de decisión, en los cuales se plantean las distintas alternativas, con sus costes o beneficios y sus probabilidades de cumplirse.

En cuanto al aeropuerto de San Javier, AENA, según establece el DORA, Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021, las inversiones a realizar serían de reposición, mantenimiento de elementos por obsolescencia y algunas mejoras técnicas, que en principio rondarían los cuatro millones de euros en cuatro años.

Por otra parte, se prevé alcanzar la cifra del 1.300.000 pasajeros, como hemos dicho, en el año 2021, lo que previsiblemente incrementa sus beneficios hasta superar el millón de euros anuales.

Para el aeropuerto de Corvera, las estimaciones realizadas por AENA en cuanto a costes de explotación anuales se cifrarían entre los 20 y 25 millones de euros, duplicarían la cantidad de costes, ya que los gastos de explotación serían por cuenta del gestor aeroportuario, no se podrían compartir con Defensa, e incluiría el canon de explotación que se estableciera, que si la Comunidad quiere retornar el coste de la inversión en el periodo previsto de concesión de 25 años, según lo que se ha visto en la prensa, sería de unos 10 millones de euros anuales.

En cuanto a la previsión de ingresos, suponiendo que no bajaran respecto a los de San Javier, cosa bastante improbable, pues cambiar de un sitio a otro supone riesgo de pérdida de clientes, se situaría en torno a los 12 millones de euros; por tanto, las pérdidas durante los primeros años rondarían una cantidad entre los 8, 10 y 12 millones.

Señor consejero, el punto de equilibrio se obtendría cuando el aeropuerto internacional de Corvera tuviera un nivel de pasajeros superior a los dos millones y medio de pasajeros aproximadamente, entre dos millones y medio y tres. ¿Cuándo se va a alcanzar esa cifra? Pues eso no va a ser ni en uno ni en dos ni en cinco años.

Como les digo, todos estos cálculos son a priori, pues no tenemos ni se nos ha facilitado, como ya se ha dicho desde esta tribuna, el plan de viabilidad, por cierto, ya solicitado en varias ocasiones. Pero considero que, a pesar de no tener muchos conocimientos sobre empresas aeroportuarias, estos cálculos realizados no se alejan demasiado de la realidad. Me gustaría que el tiempo no me diera la razón y evidentemente esos pasajeros se multiplicaran por tres y por cuatro, y que estos datos y estos beneficios o las pérdidas fueran en el menos tiempo posible.

Por tanto, señorías, como verán, no creemos que tengan muchos operadores dispuestos a licitar Corvera, a no ser que, como en muchos otros tipos de contrato, se establezca una cláusula de garantía de ingresos mínimos -no sabemos cómo saldrá ese pliego de condiciones-, por la que los murcianos, si sale esa cláusula, tendríamos que pagar un aeropuerto por el mero hecho de que, sin tomar nunca un avión, tengamos que tenerlo o lo tengamos.

También, por lo expuesto anteriormente, es la justificación por la que vemos que AENA no está

interesada en licitar Corvera, como ha publicado ya algún medio de comunicación. No nos lo hemos inventado nosotros, lo ha dicho algún medio de comunicación. Las razones serían las siguientes:

La primera, si AENA deja de operar San Javier, solicita una cantidad que rondaría los 35-45 millones de euros; suponemos que son 35; 35 son los beneficios anticipados sobre la explotación de los próximos 10 o 15 años explotando y trabajando en San Javier. Si les damos 35 millones de euros, ellos cogen el dinero y se marchan.

La segunda pasaría de unos resultados positivos a tener unas pérdidas en torno a los 6-8 millones de euros anuales durante al menos cinco años, si se van cumpliendo esos incrementos tan positivos y tan optimistas de previsiones de incremento de pasajeros.

Y la tercera -y señores trabajadores, lo siento-, es que la plantilla de San Javier no les supone ningún problema absorberla en sus distintos centros, pero ya saben que sus centros, el más cercano sería Alicante, que se encuentra a 100 kilómetros. Pero también, y lo sé porque a mí me tocó antes de estar aquí, a lo mejor aprovecha para hacer un ERE y que parte de esa plantilla se marche a su casa con una indemnización.

Por tanto, para AENA no supondría mayor problema no tener actividad en la Región de Murcia.

Señor consejero, si se empeña en sacar ese pliego de condiciones para la explotación de Corvera, en aras a la mayor transparencia, como ha dicho, y al mejor postor para esas instalaciones, tiene que tener en cuenta que si el operador resultante del concurso no es AENA, a la sazón el operador dominante en la red de aeropuertos nacionales, el nuevo operador sería competencia directa, y ya se encargaría AENA de no desviar ningún vuelo hasta Corvera y no darle, como decimos en esta tierra, y basándonos en los refranes ya dichos, ni pan para un cepo. Por mucho colapso que tuviera Alicante, desviaría antes a Valencia o a Almería que a nuestro aeropuerto.

Además, los murcianos ya hemos pagado en torno a los 250 millones de euros por un aeropuerto que no iba a costar nada a las arcas regionales y que lo iba a realizar la iniciativa privada; palabras de Ramón Luis Valcárcel. Y ahora, como ya ha corrido en determinados círculos empresariales, a esos mismos, que eran los socios de Aeromur, ya sabemos que no serán las mismas sociedades, pero pueden ser los mismos perros con distinto collar, y que no fueron capaces de gestionar y pagar esa inversión, posiblemente se les dé la gestión de Corvera, la que seguramente tendremos que seguir pagando para poder mantener y que nuestros empresarios no pierdan dinero, la Comunidad garantizará unos ingresos mínimos. Estamos deseando ver ese pliego de condiciones.

Señores del Consejo de Gobierno y señor consejero, usted puede hacer que AENA traslade sus operaciones de forma directa y sin concurso del aeropuerto de San Javier a Corvera, como establece el Real Decreto-legislativo 3/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, en cuyo artículo 4, “Negocios y contratos excluidos”, dice que “están excluidos del ámbito de la presente ley los siguientes negocios y relaciones jurídicas: las relaciones jurídicas consistentes en la prestación de un servicio público cuya utilización por los usuarios requiera del abono de una tarifa, tasa o precio público de aplicación general”.

Esa solución, que al parecer a ustedes no les gusta, consideramos que sería la menos mala, pues posiblemente nos ahorraríamos o se podría negociar con AENA el pagar la indemnización por dejar San Javier y garantizaríamos seguir perteneciendo a la Red de Aeropuertos del Estado, y lograr el traslado casi automático de todas las operaciones que se llevan a cabo en San Javier con la mínima pérdida de negocio.

Otra de las soluciones que aportamos es que desde el punto de vista empresarial mejor dejar perder una mala inversión que no seguir acumulando déficit hasta no se sabe dónde. En banca era echar dinero bueno sobre dinero malo, eso no se debería hacer. Hay veces que una retirada es una victoria, y, señor consejero, creemos que esta es una de ellas. No me cabe la menor duda que vender esas instalaciones, aunque no fuera en el precio que a todos nos gustaría, a la larga podría reportar un ahorro mayor a los murcianos que si nos empeñamos en mantenerla.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Fernández Martínez.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Fernández López.

SRA. FERNÁNDEZ LÓPEZ:

Muchísimas gracias, señora presidenta.

Consejera de Presidencia, consejero de Fomento, equipo de la Consejería de Fomento, trabajadores del aeropuerto militar con uso civil Murcia-San Javier, señorías:

Ha empezado el señor Pagán, López Pagán, hablando de números. Decía al señor consejero “seis consejeros”, que lo único que habéis hecho ha sido trabajar para que el día de hoy sea una realidad y se hayan mandado a licitación los pliegos de condiciones del aeropuerto.

Y yo voy a hablar de números también, señor López Pagán, porque esto significa el infinito, el infinito son las infinitas trabas, problemas y piedras que el Partido Socialista de la Región de Murcia ha puesto en contra del aeropuerto internacional.

A continuación (*voces*), teníamos al diputado de Podemos, al señor Pedreño. Apelaba el señor Pedreño a “los pies en el suelo, la mirada al cielo”. Despiste grande. Usted tendrá los pies en el suelo, la mirada en el cielo, pero un gran despiste. Hablaba el señor Pedreño de cierre de San Javier, cierre de San Javier, cierre de San Javier, así también una infinidad de veces. Rigor, señor Pedreño. En ningún momento el señor consejero ha hablado del cierre de San Javier, ha hablado del cese de la actividad civil del aeropuerto militar Murcia-San Javier. Por lo tanto, rigor, por mucho que usted tenga los pies en el suelo y la mirada en el cielo.

Y por último, el señor diputado, el señor Fernández, diferencia abismal entre un político por casualidad y la bancada popular, donde somos políticos convencidos de que el aeropuerto internacional es una infraestructura imprescindible para el desarrollo de la Región de Murcia. Señor Fernández, propuestas de políticos por casualidad no quieren los murcianos. Hemos oído de usted “ERE para los trabajadores de San Javier” o “qué menos que demoler el aeropuerto internacional”. Pregúnteles usted a los murcianos qué piensan sobre esta infraestructura.

Tenemos dos posturas claramente diferenciadas y sería bueno que ambas posturas no queden aquí sino que se den a conocer a la sociedad murciana por la repercusión bien distinta que cada una de ellas va a tener para los intereses de la región y, por lo tanto, de todos los murcianos: por un lado, tenemos al tripartito, partidario de perjudicar nuevamente a la Región de Murcia, ya que se manifiestan claramente en contra de la apertura y funcionamiento del aeropuerto internacional Región de Murcia, y para lo cual han puesto y han dicho todo tipo de descalificativos y trabas; dos posturas, digo, claramente diferenciadas donde la postura del Gobierno regional y de mi Grupo Parlamentario Popular, querido consejero, es la postura de la responsabilidad, claramente nos manifestamos a favor de la apertura y funcionamiento del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, ya que tenemos muy claro que el aeropuerto es una infraestructura, como decía, esencial para consolidar el crecimiento de la región y la creación de empleo con la llegada de turistas, y aumentar por lo tanto los motivos por los que deben de seguir eligiendo a la región como destino de vacaciones, de viajes de ocio, asistencia a eventos culturales, deportivos o de negocios, e incluso por motivos profesionales.

Y digo claramente que estamos a favor del aeropuerto internacional porque desde el Grupo Parlamentario Popular tenemos claro que los beneficios sociales y económicos del aeropuerto Región de Murcia para los murcianos son incuestionables. Está previsto que sea utilizado, sí, señor Pedreño, por 3 millones de pasajeros al año, triplicando la demanda actual de San Javier.

Señorías, no cabe duda de que tenemos un potencial turístico que va en aumento, de ahí que sea esencial una infraestructura como esta para multiplicar las cifras de turistas que llegan a la región, con la repercusión económica y de empleo que eso tendrá para la región. No reconocer esto y apoyar un proyecto como este, crucial para los intereses de los murcianos, no sería responsable. La región está creciendo mucho en materia de turismo, pero este crecimiento es limitado por no tener un aeropuerto en funcionamiento y una infraestructura como el aeropuerto internacional Región de Murcia. Limitado decía, porque en el año 2016 996.000 turistas extranjeros han visitado la Región de Murcia, un 24,5 % más que en ese mismo año 2015, cifra que se va a ver muy incrementada con la apertura de esta infraestructura y cuyo incremento no sería posible con el aeropuerto Murcia-San Javier, ya

que hemos de ser conscientes de que se trata de una infraestructura militar compatible con uso civil y múltiples limitaciones. Por lo tanto, desde esta tribuna felicitar al Gobierno regional por haber avanzado de forma legal y responsable en un expediente muy complicado, hasta judicializado, para que a la mayor brevedad la apertura del aeropuerto sea una realidad en nuestra región.

Porque ¿se han preguntado qué quieren los murcianos? Nosotros sí, los murcianos y murcianas quieren aeropuerto internacional, así lo avalan los casi 240.000 votos que respaldaron el programa electoral con el que el Partido Popular y el presidente Pedro Antonio ganaron las pasadas elecciones autonómicas, ya que en dicho programa electoral en su página 50 dice textualmente “la apuesta por la puesta en marcha y funcionamiento del aeropuerto internacional”.

Y decía que se ha actuado de forma responsable y legal, ya que han sido muchos los pasos dados ante un expediente muy complejo, como decía el señor consejero, y donde echáis por tierra el trabajo no de este grupo parlamentario, no de este consejero, que también, echáis por tierra con vuestras manifestaciones, menospreciáis el trabajo de muchos profesionales que han elaborado y dado trámite a un expediente en el que se incluye, entre otras cuestiones, el inventario de las instalaciones, que fue presentado, como muy bien decía el señor consejero, el pasado 16 de septiembre del año 2015.

El proceso de inventariado ha consistido en la preparación y planificación de la información previa de base y etiquetado, y la localización física de los bienes y su valoración individualizada, donde se han inventariado 4912 bienes muebles e inmuebles, pasos muy complejos en los que además se ha realizado un plan de negocio, como también decía el señor consejero. Disponer ya de este documento resultaba un paso obligado y decisivo, que suponía entrar en la última fase del proceso que nos permitía licitar el aeropuerto, como así se ha hecho. Un plan de negocio que nos permite tener un conocimiento real y actualizado del mercado de transporte aéreo y de las posibilidades del aeropuerto internacional Región de Murcia. Dicho informe prevé que el desarrollo de operaciones movilice a un máximo, sí, a un máximo de 3,5 millones de pasajeros para el año 2025 y a un mínimo de 2,5 de usuarios, lo que supone triplicar los actuales datos de demanda de usuarios que tiene el aeropuerto de San Javier.

Por lo tanto, no estamos ni en contra del aeropuerto de San Javier ni estamos en contra de AENA. La realidad es que el aeropuerto Murcia-San Javier tiene unas limitaciones de espacio y posibilidades de crecimiento económico que sí serían posibles con la apertura del aeropuerto internacional. De ahí, la apuesta que el Gobierno regional ha hecho para a la mayor urgencia poner el aeropuerto en funcionamiento.

Y decía además que tampoco tenemos nada en contra de AENA, todo lo contrario, invitamos a que licite en el concurso público que se publicará en los próximos días en el Boletín Oficial del Estado y en el Diario de la Unión Europea. Lo que no podemos hacer es lo que ha planteado el tripartito: dar a dedo la puesta en marcha de esta infraestructura a AENA. Ilegalidad. ¿Y qué haría el tripartito? Denuncia. ¿Y qué haría? Persecución. ¿Y qué haría? Solicitar dimisiones. ¿Y qué haría? Daño personal nuevamente. No lo vamos a consentir.

Desde el compromiso y el cumplimiento de la ley, no es posible hacer el planteamiento del tripartito, así como manifestaciones públicas de propuestas con AENA demagógicas, que no son legales, obviando, por lo tanto, el cumplimiento de la ley, al cual está sometido el Gobierno regional.

Señorías, la gestión del aeropuerto es un servicio público de transporte de utilidad pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia que se debe de gestionar con el modo o fórmula de gestión prevista en la legislación vigente y que ha de regir el funcionamiento de todo servicio público de la Administración, dado que es un servicio de todos como aeropuerto público que es.

Señorías, decía que hablamos de un proceso que además se judicializó y cuyos pronunciamientos judiciales (que se han producido a lo largo de los últimos seis meses) siempre han dado la razón a la actuación realizada por el Gobierno regional: así lo dicen numerosas sentencias, la del 2 de octubre del año 2015, la de 16 de octubre del año 2015, la de 18 de diciembre de 2015 (por la que se ordena la incautación de la garantía constituida en su día como adjudicatario de la concesión en el año 2007), o por ejemplo la sentencia que también da la razón a la gestión y a la forma de proceder del Gobierno regional, sentencia de 29 de enero del año 2016, que desestima la petición de SCAM de aplazamiento de la comisión del aval.

Un expediente, vuelvo a repetir, muy complejo, señorías, cuyo momento decisivo y bajo manda-

to judicial fue la toma de posesión, como muy bien decía el señor consejero, el pasado 23 de marzo del año 2016, donde un equipo de funcionarios de la Administración regional, que había sido designado por la Consejería de Fomento, toma posesión de las instalaciones del aeropuerto internacional Región de Murcia.

Así es como esta Consejería y el Gobierno regional hacen las cosas, desde la más estricta legalidad y siempre pensando en el beneficio del millón y medio de murcianos. Tras la toma de posesión se verificaron las instalaciones por parte de numerosos técnicos que se merecen todo un respeto y el reconocimiento, como muy bien ha hecho el señor consejero, por parte también de este Grupo Parlamentario Popular: ingenieros de caminos, canales y puertos, arquitectos, ingenieros industriales, aeronáuticos, inspectores de carreteras o jurídicos, entre otros. Lo que significa que el aeropuerto es una realidad, realidad física a la que únicamente le falta -y en ese proceso estamos- un operador que será el último paso para que dicha infraestructura dé nuevas posibilidades de negocio y crecimiento para la Región de Murcia. En tanto en cuanto se produce esa licitación y adjudicación de dicho servicio, es la Dirección General de Patrimonio quien se ha encargado de las labores de seguridad de estas instalaciones.

La gestión económica también está mejorando. En cuanto a la deuda, decir que la Comunidad Autónoma concedió, como todos sabemos, un aval de 200 millones de euros, de donde la concesionaria solo dispuso de 198 millones y donde los intereses han bajado de los 22.000 euros diarios hasta los 2809 euros por la cancelación del préstamo y la bajada de intereses en este período, que serán absolutamente todos recuperados, un trabajo minucioso que ha llevado a la elaboración de un nuevo modelo de gestión.

Señorías, los principales beneficios para la región asociados a la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, datos obtenidos de la Cámara de Comercio de nuestra región, establecen que un 6,6 % se incrementará el PIB turístico durante los próximos diez años. El Gobierno regional estima que la puesta en marcha de esta estrategia y de esta infraestructura incrementará, claro que sí, la llegada en hasta 800.000 personas en cuatro años, lo que supondrá un crecimiento del PIB regional de hasta 3,5 puntos. Además, supondrá nuevas inversiones para mejorar la oferta de servicios turísticos y de empresas logísticas en el entorno del aeropuerto.

Además, estamos hablando de unas instalaciones -que muchos diputados, los que estamos en la Comisión, hemos visitado- nuevas, modernas, diseñadas siguiendo las necesidades señaladas por un gran número de aerolíneas que potencialmente podrían operar en el aeropuerto internacional.

Otra de las grandes bondades con la apertura del aeropuerto sería el fortalecimiento de la imagen y proyección del turismo nacional e internacional.

El Gobierno regional, como muy bien ha indicado el señor consejero, ha aprobado la licitación por 25 años del contrato del aeropuerto Región de Murcia. Se publicará en breves días tanto en el Boletín Oficial del Estado como en el Diario de la Unión Europea, y servirá para seleccionar al mejor gestor que lo ponga en funcionamiento.

A día de hoy, la situación es que, frente al cabreo del tripartito, tenemos un Gobierno regional que, apoyado por las principales organizaciones empresariales y a la sociedad civil de esta Región de Murcia, celebran que la licitación del aeropuerto internacional es una realidad que se llevará a efecto con su publicación en ambos boletines.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*)

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señora Fernández López.

Procede ahora la contestación del consejero señor Rivera.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, tengo que corregir un olvido imperdonable de antes, imperdonable, que es que

no he saludado al equipo de la Consejería de Fomento, secretaria general, mi director general de Transportes, jefe de gabinete y Miriam, mi jefa de prensa. Gracias por acompañarme.

Yo también sé latinajos, señor Pedreño, ¡eh! Yo creo que le va a sonar, tanto que le ha gustado a usted citar, *Quo usque tandem abutere, Catilina, patientia nostra?* Es decir, ¿hasta cuándo vamos a tener que seguir, hasta cuándo, hasta dónde va a llegar usted a abusar de nuestra paciencia? Pero es verdad, señor Pedreño, que el papel lo aguanta todo, y venir aquí lo aguanta todo, y yo creo que hay que ser un poquito más riguroso en los planteamientos que uno hace, porque yo desde luego no me planteo gestionar como dice usted, o sea, no se puede gestionar con los pies en el suelo y la mirada en el cielo, porque entonces se te pierden los papeles, o sea, hay que estudiar, hay que ser rigurosos y desde luego hay que mirar a la cara de los murcianos. Así no se puede gestionar mirando hacia arriba. Se podrá pensar, se podrá soñar, como dice Luis, el diputado Luis, pero no se puede gestionar. Entonces gestionar implica responsabilidad, implica compromiso, implica rigor, y creo que es desde luego lo que este Gobierno está haciendo.

Voy a intentar contestar todas las cuestiones que nos han planteado. En primer lugar, respecto de la resolución del contrato, yo creo que esto está ya fuera de toda duda. Hay una resolución judicial que avala el incumplimiento por parte de la concesionaria previa de sus compromisos, señor López. Se intentó, y entiendo que con buen criterio, como usted bien ha dicho, llegar a un acuerdo, y se dio un plazo razonable con la anterior concesionaria. Y las negociaciones tienen que acabar en algún momento, porque si no, se mantienen *sine die* y no se ofrece solución a los problemas. Se intentó, no se consiguió y se siguió con un procedimiento judicial que acabó ratificando la decisión previa, donde se decía que se había trabajado bien y se había resuelto oportunamente ese contrato. Todo eso no lo perdamos de vista.

Ha hablado usted también de transparencia. Transparencia va a haber, por supuesto, lo he dicho en mi intervención y ahí va a estar, unos pliegos absolutamente transparentes y que van a garantizar la libre concurrencia.

Respecto a ese plan de viabilidad que me ha comentado y que ha comentado también el señor Fernández, ese plan de viabilidad, como usted sabe, a ambos se les ha dicho que lo van a tener cuando se publiquen los pliegos, porque forma parte de la documentación integrante del contrato, y va a estar a su disposición. He dicho antes en mi intervención que es un anexo esencial de los pliegos, y por lo tanto lo van a tener, como es natural, lo van a tener a su disposición. La transparencia va a ser absoluta.

Quiero también hablar de la prudencia, que en estos tiempos parece que brilla por su ausencia. Tenemos que pensar que esta es una infraestructura estratégica para la región. Esta infraestructura, y si me permiten, es una infraestructura estratégica que no es de este consejero y ni siquiera es de este Gobierno, es una infraestructura de todos los murcianos, y como es una infraestructura de todos los murcianos aquí tenemos que tener la corresponsabilidad de no poner en duda la viabilidad de esa infraestructura haciendo manifestaciones del tipo que se han hecho acerca de la locura o no de las personas y empresas que quieran venir a conocer y a licitar con esos pliegos.

Por lo tanto, por favor, prudencia, porque no están haciendo daño a este Gobierno, no están haciendo daño a este consejero, están haciendo daño a todos los murcianos con esas manifestaciones.

Se ha hablado también de intereses. Pues este consejero no tiene ningún interés particular directo, reflejo o indirecto, como se quiera llamar, en ningún licitador, en ninguno. Parece ser, a decir de lo que he escuchado aquí, de las tres intervenciones que me han seguido, no de la diputada del Grupo Parlamentario Popular, que sí que hay un interés en que haya una adjudicación directa a un posible licitador. Ahora voy a hablar de eso. Aquí no hay interés ninguno. Aquí, interés en que haya un buen licitador que gestione bien el aeropuerto y que retribuya a la Comunidad Autónoma por la gestión de esa infraestructura. Creo que es lo que queremos todos.

Se ha hablado también de la rentabilidad del aeropuerto de San Javier. Vamos a ver, la rentabilidad del aeropuerto de San Javier como infraestructura determinada yo no la he puesto en duda y nadie la ha puesto en duda. Antes de llegar a esa rentabilidad, vuelvo al protocolo del 16 de noviembre de 2011, que el señor López se ha adelantado recordando que había sido firmado por un ministro de Fomento del Gobierno socialista, de un Gobierno socialista, es cierto, que dice: “El objeto de este protocolo es poner de manifiesto el compromiso del Ministerio de Fomento y la Comunidad Autóno-

ma de la Región de Murcia de realizar, promover e impulsar, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, las actuaciones necesarias para la racionalización del tráfico civil en la Comunidad Autónoma. Este tráfico civil se efectuará únicamente a través del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, destinándose íntegramente la base aérea de San Javier a la aviación militar, salvo casos de emergencia”. No lo digo por el señor López, que conoce perfectamente este protocolo, pero aquí hay que venir con los deberes hechos y leerse esto y ver lo que se dice, los compromisos que hay, y se habla de racionalización. Y usted habla de un informe del Tribunal de Cuentas Europeo, y hay también informes del Tribunal de Cuentas aquí que hacen referencia precisamente a este protocolo, que lo que están diciendo es que esto es lo oportuno, y lo que vamos a hacer es cumplir con eficiencia y con rigor con esas obligaciones.

Ha preguntado usted por la liquidación con AEROMUR, señor López. Yo en mi intervención previa, porque he intentado desde luego abrir todo el abanico de posibilidades, he dicho que se han abierto dos procedimientos relacionados con la anterior adjudicataria: uno de ellos es el de la liquidación del contrato y otro de ellos es el de la determinación de los daños y perjuicios. Bien, respecto de la determinación de daños y perjuicios, y el otro también, los dos procedimientos se abrieron en el mes de julio de 2016. En el caso de la liquidación, se han hecho hasta tres requerimientos a la anterior concesionaria donde se le requiere para que aporten en el expediente administrativo -expediente administrativo que, como ustedes podrán imaginarse, se tiene que tramitar con absoluto rigor y legalidad- para que nos indiquen cuáles son los gastos que han efectuado, las certificaciones de aquellos gastos que han efectuado, porque la Región de Murcia no va a pagar, no el consejero de Fomento, no el Gobierno regional, la Región de Murcia no va a pagar por un dinero que no tenga que pagar, y es el anterior adjudicatario el que tiene que decir cuál es la cantidad que considera que se le tiene que pagar. Y en ese procedimiento estamos. La actuación o no en este sentido del antiguo licitador es cuestión del antiguo licitador. Este procedimiento no afecta a la licitación del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, como usted bien sabe seguro que sobradamente, seguro que sobradamente.

Hay otro procedimiento de determinación de daños y perjuicios en el que se va a dilucidar cuáles son esos daños y perjuicios que se le han causado a la Región de Murcia como consecuencia de la no apertura del aeropuerto internacional, que, como saben, tenía unos plazos determinados de apertura. Al no haberse cumplido, se han producido unos perjuicios, entre ellos unos gastos que jamás se hubieran tenido que producir, como por ejemplo el pago del aval, unos intereses, también determinadas expropiaciones e igualmente una serie de instalaciones y cuestiones que ha tenido que realizar la Comunidad, además de los daños y perjuicios que se hayan podido causar ya a nivel regional al turismo y a la economía en general como consecuencia de no abrirse un aeropuerto con las potencialidades y posibilidades que tenía en su momento y que sigue teniendo.

Hablando de la rentabilidad, como decía antes, se está hablando de la rentabilidad, y por supuesto con todo el respeto del mundo al aeropuerto de San Javier, y yo no he venido aquí a hablar del cierre del aeropuerto de San Javier al tráfico civil, yo he venido aquí a hablar de la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia. La rentabilidad del aeropuerto de San Javier, al que ustedes tantas veces han aludido, es una cosa bien distinta de la rentabilidad para la Región de Murcia. La rentabilidad de esa unidad, de ese negocio, es una cosa, y el beneficio que pueda tener o traer a la Región de Murcia es una vía distinta.

Los últimos diez años el aeropuerto de San Javier ha perdido un millón de pasajeros frente al crecimiento de Alicante, que ha sumado más de 3 millones de pasajeros en este mismo período. En el mismo período el conjunto de la red de AENA ha ido ganando pasajeros, siendo especialmente reseñables los tres últimos años (2014, 15 y 16), en los que el crecimiento de pasajeros en el conjunto de aeropuertos ha crecido un 4,5 %, un 5,9 y este último año el 11 %. Sin embargo, en el mismo período los resultados del aeropuerto de San Javier fueron - 4 %, - 2,5 %, y un 2,7 %, al no poder competir en igualdad de condiciones con el aeropuerto de Alicante.

En España el turismo internacional ha ido creciendo, alcanzando estos últimos años cifras de récord, superando los 75 millones de turistas el pasado año, 2016, en especial como consecuencia de la inestabilidad política de otros destinos, como ustedes saben. La región, sin embargo, apenas ha al-

canzado el millón de turistas extranjeros, consolidando desde hace años un porcentaje apenas superior al 1 % del conjunto nacional, cuando por PIB o por población, por ejemplo, somos el 3,5 % en una región, teóricamente y en la práctica, turista. Esto es, sin duda alguna, consecuencia de la inexistencia de una infraestructura aeroportuaria desde hace años que nos permita atraer a turistas extranjeros a gran escala, como sucede en comunidades autónomas vecinas.

