

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

María Sandra Julià Julià y Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre la revisión de la propiedad del aeropuerto de Castellón.

Congreso de los Diputados, a 14 de noviembre de 2018

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Cuando se presentó el Aeropuerto de Castellón se le justificaba como, algo preciso y exigido por la sociedad castellanense para conectarse con el mundo, que crearía empleo, impulsaría el comercio, la actividad empresarial y el turismo.

Ciertamente puede ser una puerta con el mundo, ya que cuando fue aprobado por el Estado en 2002 se le declaró también como aeropuerto de "interés general del Estado", autorizando su construcción en la Orden FOM/509/2002 y aprobándose posteriormente su Plan Director del Aeropuerto en la Orden FOM/2613/2006, donde se consideraba la importancia del aeropuerto como entrada de turismo nacional e internacional, no sólo para el desarrollo de la provincia, sino también para el resto de la península.

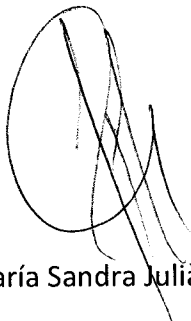
La Diputación Provincial de Castellón formuló el proyecto de construcción del aeropuerto sobre terrenos calificados como reserva dotacional, durante el mandato del PP de Carlos Fabra, quién fue también presidente hasta el 2013, hasta el momento en que se le acusó de tráfico de influencias y delitos fiscales, de la sociedad pública que gestiona el aeropuerto. El Consejero de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes de la Generalitat Valenciana en 2001, bajo la dirección del Presidente Eduardo Zaplana y La Comisión Interministerial de Defensa-Transportes (CIDETRA) informaron favorablemente, con lo que se autorizó por los Ministros de Defensa y de Fomento, Álvarez-Cascos, así como por la Secretaría de Medio Ambiente, ostentada por Jaume Matas.

El vigente Plan Director del Aeropuerto de Castellón preveía que sería puesto en servicio en el año 2007, y es historia innegable que inició su actividad, anécdotas inaugurales fallidas al margen, en el año 2015. Dicho Plan Director del Aeropuerto de Castellón preveía que en su primer año de servicio atendería a 255.000 pasajeros. La realidad es que según las estadísticas publicadas por Aerocas, e incluso disculpando el primer año del 2015 por estar arrancando, es que en 2016 el Aeropuerto de Castellón fue empleado por casi 106.000 pasajeros y subió ligeramente en 2017 de los 144.000.

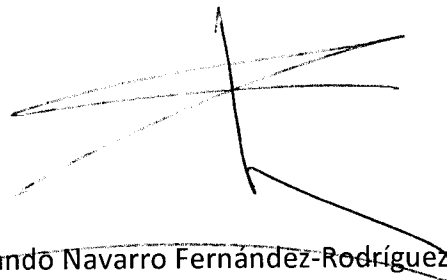
Con una estadísticas de tráfico aéreo desde el 2015 al 2018 tan distantes de las previsiones del Plan Director y con ya 12 años de vida por haber sido aprobado en el 2006, el aeropuerto no logra una ocupación de su capacidad ni del 10% de los 2 millones de pasajeros anuales que publica su gestor-concesionario, o lo que es lo mismo, tiene un desaprovechamiento ineficiente de más del 90%. De momento no pertenece al Comité de Coordinación Aeroportuaria de Valencia por no ser aeropuerto de la Red de Aena.

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Por qué se retrasó hasta el 2015 su puesta en servicio? ¿Qué problemas técnicos, de plazos de ejecución, de capacidad de tráfico y económicos motivaron el retraso en su construcción y puesta en funcionamiento?
2. Con una estimación económica de 80.976.764,49€ en el desarrollo, ¿Qué coste total final tuvo la construcción del aeropuerto de Castellón?
3. ¿Ha solicitado su revisión la propiedad del aeropuerto Aerocas-Generalitat Valenciana?
4. ¿Ha solicitado su revisión el gestor-concesionario?
5. ¿Ha solicitado su revisión la AESA?
6. ¿Qué medidas de marketing aeroportuario está desarrollando para captar nuevas aerolíneas y nuevos destinos de conexión?
7. ¿Cuándo espera poder anunciar en firme que podrá tener la sociedad castellanense nuevos destinos a donde poder volar y cuáles son?
8. ¿Cuántas reuniones regulares anuales de coordinación y apoyo compartido tiene realizadas el Aeropuerto de Castellón en el 2018 y ya programadas para el 2019 con entidades municipales, empresariales, turísticas y sociales de su entorno?
9. Si no ha habido reuniones conjuntas con los citados organismos y agentes, ¿Cómo coordinan cuestiones sobre transporte público y medidas medio ambientales?



María Sandra Julià Julià



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos