



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 465

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 27

celebrada el martes 16 de febrero de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparecencias para informar en relación con el proyecto de ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. Por acuerdo de la Comisión de Fomento. (Número de expediente 121/000054.)	2
— Del señor alcalde de Coslada (Viveros Gutiérrez). (Número de expediente 212/000978.)	2
— Del señor alcalde de Gavà (Balsera García). (Número de expediente 212/000979.)	5
— Del señor alcalde de Torrejón de Ardoz (Rollán Ojeda). (Número de expediente 212/000980.)	7
— De la señora alcaldesa de Algete (Juárez Meléndez). (Número de expediente 212/000981.)	9
— Del señor alcalde de Castelldefels (Sau i Pagès). (Número de expediente 212/000982.)	12

	Página
— Del señor alcalde de Sondika (Carro Bilbao). (Número de expediente 212/000983.)	14
— Del señor alcalde de San Fernando de Henares (Setién Martínez). (Número de expediente 212/000984.)	15

Se abre la sesión a las once y cinco minutos de la mañana.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE FOMENTO. (Número de expediente 121/000054.)

— DEL SEÑOR ALCALDE DE COSLADA (VIVEROS GUTIÉRREZ). (Número de expediente 212/000978.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, iniciamos la Comisión de Fomento con la celebración de las comparecencias de los alcaldes aquí presentes, a los que doy la bienvenida y agradezco su presencia, para que se informe sobre el proyecto de ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Como el propio ministro de Fomento trasladó el pasado jueves en el Pleno del Congreso de los Diputados, nos encontramos ante un proyecto de ley que tiene una importante actividad económica, que crea riqueza y en general bienestar allá donde se encuentran todos los aeropuertos de la red de aeropuertos del Estado, pero se hace necesario —es lo que persigue la reforma del proyecto de ley— conciliar los distintos intereses contrapuestos que conlleva esta actividad económica de los aeropuertos. Los portavoces de la Comisión de Fomento —y quiero trasladarles a todos el agradecimiento de la Presidencia y de esta Mesa— fueron sensibles en el debate del pasado jueves para que antes de continuar la tramitación del proyecto de ley con el informe de la ponencia y el ulterior dictamen, se oyera a los alcaldes que cada grupo parlamentario decidiera convocar en función de la representatividad que tiene cada uno de ellos, de manera que la Mesa, posteriormente a ese debate, acordó que el Grupo Socialista propusiera a dos alcaldes, el Grupo Popular a otros dos y los distintos grupos minoritarios a un alcalde. Como consecuencia de ello, tenemos hoy aquí en la Comisión a los alcaldes de Coslada, de Gavà, de Torrejón de Ardoz, a la alcaldesa de Algete y a los alcaldes de Castelldefels, de Sondika y de San Fernando de Henares.

La Mesa y los portavoces agradecen de antemano a todos ustedes que se hayan desplazado, además en un

día lluvioso como el de hoy, para comparecer y para que durante un tiempo de diez minutos, en el orden que acabo de leer, expongan lo que consideren oportuno, con el objeto de que después de sus intervenciones, los portavoces de cada grupo parlamentario fijen su posición. Con ello esta Comisión tendrá una visión más clara ante una voz que sin lugar a dudas antes de aprobarse este proyecto era necesario oír, la de los ayuntamientos, que son los directamente afectados por los impactos acústicos, las servidumbres y también, por qué no, por el bienestar que generan los aeropuertos. Sin más preámbulos, señorías, y dejando claro lo que acabo de señalar, les daré la palabra en el orden que he señalado a los alcaldes y, posteriormente, a los grupos parlamentarios, de menor a mayor. Cada uno de ustedes durante un tiempo de diez minutos fijará la posición que considere oportuna. Esta Mesa les da de nuevo la bienvenida y les expresa su agradecimiento y damos la palabra al alcalde de Coslada, don Ángel Viveros Gutiérrez.

El señor **ALCALDE DE COSLADA** (Viveros Gutiérrez): Señor presidente de la Comisión de Fomento, señores portavoces de los grupos parlamentarios, señorías, permítanme comenzar agradeciendo la ocasión que se me ofrece para, en representación de los vecinos y vecinas del Ayuntamiento de Coslada, dar una visión y una opinión mucho más pegada al terreno sobre la incidencia del aeropuerto de Barajas en la vida de aquellas personas que a diario y por razones de diversa índole conviven y tienen que soportar esta actividad del aeropuerto.

Considero que la ciudad que tengo el honor de representar es, si no la que más, una de las urbes sobre la que el impacto acústico de Barajas se ha venido acrecentando de forma preocupante con el paso de los años y de forma paralela al desarrollo y la ampliación del aeropuerto de Barajas. Esto lo afirmo como alcalde y porque durante más de tres décadas he residido en el barrio de la Estación, una zona de mi ciudad en la que el paso de los aviones que aterrizan o despegan de Barajas ha sido y es todavía una constante en los quehaceres diarios de quienes hemos vivido allí y de quienes todavía siguen viviendo.

Como alcalde de Coslada me permitirán que exprese mi obligación de defender el bienestar de mis vecinos y vecinas y, a partir de ahí, como cualquier responsable político, tratar de conseguir la mejor calidad de vida para ellos. En ese sentido la corporación que presido ha

venido participando, de conformidad con los cauces establecidos, en todos aquellos procesos que han terminado por configurar el actual aeropuerto de Barajas, aunque debo confesar que no siempre han sido atendidas nuestras demandas y peticiones.

Al hilo de lo anterior y sin necesidad de remontarnos a tiempos muy pretéritos, permítanme resumirles las alegaciones que el Ayuntamiento de Coslada presentó hace un año en el mapa estratégico de ruido actualizado del aeropuerto de Barajas y que se basan en la incidencia de la actividad del aeropuerto en la ciudad de Coslada, fundamentalmente tras la última configuración y la puesta en marcha de las pistas construidas con su ampliación. En dichas alegaciones se pedía, de conformidad con la ley vigente y la normativa europea, que se utilizaran todos los periodos diurnos, vespertinos y nocturnos en el cálculo de la afección por el ruido que sufren los vecinos, trabajadores y usuarios de los servicios públicos y privados de la ciudad durante la actividad del aeropuerto y especialmente cuando se opera en configuración sur.

Las quejas que nos tramite la ciudadanía de Coslada demuestran que la afección de los sobrevuelos, es decir, lo que denominamos picos de intensidad, no está definida por la utilización de las medidas diarias anuales y que por tanto no recoge la inmisión sonora real que sufre especialmente en el barrio de la Estación la ciudad de Coslada, cuyos límites debían ceñirse a los definidos en la declaración de impacto ambiental emitida por la citada obra de ampliación del aeropuerto de Barajas. Los indicadores utilizados entendemos además que no son completos, ya que no permiten conocer la influencia de la contaminación acústica derivada de la aeronaves en la vida de los vecinos y vecinas, tanto en su descanso como en sus diversas actividades de trabajo, estudio y ocio. Tampoco se definen evaluaciones de las dosis de ruido sufrido al efecto sobre las personas que lo padecen y se amplía la evaluación de afección nocturna, hasta el punto de 45 decibelios, es decir, se estaba pidiendo por parte del Ayuntamiento de Coslada una ampliación efectiva del Real Decreto 1367/2007, que desarrolla la Ley del Ruido en lo referente a la zonificación acústica, y que los objetivos de calidad y emisiones acústicas fuesen respetados en la actividad y en la afección del aeropuerto de Barajas.

Como SS.SS. pueden deducir de mis palabras, el aeropuerto de Barajas incide de forma notable en la vida de la ciudad y nos ocasiona a quienes residimos en Coslada una serie de perjuicios que entendemos deben de ser corregidos mediante la adopción de medidas precisas para ello. De ahí que les haga llegar mi satisfacción porque la modificación de la Ley de Navegación Aérea que motiva esta comparecencia significa la ampliación con diez años de adelanto de los objetivos de los planes que se recogen en la Ley del Ruido de 2003, es decir, traer al presente año 2010 los umbrales y los límites fijados en la normativa citada para el año 2020. Evidentemente y en tanto en cuanto se ejecuten las acciones

pertinentes, ello redundará en una clara mejora de la calidad de vida de los vecinos y vecinas de nuestra ciudad. Sin embargo, señorías, tal y como el pasado jueves manifestó el ministro de Fomento en el Pleno de la Cámara, la importante actividad económica que el aeropuerto genera —y Barajas es el primero de nuestro país— debe ser conciliada en su entorno urbano más inmediato.

Hasta el momento se han puesto de manifiesto de forma prioritaria, como no podía ser de otra forma, valores y derechos constitucionales que se han visto afectados, pero el artículo 35 de nuestra Constitución también reconoce el derecho al trabajo y el deber a trabajar que tienen todos los españoles. Esta es una óptica que también quiero poner de manifiesto al analizar la incidencia del aeropuerto de Barajas en la ciudad de Coslada. No en vano muchos de los que residen en nuestros municipios son trabajadores de este aeródromo. Como ya he indicado de forma reiterada, el aeropuerto de Barajas es el de mayor actividad en nuestro país y significa un elemento muy destacado en el marco del conjunto de la economía de la Comunidad de Madrid, hasta alcanzar un 12 por ciento del total de actividad productiva. También teniendo en cuenta estas circunstancias y a pesar de no hallarse dentro del término municipal de Coslada, la proximidad del mismo hace que muchas empresas que operan en el centro de carga aérea del aeropuerto desarrollen su actividad en nuestra ciudad. Solo les recuerdo un dato que pueda servir para comprender esto último: más del 50 por ciento del tonelaje de carga que entra y sale por avión en nuestro país utiliza el centro de carga de Barajas. Esta proximidad —ventaja de localización, dirían los expertos— ha producido una importante sinergia entre el aeropuerto de Barajas y la actividad económica del municipio de Coslada, ya que ha propiciado la ubicación en el mismo de un número importante de empresas fundamentalmente dedicadas a la logística y al transporte. En este sentido, el Ayuntamiento de Coslada trabaja en la actualidad en la habilitación de todos los elementos precisos en forma de infraestructuras que redunden en el desarrollo de este sector económico y por extensión favorezcan las sinergias anteriormente citadas. Como consecuencia de ello, Coslada cuenta con varias instalaciones destinadas al sector logístico y del transporte, como el centro de transporte de Coslada, el polígono de actividades logísticas y el puerto seco. Este conjunto se comunica con la A-2 a través de un vial directo con el citado centro de carga aérea. Significa una parte muy importante de la actividad económica del municipio y genera un gran número de empleos, puesto que en más de 130 hectáreas se ubican más de 80 empresas, en su gran mayoría dedicadas a la logística y al transporte, incluyendo los mayores operadores de España y también del mundo. Por todo lo expuesto, señorías, comprenderán que todo lo relacionado con el aeropuerto de Barajas y en definitiva con el sector aeroportuario y de navegación aérea de nuestro país presenta una notable incidencia en la vida cotidiana

y diaria de la ciudad de Coslada y nos preocupa en gran medida su futuro, ya que es una parte muy significativa también del futuro de nuestra ciudad.

En mi opinión el proyecto de ley por el que se modifica la Ley de Navegación Aérea es una inmejorable oportunidad para dar respuesta a las demandas que se han expresado y conciliar la actividad de los aeropuertos, sector estratégico, con nuestra economía y con nuestros entornos. Un primer paso se ha dado con la invitación que el Congreso de los Diputados y por ende SS.SS. han realizado para que la voz de los representantes de la Administración local se escuche —no solo se oiga sino se escuche— en esta materia que creemos de vital importancia. No por manido debe ser obviado el concepto de proximidad y cercanía que disfrutamos los alcaldes y concejales y nos permite un conocimiento preciso de la realidad e incidencia social de la cuestión, pudiendo transmitirles a SS.SS. la percepción para favorecer el mejor resultado de la labor legislativa que realizan en este caso.