Por lo tanto, separemos la rentabilidad de una infraestructura específica de la rentabilidad que pueda tener una infraestructura para la Región de Murcia, y creo que eso es absolutamente necesario.

Dicho eso, ustedes además hacen unos planteamientos que dicen que no se creen los datos de crecimiento que pueda tener la región como consecuencia de la apertura del aeropuerto internacional, dicen que escuchan distintos mensajes, que los datos nos los hemos inventado. Bueno, pues yo voy a citar de dónde salen los datos, que también ha citado la portavoz, en este caso quien ha intervenido, la diputada doña Patricia Fernández, a propósito del aeropuerto, cuando ha intervenido en nombre del Grupo Parlamentario Popular. De dónde salen los números. En el año 2016 ha habido un crecimiento interanual del 24,5 % de turistas extranjeros. Bajo una tasa de crecimiento interanual del 20 %, es decir, siendo conservadores, la afluencia de turistas internacionales pasaría de 996.150 turistas, que ha citado expresamente, a casi 1,2 millones, lo que supone un aumento de 200.000 turistas al año. Considerando que el gasto por turista extranjero se mantiene en los niveles de 2016, que son 1205 euros, los resultados obtenidos por un año de funcionamiento del aeropuerto internacional son que el incremento del PIB turístico logrado por la nueva demanda de turismo ascendería a 242 millones de euros anuales. Si esto se compara con el PIB, salen los datos que ha ofrecido igualmente la señora Fernández.

La nueva demanda tendría un aporte directo al PIB anual de 0,8 puntos adicionales, y bueno, yo jamás pensaba que iba a tener que explicar aquí que una cosa es el empleo creado en la Región de Murcia, directo, indirecto o inducido, y otra bien distinta el empleo que va a generar la infraestructura concreta. Por supuesto que no caben 20.000 trabajadores allí, no se ha dicho eso, se ha hablado de empleos directos, indirectos e inducidos en la región, 3787 puestos de trabajo directos en las actividades características del turismo y otros 706 puestos indirectos generados por esa demanda de turistas, datos ofrecidos por la Consejería de Desarrollo Económico y Turismo de la Región de Murcia.

Ahí están los datos, ustedes podrán creérselos o no, pero desde luego nosotros sí confiamos en las posibilidades de esa infraestructura y apostamos por la infraestructura, y ustedes deberían apostar también, porque, vuelvo a insistir, es que esto tendría que estar fuera del debate político, el apostar o no por esa infraestructura.

Se ha hablado también por el señor Pedreño de una supuesta descoordinación del espacio aéreo. Pues, señor Pedreño, se equivoca usted. Se lo tengo que decir porque evidentemente no se llega a la construcción de un aeropuerto para ponerlo en funcionamiento sin haber desarrollado toda una serie de documentos técnicos, como he dicho antes, muy complejos, y entre ellos, como es natural, está también, como no podía ser de otra manera, la determinación del uso del espacio aéreo. Y esto ha sido coordinado con el Estado, como no puede ser de otra manera.

En 2003, como he dicho antes, se declaró de interés general por el Ministerio, y en diciembre de 2012 se consensó con la comisión interdepartamental de los ministerios de Defensa y de Fomento la estructura del espacio aéreo con los necesarios corredores, para que se pudieran realizar las maniobras en el aeropuerto internacional de la Región de Murcia y no tuvieran problemas ni con el aeropuerto de San Javier, en la parte civil, ni tampoco con la parte militar, en lo que se refiere a las maniobras. Por lo tanto, ese trabajo se ha hecho, como no puede ser de otra manera. Por eso decía que hay que gestionar con los pies en el suelo y mirando los documentos, estudiándose las cosas y mirando a la gente a la cara. Si uno gestiona con los pies aquí y mirando hacia arriba, pues se le pueden pasar muchas cosas, entre ellas datos y documentos importantes de algo de lo que se viene a hablar.

Se ha hablado también del convenio con AENA. Vamos a ver, yo no sé si se ha explicado claramente. A decir de algunas de las intervenciones que ha habido posteriormente a la mía, no he debido de ser yo muy claro. El convenio pactaba, el convenio lo que pactaba o lo que acordaba era hacer coincidir la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia con el cierre de las operaciones civiles en el aeropuerto de San Javier. Por ese cierre, AENA percibiría 35 millones de euros, 34,9 millones de euros para ser más exactos, que serían abonados por la concesionaria del aeropuerto, por-

que posteriormente a este convenio saldrían a licitación los pliegos, y una de las condiciones del contrato sería abonar esa cantidad, que estaba calculada con base en la pérdida patrimonial que hubiera sufrido AENA como consecuencia del cierre. Por lo tanto, ese era el acuerdo. Y una vez que se cobrara, se procedería al inicio de ese cierre de las operaciones y posteriormente a la apertura del aeropuerto.

Por lo tanto, yo creo que estoy en la obligación de, estando en esta tribuna y hablando en nombre del Gobierno regional, en este caso hablando en nombre de todos los murcianos, me veo en la necesidad de volver a apelar a la responsabilidad y a la cordura en las manifestaciones que se hagan aquí y las manifestaciones que se hagan fuera a propósito de la infraestructura, porque este procedimiento que se va a seguir es un procedimiento francamente estratégico, y el resultado del procedimiento no quisiera este consejero, y desde luego no lo quisiera ni el Gobierno ni mucho menos los murcianos, que se viera afectado por alarmismos y por manifestaciones que pudieran perjudicar al proceso.

Y termino con un referencia y una reflexión a propósito de esa moción que han presentado ustedes conjuntamente para ofrecer una solución distinta a la solución que este Gobierno ha decidido abordar.

Ustedes plantean que aborde una solución que jurídicamente es más que discutible, cuando no decir imposible. La fórmula que se ha adoptado, la concesión, es la fórmula mejor por dos opciones. En primer lugar, porque permite garantizar el mayor crecimiento económico en turismo, empleo y riqueza. Pero, por otro lado, va a permitir también, vía canon, recuperar también la inversión que la Comunidad Autónoma, y por tanto todos los murcianos, han realizado en el aeropuerto. Me veo en la necesidad, a la vista de que ustedes hacen propuestas concretas, que lanzan sin ofrecer soluciones, de hacer referencia a la ley, porque al final es la que nos marca. El artículo 177 del Real Decreto Legislativo 3/2011, que aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del sector público, permite la contratación de la gestión de servicios a través de tres sistemas, de los siguientes sistemas: concesión, que es por el que se ha optado, gestión interesada, concierto con persona natural o jurídica que venga realizando prestaciones análogas, una sociedad de economía mixta, en la que la Administración participe, por sí o por medio de una entidad pública, en concurrencia con otras personas naturales o jurídicas.

Estas tres últimas fórmulas legales, que son las distintas a la concesión que hemos elegido, suponen que la Comunidad Autónoma tendría que implicarse y gestionar directamente con un privado, asumiendo riesgo, haciendo una inversión nueva para la puesta en funcionamiento y perdiendo parte del canon por el gestor directo. Además, requiere una especialización de la que carece la Administración. Es implicar a la Administración en un procedimiento todavía más complejo.

Hemos optado por la opción de la concesión porque es la que permite trasladar al empresario el riesgo y ventura de la explotación, y lo que ustedes pretenden de que se adjudique directamente a AENA es simple y llanamente una ilegalidad. No se puede hacer una adjudicación directa, como ustedes pretenden. Además, sabiendo ustedes cómo se las gastan algunos de los que se sientan aquí, a propósito de cuando existe una decisión jurídicamente discutible, interponiendo querellas, infundadas muchas de ellas y no pidiendo posteriormente perdón cuando se producen los archivos correspondientes, pues hagan ustedes el favor de ser rigurosos y no pedirle a este Gobierno que se salte los procedimientos administrativos para tomar la decisión más adecuada. Este Gobierno ha optado por la decisión...

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Señor consejero, por favor vaya terminando.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Voy terminando, señora presidenta.

... la solución más beneficiosa para la Región, que nos va a permitir elegir el mejor gestor y aquel que por el uso de la infraestructura y la explotación de la infraestructura, y a mucha honra de

los amigos que pueda tener...

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Señor consejero, por favor, vaya terminando.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

... y a mucha honra de los amigos, yo creo que no puede usted decir lo mismo.

He terminado, sí.

Gracias, señora presidenta.

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor consejero.

Turno para la intervención final.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López Pagán.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Señora Fernández, mire, este símbolo -el micrófono, señora Giménez, que lo tiene usted enchufado-. Señorías, este símbolo es un símbolo que representa un bucle. Un bucle es, en informática, un conjunto de instrucciones cuya ejecución se repite hasta que una determinada condición de salida se cumple. Ustedes están en el bucle, el Gobierno está en el bucle desde hace muchos años de intentar resolver este tema de la manera que creemos que no se ha resuelto. La salida de ese bucle sería la propuesta que nosotros estamos haciendo. Ya quisiéramos haber sido tan influyentes como se nos dice, respecto de haber puesto piedras en el camino, señora Fernández.

Yo creo que, en primer lugar, no hemos podido, porque, para nuestra desgracia, no hemos gobernado, porque así lo han decidido los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia. Pero, fíjese que lo he dicho antes al consejero, porque el presidente de la Comunidad Autónoma, señor Valcárcel, presidente de la Comunidad Autónoma, elegido por los ciudadanos, pidió al Gobierno de España que se elaborara ese protocolo al que ha hecho referencia ahora, en su última intervención, el señor consejero, pues el Gobierno socialista, con un delegado del Gobierno socialista, que está aquí presente, hizo ese convenio por lealtad institucional, porque lo pidió el presidente de la Comunidad Autónoma del Partido Popular. Yo creo que eso... (...) Lealtad institucional, se llama así, ustedes no entienden de esto, pero se llama así, se llama que cuando el presidente de un territorio de este país pide a un Gobierno de España, del signo político que sea, una determinada solución, pues el presidente del Gobierno de España, en aquel caso el Ministerio de Fomento, tomó esa decisión porque el Gobierno del señor Valcárcel se lo pidió.

Por tanto, no creo que hayamos estado en una actitud como la que usted ha dicho, porque no hemos podido, pero en ese caso fuimos capaces de tomar una decisión, incluso para nosotros quizá en la Región de Murcia no era tan fácil.

Por supuesto que las decisiones políticas son de los políticos, y las decisiones políticas son las que nosotros discutimos aquí, son las que hemos venido discutiendo en los últimos años. Las decisiones políticas son las que a nosotros nos importan, porque son las que generan efectos. Por supuesto, fuera de esas decisiones políticas está nuestra valoración a todos los empleados públicos que trabajan en la Consejería de Fomento, y profesionales que hayan intervenido, y que lo han hecho porque ustedes lo han decidido. Su error es su decisión; su trabajo, por supuesto que estará bien hecho. Debían hacerlo. Por tanto, por favor, no confundamos, las decisiones políticas son las suyas; nosotros criticamos sus decisiones políticas, dejen al margen a los empleados públicos, a los que vamos a seguir respetando, como siempre hemos hecho.

Nuestra propuesta no es una propuesta ilegal. Yo, señor consejero, vamos a decir que es discutible, pero ilegal, ¿por qué ilegal? La Ley de Contratos claramente nos dice cuáles son los negocios y

contratos excluidos de la ley. Por tanto, fuera del objeto del artículo primero, que son los artículos en los que usted, como bien sabe, se establece la libertad de acceso a las licitaciones, la publicidad, la transparencia en los procedimientos.

El artículo 4 dice que el negocio excluido es este, porque existe un servicio público y una tarifa. Por tanto, mire, ilegal no. Usted interpreta. Como usted y yo bien sabemos, en el Derecho la interpretación es libre, pero ilegal no. Es una propuesta, y es una propuesta que tiene que ver con lo que hemos conocido y lo que sabemos, y la trayectoria, que le decía yo que yo tenía ventaja. No, no es cierto que yo tenga ventaja, esto es una forma de intentar apuntarme yo una ventaja. Usted tiene mucha ventaja, porque usted tiene una información que nosotros no tenemos, y por tanto nuestras propuestas pueden ser, si usted quiere, valientes, absurdas. Usted califíquelas como quiera, pero nosotros no tenemos la capacidad que tiene el Gobierno con su equipo para analizar jurídicamente, económicamente, técnicamente.

Faltaría más que el aeropuerto no estuviera bien. Si he estado yo allí y está bien. Tiene hasta buena pinta. Por dentro tiene buena pinta. Había un caracol en la pista, pero el aeropuerto tenía buena pinta, y yo, sinceramente, me fui de allí pensando que el aeropuerto..., porque eso sí, el aeropuerto sí está construido, por dentro también.

Por tanto, yo quiero decir que yo no me fui de allí pensando que el aeropuerto no se podía poner en marcha. Por eso digo que a pesar de los errores, y quiero terminar en positivo, yo digo, consejero, al Gobierno, se han cometido demasiados errores. Nosotros creemos que la solución que proponemos en la moción puede ser una solución viable. Creemos que es la mejor manera de solucionar un tema que se ha complicado mucho, y por tanto no es una propuesta ilegal, no es una propuesta que no pretenda darle futuro. Mire, los turistas no van a venir a la Región de Murcia a ver el aeropuerto, van a venir a la Región de Murcia porque la Región de Murcia tenga una oferta turística interesante. El aeropuerto puede ser igual o más grande, o más pequeño, les da igual. No vinculemos el turismo a una infraestructura. La infraestructura es lo que hace posible que la gente venga aquí. No tenemos un tren decente para que la gente venga a la Región de Murcia, pero vendrán más o vendrán menos en función de la oferta turística que planteemos, y a Corvera como a San Javier vendrán más o menos pasajeros si somos capaces de hacer una buena oferta. No vinculemos un aeropuerto, como se vende aquí, que está construido, que va a crear empleo. Pero si eso no es el fin en sí mismo. El aeropuerto es la infraestructura para que pueda venir la ciudadanía que quiera visitarnos, y es verdad que ese es nuestro potencial, y nosotros no estamos en otra cosa, sino en trabajar con nuestras soluciones para que eso sea una realidad.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor López Pagán.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra el señor Pedreño Cánovas.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Buenas tardes, de nuevo.

