C.DIP 22598 28/02/2017 13:00

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado adscrito al **Grupo Parlamentario de Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea** formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

Según publica el Diario de Mallorca, *AENA, la empresa semipública que explota los aeropuertos españoles, quiere sacar más tajada de su terminal más rentable. Y se ha propuesto ampliar algunas de las infraestructuras más congestionadas, para poder así aumentar de nuevo la carga de trabajo de Son Sant Joan. El objetivo concreto de los gestores de la empresa aeroportuaria es pasar del actual máximo operativo de 66 vuelos por hora a un nuevo techo de 80, es decir, un aterrizaje o un despegue cada 45 segundos. La actividad crecerá así un 21% antes del año 2021, un salto calificado de "exceso inasumible" en fuentes técnicas del aeropuerto, que recalcan que la comunicación a la plantilla de la torre de control del incremento de carga de trabajo se intentó suavizar con una promesa de obras e inversiones para agilizar los movimientos.*

Algunos de esos trabajos ya están en marcha. Son la reforma de la plataforma B y de la plataforma C del aeropuerto, dos obras licitadas en los últimos meses que se ejecutarán durante esta temporada baja y la que viene. Los proyectos costarán 19,2 y 12,7 millones de euros y el planteamiento en ambos casos es el mismo: aumentar el espacio por el que pueden rodar los aviones y agrandar las zonas de estacionamiento de aparatos. ¿Por qué? Pues porque en los últimos dos veranos la torre de control se ha encontrado demasiadas veces superada, sin opción en las horas punta del día (cada vez más frecuentes) de dar entrada y salida a todos los aviones previstos. De ese modo se retrasaba toda la operativa y Son Sant Joan se situó en julio y agosto como uno de los aeropuertos más problemáticos de la red. Simplemente, explican los controladores, faltaba y falta espacio, como resumía uno de ellos en estas páginas: "Se juega al límite. Mandamos aviones al aire porque el caos provocado por la falta de parquin nos obliga a hacer sitio. Alguno en AENA nos dice que los pongamos a rodar por pista, pero no hay asfalto suficiente y es peligroso".

Esas carencias, que tienen los 84 estacionamientos del aeropuerto demasiadas veces al borde del atasco, se solucionarán en parte con esas reformas de las plataformas B y C. Aunque habrá más: en el horizonte hay ampliaciones de terminal, concebidas para ganar espacio para pasajeros, pero sobre todo para incrementar el número de puertas de embarque y los fingers de acceso a los aviones.

C.DIP 22598 28/02/2017 13:00

En AENA defienden que hay margen para esa expansión: el Plan Director del Aeropuerto (el documento del Ministerio de Fomento en el que se programa el desarrollo de Son Sant Joan) contempla ganar hasta 324.000 metros cuadrados de instalaciones cuando se alcancen los 80 vuelos por hora, que es justo lo que pretenden en AENA. Ese escenario exigirá incrementar casi un 50% el número de puertas de embarque, mientras se añaden plazas de estacionamiento remoto para aviones.

Con todo, se pretende que Son Sant Joan haga aún más dinero para AENA y sus accionistas (el 49% de la empresa está en manos privadas), pero sin comprometer la operatividad del aeropuerto más castigado por los retrasos, que llegaron solo después de un incremento de la programación de vuelos muy superior al del resto de la red. Son Sant Joan disparó entonces de golpe un 16,5% su actividad, respecto a un verano 2015 que ya había sido de récord. Ahora el plan es que el aeropuerto y la isla más saturados del verano europeo crezcan en capacidad aérea otro 21% antes de 2021.

Un sector creciente de la opinión pública mallorquina percibe con preocupación los datos anteriores, seguramente causados por factores externos incontrolables. Se empieza a comprender que si el turismo, beneficioso en tantos de aspectos, crece sin control, puede comprometer el bienestar de los residentes, pero también menguar la calidad de la experiencia de los visitantes y amenazar a la larga la que, por ahora, es nuestra principal industria.

Y así, crecen las dificultades y costes para administrar los recursos (agua y energía, singularmente) y los residuos; para gestionar las infraestructuras y equipamientos; para proteger el territorio, la biodiversidad y el paisaje en una isla, limitada y frágil, que justamente basa su actividad económica en la calidad ambiental.

¿Qué opinión le merecen al Gobierno los planes previstos por AENA de ampliación del aeropuerto de Son Sant Joan de Palma?

¿Cuáles son los motivos que lo justifican?

¿Existe algún acuerdo o comunicación con el Govern Balear?

Para el Gobierno, AENA y los aeropuertos son un sector estratégico y sensible a los intereses generales de España, **¿Considera el Gobierno de interés general el diálogo con el gobierno autónomo de les Illes Balears?**

¿Considera el Gobierno que la ampliación ayudará a la desestacionalización turística de la isla de Mallorca?

¿Tiene previsto el Gobierno colaborar con el Govern Balear en la gestión de los aeropuertos de Baleares? ¿Cuáles son las medidas previstas?

¿Considera el Gobierno que la ampliación del aeropuerto prevista por AENA puede comprometer la operatividad del aeropuerto?

El aeropuerto de Palma el año 2016 fue más castigado por los retrasos, que llegaron solo después de un incremento de la programación de vuelos muy superior al del resto de la red. Son Sant Joan disparó de golpe un 16,5% su actividad, respecto a un verano 2015 que ya había sido de récord. **¿Cree el Gobierno que ampliar la capacidad aérea otro 21% antes de 2021 evitará que Son Sant Joan deje de ser el aeropuerto más saturado del verano europeo?**

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 28 de febrero de 2017

Fèlix Alonso Cantorné

Diputado

C.DIP 22598 28/02/2017 13:00