Me congratula observar que en las enmiendas presentadas por varios grupos parlamentarios al texto del proyecto de ley existe una primera reivindicación que desde los municipios hemos venido solicitando de forma reiterada en el pasado, y no solo para la cuestión que nos ocupa ahora, como es la participación directa de las corporaciones locales afectadas en la definición y elaboración de los instrumentos que determine la ley para fijar las medidas correctoras, objetivos de calidad y compensaciones debidas a las servidumbres que genere una infraestructura aeroportuaria. En este sentido, permítanme indicarles que el municipio de Coslada ha venido participando de forma activa en los diferentes órganos institucionales generados tras la ampliación del aeropuerto de Barajas, los cuales han gestionado la situación del aislamiento acústico y medidas compensatorias asociadas a la declaración de impacto ambiental que hasta en el presente han ascendido a 45 millones de euros, pero teníamos la percepción de ser meros receptores y no gestores de esas medidas y fondos que han significado una gran mejora en la zona de nuestra ciudad más afectada por la actividad aeroportuaria, aunque sabemos que todavía queda mucho trabajo por hacer. Considero que lo que hoy aquí estamos representando los alcaldes de las ciudades afectadas supone un paso adelante que sin duda hay que agradecer a los organismos e instituciones que lo han propiciado, aunque también fue justo criticar en su momento cuando tomaron decisiones sin contar con la opinión de los vecinos y vecinas perjudicados y de sus alcaldes.

Finalmente y apoyándome en mi anterior afirmación de que este proyecto de ley debe ser visto como una oportunidad para alcanzar el objetivo de conciliación expresado por el ministro de Fomento en sede parlamentaria, permítanme enumerarles una serie de cuestiones que deben ser tenidas en cuenta en mi opinión a la hora de abordar la solución de este complejo problema que nos ocupa. Establecimiento de medidas

correctoras y compensatorias para garantizar los derechos de los dueños de los bienes subyacentes a los residentes, trabajadores y usuarios de los servicios públicos en las ciudades por las servidumbres acústicas. Establecimiento de una normativa pública clara respecto a la utilización de las instalaciones aeroportuarias en sus diversas configuraciones, exigiendo su cumplimiento y sancionando las infracciones en caso de que se produjesen. Incentivar el uso de las aeronaves más modernas, menos ruidosas y dotadas con navegadores de precisión, especialmente en las configuraciones que presenten mayor afección en las poblaciones en el entorno de las infraestructuras aeroportuarias. Establecer por parte de las autoridades aeronáuticas un control más estricto del uso de las rutas fijadas en cada configuración por parte de las compañías aéreas y sancionar con mayor rigor y eficiencia los incumplimientos. Definición de las rutas sobre zonas de servidumbre bajo el principio de concentración, conforme a lo dispuesto en la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, que preconiza la concentración de ruido y no su dispersión, salvo que fuese ineludible por razones de seguridad. Fijar la participación directa de las corporaciones locales en los municipios afectados por las servidumbres de una instalación aeroportuaria en la elaboración y en la aprobación de los planes de acción que incluyan las medidas correctoras y las compensaciones pertinentes a los residentes afectados. Establecimiento de un fondo de compensación municipal que permita a las ciudades damnificadas por las instalaciones aeroportuarias una compensación por zonas afectadas y limitaciones en su desarrollo y creación de un fondo ambiental dedicado a corregir los impactos ambientales generados por las instalaciones aeroportuarias y en cuya gestión participen directamente los municipios afectados.

Probablemente, señorías, puedan pensar que es una carta a los Reyes Magos, algo irreal e irrealizable en especial en lo que se refiere a estas dos últimas medidas, pero no prejuzgo su ubicación en el proyecto de ley, dado que varias de las acciones indicadas son claramente objeto del desarrollo reglamentario de la ley, posterior normativa complementaria. Sin embargo, todas ellas se enmarcan en una solución de conjunto que posibilitará un justo equilibrio entre los diversos intereses afectados por la actividad de una infraestructura aeroportuaria, especialmente si es de la importancia —por el volumen, actividad, tamaño, población y territorio afectado— del aeropuerto de Barajas.