Yo también he tenido un olvido imperdonable, saludar a los trabajadores del aeropuerto de San Javier o a los trabajadores de la parte civil del aeropuerto de San Javier, y por supuesto al equipo de la Consejería.

Mire, señor consejero, claro que ha venido aquí a hablar del cierre del aeropuerto de San Javier o, como ha dicho la señora Patricia Fernández, el cese de la actividad del aeropuerto de San Javier o de la parte civil del aeropuerto de San Javier. A mí me recuerda esto lo de la boda... no, lo del divorcio en la Casa Real, como que en lugar de divorcio... ¿cómo era aquello?, el cese temporal de la convivencia, me recuerda un poco a esto.

Bien, usted claro que ha venido a hablar, porque justamente la solicitud de comparecencia de este grupo parlamentario lo decía explícitamente, para explicar sus negociaciones con el Ministerio

de Fomento para el cierre del aeropuerto de San Javier. Si se han pasado los últimos tres meses hablando del cierre del aeropuerto de San Javier, ¿cómo que no ha venido usted a hablar del cierre del aeropuerto de San Javier, si incluso ustedes consideran que es requisito imprescindible cerrar ese aeropuerto para abrir el aeropuerto de Corvera?

Yo sigo sin respuestas, escuchándole, al escenario que plantea el último informe del Tribunal de Cuentas Europeo: solapamiento, exceso de capacidad, poca rentabilidad. Es escenario sigue sin ser respondido por parte de usted. Por ello, cuando nosotros hacemos en esa moción, que eso sí que no tocaba hoy, responder la moción sí que no tocaba hoy, pero, bueno, la ha respondido... vamos, la ha respondido, ha dicho su parecer, cuando nosotros proponemos y exigimos garantías de que va a haber un aeropuerto de la Región de Murcia que esté dentro de la red estatal AENA, que queremos garantías de eso, eso no es dar un aeropuerto a dedo, eso es querer garantías de que vamos a tener un aeropuerto en condiciones dentro de la red estatal AENA, que vamos a tener un aeropuerto público, eso es tener los pies en el suelo y la mirada en el cielo.

Por ello seguimos viendo en el horizonte a Castellón, seguimos viendo ese aeropuerto de Castellón con ingentes desequilibrios en la cuenta de resultados y que obligan a la Generalitat Valenciana... este año ha tenido que hacer frente a una aportación dineraria de 4,9 millones de euros, que salen de las arcas públicas, por tanto que salen de las arcas de la ciudadanía. Y eso es justamente lo que le estamos desde los grupos políticos de la oposición pidiendo, queremos garantías, queremos garantías de que esto no va a ser un nuevo agujero, de que no nos vuelvan ustedes a traer 186 millones de problemas, queremos garantías de esto, y para nosotros la única garantía de esto es tener un aeropuerto dentro de la red estatal de AENA.

Señor consejero, y le voy a hacer la misma pregunta que le hice a su predecesor, al señor Bernabé. Creo que es una pregunta pertinente, puesto que seguimos con el mismo relato que nos contó en su día el señor Bernabé, y la pregunta era: ¿va a vincular usted su permanencia en el cargo a la apertura, rentabilidad y viabilidad del aeropuerto de Corvera?

Muchas gracias. *(Aplausos)*

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Pedreño Cánovas.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía, tiene la palabra el señor Fernández Martínez.

SR. FERNÁNDEZ MARTÍNEZ:

Presidenta.

Bueno, la réplica va a ser corta y va a ser... Solamente decirle que parece ser que los diputados de la bancada popular tienen a su disposición el plan de negocio porque han dicho que lo conocían, que estaba establecido y demás, pero, bueno, los demás no lo hemos visto, no sabemos y, bueno, cuando lo veamos...

Le he dicho en mis palabras que esperaba equivocarme en mis previsiones, puesto que mis previsiones no son del todo lo objetivas que tenían que ser, puesto que mis conclusiones o los planteamientos que yo he hecho son sin el conocimiento total y absoluto de la materia, con lo cual he dicho que esperaba equivocarme, pero no me equivoco en los números que he echado y no me equivoco en mucho, porque de números sí que veo: unas amortizaciones para amortizar una explotación, si queremos que nos paguen los 250 millones de euros en veinticinco años, salen 10 millones de euros al año, y son 250 millones -no me mire con cara de extrañeza- más o menos, no serán 250, serán 227 (si les sumamos los intereses, si les sumamos las instalaciones que todavía faltan por hacer, si le sumamos todo eso de los 187 millones que se pagaron por el aval más esos 40, 50... 30 millones mínimo que se necesitan y que se han ido pagando por la Comunidad Autónoma, pues necesitamos unos 10 millones de euros al año, más aparte necesitamos poner en explotación un plan comercial, un plan comercial que ahora mismo la verdad es que está muy limitado y AENA no necesita hacer porque hace un plan comercial para todas sus instalaciones, si lo hacemos en particular para el aeropuerto de Cor-

vera tendrá que ser un plan comercial para atraer esos 3-4 millones de turistas que esperamos que lleguen.

Pero eso depende de muchas más cosas, y nosotros sí hemos hablado con la gente de la calle, y me decía una persona esta misma tarde “por Dios, que San Javier no se cierre, que cuando se aterriza allí o se despega las vistas son espectaculares”. Eso creo que, bueno, no sabemos las de Corvera, pero, bueno, hemos hablado, hemos hablado con los trabajadores, hemos hablado con personas de AENA, hemos hablado con pilotos de aviación civil, hemos hablado con la gente, hemos hablado con algún militar, hemos hablado, y hemos hablado y nos han dicho los problemas que puede tener el aeropuerto de Corvera. No los hemos traído aquí ni los vamos a traer porque, lo que usted dice, nos debemos lealtad institucional y queremos que el aeropuerto funcione, que las pérdidas para los bolsillos de los murcianos sean las mínimas posibles.

Y refiriéndome a la señora Fernández, usted es empresaria, usted sabe lo que cuesta ganar un cliente, usted sabe lo fácil que se pierde un cliente, o sea, esto no es la Administración. En la Administración el cliente o el administrado va por narices; en su empresa, como en la que yo trabajaba como en cualquier empresa, ganar un cliente cuesta a lo mejor años o meses y perderlo se pierde muy fácilmente, y cuando se pierde un cliente no se pierde solamente un cliente sino que el boca a boca de ese cliente negativo sabe usted que se transmite y se multiplica, está establecido en marketing que se multiplica por tres y por cuatro. Con lo cual, bueno, nosotros quisiéramos que fuera realmente la infraestructura de todos los murcianos, y, bueno, lo han dicho ya desde aquí, o sea, evidentemente... y lo ha dicho usted porque hay un protocolo de actuación para la apertura de Corvera, si se abre Corvera se tiene que cerrar San Javier a los vuelos civiles, si está claro, a los vuelos civiles. Evidentemente, ya lo único que faltaba es que cerrara la Academia General del Aire. Pero, bueno, que lo veremos.

Y después creo que para la concesión directa o para la adjudicación directa, para eso tenemos un Consejo Jurídico maravilloso que nos puede dar información para ver cómo se puede hacer y cómo se puede realizar. Yo, como le he dicho, no soy jurista, solamente me he informado y me han dicho que esa ley es de aplicación.

Y también, dicho por personas del sector aeroportuario, lo más importante y lo que necesita la Región de Murcia para que lleguen turistas a la Región de Murcia es hacer una promoción internacional importante, fuerte y decidida. Tenemos una región, y lo he dicho muchas veces desde esta tribuna, que no nos la merecemos, tenemos un potencial impresionante, tenemos unas playas maravillosas y tenemos un paisaje turístico, cultural, gastronómico (como usted bien decía) muy importante, y eso lo tenemos que fomentar y lo tenemos que promocionar, pero mientras que no estemos en la calle con la maleta vendiendo nuestro producto, señor consejero, no lo vamos a conseguir. Traer tres millones de turistas va a ser muy difícil.

Muchísimas gracias. *(Aplausos)*

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Fernández Martínez.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Fernández López.

SRA. FERNÁNDEZ LÓPEZ:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor López Pagán, frase histórica, y yo voy a entrecomillar las palabras del diputado socialista: “no hemos estado poniendo piedras porque no hemos podido”, eso hay que tenerlo en cuenta. Decisión política totalmente diferenciada la de la bancada del tripartito en contra del aeropuerto internacional y en contra, por lo tanto, de los intereses y del crecimiento de la región, hay que decirlo alto y claro y así de sencillo y de llano, y, como decíamos, la bancada popular a favor de dicha infraestructura.

Decisión totalmente diferenciada también la de la bancada del tripartito, cuya propuesta es la

concesión directa de la gestión y funcionamiento del aeropuerto internacional, y eso se llama una ilegalidad como la copa de un pino, como se dice en murciano, eso se llama prevaricación, eso que tanto ustedes han perseguido, eso que tanto han perseguido ahora es lo que promulgan.

Señor Pedreño y señor diputado del Grupo de Ciudadanos, discrepo de ustedes porque la oferta turística es incuestionable, la de la Región de Murcia, y consolidada. El crecimiento así lo avala, un 24,5 % de crecimiento de turistas del año 2015 al año 2016, pero decía muy bien el diputado popular “¿cómo vienen?” Hace falta una infraestructura como el aeropuerto internacional para que esos turistas que demandan esa oferta turística que la Región de Murcia hoy tiene, puedan llegar a la Región de Murcia.

Por lo tanto, vuelvo a insistir, señor consejero, en la postura de responsabilidad por parte del Grupo Parlamentario Popular, postura que coincide en este caso con la de la inmensa mayoría de murcianos y murcianas, que sí queremos que se abra lo antes posible el aeropuerto internacional Región de Murcia, única y exclusivamente porque es esencial para el desarrollo y la generación de empleo de nuestra región, algo incuestionable hasta el momento.

Y las cifras, que no conocemos el plan de negocio pero sí lo hemos oído en numerosas ocasiones en prensa hablar de él y nos fiamos de dicho expediente, habla de 20.000 nuevos puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos, no en el aeropuerto, como muy bien decía el señor consejero, puesto que no caben, unos datos cruciales de un crecimiento económico de la región de 1000 millones de euros.

Y termino, señor consejero, apelando a la responsabilidad, a seguir y a finalizar el expediente como hasta ahora se está haciendo, con los pies en el suelo, sí, señor, pero no con la mirada al cielo, seleccionando la mejor oferta que beneficie, cómo no, la gestión y la puesta en funcionamiento del aeropuerto internacional con seguridad, con valentía, y que sea la oferta que más beneficie a esta región.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*)

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señora Fernández.

Procede un turno de intervención final para el consejero señor Rivera.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Gracias, señora presidenta. Voy a ser muy breve.

Creo que está fuera de toda duda, por lo menos no tendríamos que tener ninguna duda en esta Cámara respecto de que la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia va a ser fundamental para el desarrollo de la región.

Entiendo que lo que tenemos que hacer es dejarnos los argumentos partidistas y políticos en este caso y las actuaciones cainitas, y favorecer el proceso para que se pueda abrir finalmente el aeropuerto internacional.

¿Beneficios? Yo creo que, como decía el señor López, voy a terminar en positivo, no voy a ocupar los diez minutos de la intervención. ¿Cuáles son esos beneficios que va a tener el aeropuerto internacional de la Región de Murcia?, porque la rentabilidad es absolutamente incuestionable:

Incremento en la afluencia del número de turistas extranjeros en la región.

La mejora competitiva como destino turístico de la región mediante la creación de una amplia y variada oferta de nuevas rutas hacia países emisores alternativos a las tradicionales que existen actualmente.

Mejora de los servicios de transporte aéreo en la región, estratégicamente localizada en un enclave privilegiado con fácil acceso a los nuevos desarrollos turísticos y residenciales del sur de Alicante, de la costa murciana, norte de Almería y Cabo de Gata.

Asimismo, el nuevo aeropuerto va a mejorar las vías de comunicación aérea de la región actuando como puerta de salida para un importante volumen de población del sureste español.

Mejora de la oferta de precios -esto también es importante- para volar a la región. El aeropuerto

internacional de la Región de Murcia tiene la posibilidad de practicar descuentos en tarifas aeronáuticas o realizar una gestión más flexible y adaptada a las necesidades diarias a las compañías aéreas.

Instalaciones aeroportuarias nuevas y modernas diseñadas siguiendo las necesidades señaladas por las compañías aéreas, potenciales usuarias de las mismas.

Fortalecimiento, en definitiva, de la imagen internacional y, por supuesto, la proyección del turismo nacional e internacional de la región.

Yo creo que todas estas razones justifican la apertura de ese aeropuerto internacional, y esas mismas razones son las que justifican igualmente que haya una responsabilidad por parte de la clase política y que no pongamos trabas y obstáculos a esa apertura. Se ha optado por la decisión que se ha considerado más idónea para que se pueda elegir el mejor gestor, lo he dicho antes, el mejor gestor de los posibles que explote la infraestructura como a los murcianos nos interesa, potenciando su uso, atrayendo al mayor número de turistas, pero por otro lado también, y eso no se puede perder de vista e igualmente lo he dicho antes, que nos permita recuperar a los murcianos vía explotación lo que nos ha costado la construcción del aeropuerto.

La mejor fórmula para eso es sin duda la concesión, un procedimiento en el que se va a garantizar, y eso que no les quepa la menor duda, señor López, la concurrencia, la libre concurrencia, la igualdad de oportunidades y la transparencia de todos aquellos que quieran concurrir, de todos los que quieran concurrir, sin distinción de ninguno por encima de los demás, todos por igual. Aquí va a haber transparencia, aquí no hay ese oscurantismo que ponía o que dice la moción conjunta que han presentado, va a haber transparencia, va a haber rigor, va a haber igualdad de oportunidades para todos, que es a lo que este consejero se comprometió y además es una línea de trabajo del Gobierno regional.

Estamos convencidos de que ese procedimiento es el mejor para elegir al mejor gestor y, sin duda alguna, sin duda alguna, a través del procedimiento de concesión la Región de Murcia va a contar con el mejor gestor aeroportuario, que creo, sin duda alguna, que es lo que todos entendemos que la Región de Murcia se merece.

Nada más y muchas gracias. *(Aplausos)*

SRA. PEÑALVER PÉREZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor consejero.

Señorías, hemos sustanciado todas las iniciativas previstas para esta tarde. Por lo tanto, se levanta la sesión.