Señor presidente, señorías, reitero las gracias por la comparecencia y les quiero expresar mi interés y el de los vecinos de Coslada por el máximo acierto y el éxito en el ejercicio de su función legislativa. Su acierto, estoy convencido, será el éxito de todos. Acabo recordando lo que comenté al inicio de esta intervención. Como vecino que ha padecido el ir y venir de los aviones durante más de treinta años, creo que ha llegado el momento de que el consenso gane posiciones para alcanzar ese acuerdo que resuelva el problema, atendiendo de forma prioritaria

el bienestar de la ciudadanía afectada, y deje en un lugar secundario y meramente testimonial el color político de ustedes, señorías, y de nosotros los alcaldes de las ciudades cuyos vecinos padecen en primera persona el fenómeno problemático que hoy nos ha reunido a todos en esta Comisión. Quedo a su disposición para aquello que estimen pertinente y agradezco amablemente su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Ángel Viveros, alcalde de Coslada, por sus palabras, por su intervención y su concreción. Le invitamos a que se siente para dar paso al siguiente alcalde.

— **DEL SEÑOR ALCALDE DE GAVÀ (BALSERA GARCÍA). (Número de expediente 212/000979.)**

El señor **ALCALDE DE GAVÀ** (Balsera García): Señor presidente, señoras y señores diputados, quiero agradecer y manifestar mi satisfacción por poder intervenir ante esta Comisión de Fomento a propósito de la tramitación del proyecto de ley por el que se modifica la Ley de Navegación Aérea. En primer lugar quiero insistir en que mi municipio, Gavà, ha padecido y padece el ruido derivado de la aproximación y despegue de las aeronaves del aeropuerto de Barcelona; lo ha padecido históricamente por razones obvias derivadas de la proximidad, pero de forma inhumana con la puesta en marcha de la tercera pista y el incremento de operaciones. El aeropuerto de Barcelona operó hasta la entrada en funcionamiento de la tercera pista de la manera menos lesiva con el territorio que lo rodeaba. La pista transversal evitaba sobrevolar zonas habitadas y solo cuando el viento no permitía las operaciones habituales se usaba la pista principal, en lo que se denomina configuración este, para aterrizajes. Esto era lo normal y lo esperado. La tercera pista cambió de manera radical, cuando entró en funcionamiento, el comportamiento de la vecindad del aeropuerto con los municipios del entorno, en especial con mi ciudad, Gavà. La tercera pista es una estructura mal diseñada que ha provocado y sometido a los vecinos, especialmente a los del barrio de Gavà Mar a un infierno de ruido insoportable durante más de dos largos años. La puesta en marcha de la tercera pista nos arrancó de cuajo una parte de nuestra calidad de vida colectiva, una calidad diseñada mucho antes que la infraestructura de AENA, pero no solo afectó a esta parte de nuestra ciudad, también los despegues en configuración oeste, es decir por la pista principal dirección Tarragona, sobrevolaban partes habitadas de la ciudad causando los consiguientes problemas de ruido. Ciudades consolidadas, centenarias, desarrolladas con el esfuerzo de muchas generaciones que habían sabido convivir con el vecino aeropuerto desde su creación, se encontraron afectadas por el ruido sin comerlo ni beberlo. La ciudad de Gavà ha estado ajena a cualquier proceso de especulación urbanística, ha planificado su futuro históricamente de manera responsable y sostenible; el

barrio de Gavà Mar fue planificado y desarrollado mucho antes de que se diseñase el crecimiento del aeropuerto, por lo que en nuestro caso no nos encontramos con una situación sobrevenida, sino que mucho antes del crecimiento del aeropuerto estuvo el crecimiento racional, a nuestro juicio, de la ciudad. Apelando en ese momento exclusivamente a una parte del interés general, el desarrollo económico y la consolidación de la infraestructura, se impuso la alternativa más lesiva para el territorio sin pensar ni analizar otras posibles alternativas. Así, el aeropuerto de Barcelona experimentó un crecimiento molestando impunemente al territorio al que debía contribuir a desarrollar; una colisión de intereses que no tuvo en cuenta en ese momento el bienestar de más de 150.000 personas que habitan entre los municipios de Gavà y Castelldefels o usan sus equipamientos hoteleros o de segunda residencia. Sin duda entenderán que es mi obligación como alcalde de Gavà defender sus intereses y el de la ciudad y nuestras expectativas económicas como ciudades activas, con un territorio lleno de oportunidades con más de 4 kilómetros de costa y un buen número de kilómetros de espacios naturales. Estos aspectos también esperan ser introducidos en el concepto de salvaguarda del interés general, son interés general y esperan la protección de las administraciones y de este Congreso de los Diputados.

Esta situación descrita no puede volver a ocurrir. Ahora, afortunadamente gozamos de una situación menos mala, que no por ello ha dejado de causar problemas. El esfuerzo de vecinos y vecinas, ayuntamientos y la voluntad de AENA y del que fue su presidente, Manuel Azuaga, y del Ministerio de Fomento facilitó la negociación y llegar a acuerdos concretos. Fueron muchos meses de negociación. AENA accedió a estudiar alternativas menos lesivas que sus planteamientos iniciales, alternativas propuestas por los propios vecinos y por el Ayuntamiento en este caso de Gavà, y llegamos al consenso, a través del diálogo, que dio lugar a un funcionamiento del aeropuerto que compatibiliza el interés general que defiende el Ministerio de Fomento con el interés general de nuestros municipios y nuestros vecinos. Este es el statu quo actual, que no puede modificarse si no es para mejorarlo, porque aún es mejorable. Este statu quo es el que se conoce como funcionamiento del aeropuerto en pistas segregadas. El aeropuerto de Barcelona, con el actual sistema de funcionamiento en pistas segregadas, puede ser competitivo con cerca de 90 movimientos/hora. Modificar esta configuración es lesivo y dañino para nuestro territorio. Esta configuración permite usar la tercera pista —como digo, una pista mal diseñada y corta— con el despegue y el giro al mar, evitando sobrevolar zonas habitadas, y evitar su uso para aterrizajes en sentido este, que es el que molesta fundamentalmente a nuestro territorio, hecho que nos llevó a esas molestias a las que me refería anteriormente. La alternativa a este sistema es lo que amenaza a nuestro territorio. La configuración del aeropuerto en pistas independientes, es decir, usar ambas pistas de manera

simultánea tanto para despegues como para aterrizajes, AENA en su día se comprometió a no aplicarla en el espacio temporal que tenía previsto y nosotros intentamos que el aeropuerto no funcione con pistas independientes nunca. La paradoja es que ahora, con la tramitación de esta ley, cuando se está discutiendo sobre la modificación de una ley que puede dar carta blanca a establecer nuevas servidumbres, es decir nuevas configuraciones —piensen que cuando hablamos de servidumbres estamos hablando de personas afectadas y que el cuántum, el número, no es lo único determinante, lo determinante es si podemos encontrar alternativas menos lesivas—, parece imposible que alguien pueda plantear medidas que empeoren el sistema que actualmente tenemos, y esta ley pudiera abrir esa posibilidad.

Hace años que venimos reclamando estar presentes en los foros de decisión ejecutiva del aeropuerto, una presencia que no puede limitarse a las ciudades que albergan la infraestructura en su término municipal, sino que debe acoger también a las ciudades que padecen el sobrevuelo de forma importante. Ya les anticipo que en esta materia es difícil, por no decir imposible, que nos veamos representados por alguna entidad municipalista o por otro ayuntamiento. El interés territorial de cada ciudad solo puede ser defendido en este contexto por la ciudad que padece el problema. La modificación de la Ley de Navegación Aérea nos debería dar garantías de equilibrio y mejora en nuestro territorio y nos debería garantizar que vamos a ir a mejor. Consideramos necesario que esta ley hubiese ido más allá y que no se limitase solo a modificar parcialmente una ley preexistente. Esta ley debería dar respuesta a los equilibrios de intereses a que me he referido anteriormente. Debería contemplar asimismo mecanismos de evaluación ajenos al gestor para que no sea el propio gestor de la infraestructura el que evalúe el impacto ocasionado, vigile y sancione los incumplimientos y adopte las medidas pertinentes para compatibilizar la explotación eficiente con los derechos individuales. Parece imparcial y, como se ha comprobado, no resulta todo lo operativo y eficaz que debería.

Desde Gavà apoyamos el crecimiento de las infraestructuras y más aún de las de interés general. Siempre hemos dicho que para nosotros el aeropuerto ha de ser un buen vecino. Es fundamental su crecimiento y la generación de riqueza, es nuestra oportunidad para estar en el mundo y por eso hemos de agradecer al Gobierno la inversión efectuada y el rumbo consolidado. Como decía, esta ley nos ha de garantizar esa posibilidad de mejora de nuestra situación. Por eso nos oponemos y alegamos para mejorarla. Nos parece que solo analiza un lado de un triángulo imaginario en cuyos vértices están aeropuerto, personas y territorios. Solo da, a nuestro juicio, solución a los intereses del aeropuerto y puede olvidar otros intereses a nuestro juicio como mínimo igual de importantes. Nos oponemos o ponemos en cuestión algunos de sus temas por muchas razones, algunas de las cuales y muy sintéticamente les quiero

relatar como aportación en el caso de que se continúe, como parece, su tramitación.

Necesitamos una garantía de mejora de la situación actual de manera contundente. Esa garantía queda lejos de la actual ley que permitiría trazar nuevas servidumbres, cuando he intentado explicar que cambiar el statu quo actual del aeropuerto, si no es para mejorarlo, sería desastroso. Consideramos necesario más tiempo para dialogar y enmendarla, para proponer en positivo. Somos una administración pública con competencias concretas, también defendemos el interés general. En todo caso, creo necesario que se articulen medidas para que podamos alegar, para que podamos hacer llegar nuestras alegaciones formales al texto articulado. Consideramos imprescindible que los ayuntamientos afectados directamente por el ruido estemos incorporados en alguna comisión con voz y voto, con ejecutividad y con lealtad institucional para analizar y aprobar cualquier alteración de lo existente y por tanto las posibles servidumbres sobre nuestro territorio.

Creemos necesario establecer valores límite de impacto acústico en las zonas de servidumbre, siempre protegiendo las zonas habitadas. No puede haber una revisión futura ni actual de las zonas que en la actualidad no superan los valores establecidos en la declaración de impacto ambiental. Dicho de otro modo, no podremos aceptar nunca el empeoramiento de la situación actual con un mayor número de sobrevuelos y con el posible cambio de configuraciones mucho más lesivas. Es necesario en cualquier caso garantizar siempre que la lesión sobre la salud y la calidad de vida necesaria para el desarrollo personal también podrá ser indemnizable. Es preciso concretar el alcance de las medidas correctoras. Solicitamos que estas sean lo más amplias posible. En la reforma da la sensación de que solo van destinadas al interior de las viviendas, y aun siendo este un hecho importante, no hay que olvidar que estas servidumbres dañan los espacios públicos que dan sentido a la vida en común en nuestra comunidad.

Es preciso que se analice y que se indemnice también el perjuicio que se pueda originar al municipio, a la afectación en su término municipal, al desvalor de su territorio, de sus actividades económicas y de la generación de puestos de trabajo y de riqueza en la industria turística y de servicios, de alta calidad en nuestro caso. Es necesario determinar en las poblaciones circundantes al aeropuerto de Barcelona el respeto a los objetivos de calidad acústica del real decreto que desarrolla la Ley del Ruido y en ningún caso vemos justificada la suspensión de la calidad acústica sobre el territorio hasta que se establezcan las servidumbres acústicas, entendiendo que estas se deberían limitar para proteger a la ciudadanía, ni tampoco entendemos la retroactividad en su aplicación.

Para finalizar, me gustaría ofrecer nuestra más absoluta lealtad institucional y los conocimientos que nuestra administración tiene y ha adquirido a propósito del funcionamiento del aeropuerto de Barcelona con el ánimo

de buscar fórmulas de entendimiento. Estoy convencido de que la sensibilidad demostrada en muchos momentos por AENA y por ende por el Ministerio de Fomento será también posible en esta ocasión. Creo sinceramente que la colaboración institucional que en estos años hemos practicado, el consenso, el diálogo y la negociación tienen más aspectos positivos que negativos. Por eso les propongo que sigamos por este camino.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al alcalde de Gavà, don Joaquim Balsera, por sus palabras y por sus propuestas.

— **DEL SEÑOR ALCALDE DE TORREJÓN DE ARDOZ (ROLLÁN OJEDA). (Número de expediente 212/000980.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la palabra al alcalde Torrejón de Ardoz, don Pedro Rollán. Señorías, en cada uno de sus ordenadores pueden seguir, acompañando a la intervención del alcalde de Torrejón, la proyección que les va a trasladar.

El señor **ALCALDE DE TORREJÓN DE ARDOZ** (Rollán Ojeda): Señor presidente de la Comisión, miembros de la Mesa, señoras y señores portavoces y diputados, señores alcaldes, señora alcaldesa, aunque sea alcalde de Torrejón de Ardoz, no hablaré como tal, sino como un ciudadano más que sufre de forma diaria el ruido del paso de los aviones sobre la vivienda en la que reside. Este ciudadano podría ser cualquiera de los 120.000 vecinos que vivimos en Torrejón, de los 80.000 de San Sebastián de los Reyes, de los 40.000 de Tres Cantos o de cualquiera de los municipios hoy aquí representados por sus alcaldes y que sufrimos, como decía, de forma diaria el ruido de los aviones, pero también podría hablar como cualquier ciudadano español afectado por el ruido de los mismos. En primer lugar, quisiera agradecer a los diferentes grupos parlamentarios que hayan permitido a los ayuntamientos afectados por el ruido de los aviones que hoy podamos comparecer en esta Comisión, y de manera muy especial al Grupo Popular por haber propuesto esta iniciativa en el Pleno celebrado el pasado día 11 de febrero de 2010. De la excepcionalidad del caso se desprende la importancia del asunto que tratamos. Espero que este hecho suponga un valor añadido y que no solo se nos escuche, sino que también se nos tenga en cuenta. También quisiera poner de manifiesto que la modificación a la Ley de Navegación Aérea se ha querido aprobar de forma urgente, precipitada y sin contar previamente con la participación de los ayuntamientos afectados por el ruido. Se intentó por medio de un real decreto, por medio de una enmienda en el Senado y luego por tramitación urgente en el Congreso. Tanto es así que, hoy, cuatro días después del debate parlamentario, hemos sido convocados los ayuntamientos. No entendemos a qué se deben tantas prisas

cuando el Gobierno ha dispuesto de cinco años para modificar una ley que considera tan importante. Sinceramente, creemos que se han visto obligados a modificarla de forma urgente a raíz de la sentencia del Tribunal Supremo, que obliga a AENA a adoptar las medidas precisas para que cese el ruido sobre la urbanización de Santo Domingo, en Algete. Por ello, nos gustaría solicitarles que para modificar una ley tan importante reflexionaran y se tomaran un tiempo prudencial. Está desde luego mucho en juego. Francamente, creemos que el texto es a todas luces insuficiente. Por ello, depositamos nuestra confianza en las enmiendas presentadas, de manera muy especial en las presentadas por nuestro grupo. Además, aquella modificación que afecta a los vecinos de forma directa tan solo ocupa un párrafo bastante frustrante y desolador, por cierto. Indica así. Será obligatorio soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea. Yo me pregunto ¿para quién se legisla? ¿Para las personas o para los intereses de las compañías aéreas y AENA? Esta ley va a afectar tan solo en la Comunidad de Madrid a más de 700.000 personas. Por ello, les insto a que consideren la importancia de la misma y su redacción, ya que algunas de las modificaciones propuestas pueden incurrir en inconstitucionalidad al suspenderse ciertos derechos fundamentales inherentes a las personas y a su calidad de vida.

Señorías, los ciudadanos tenemos derecho al descanso y a que no se vulneren a causa del ruido ninguno de los derechos fundamentales recogidos en la Constitución como son los artículos 15 y 18 y como así ha puesto de manifiesto la sentencia del Tribunal Supremo, de 13 de noviembre de 2008. Este derecho debería ser notorio en Tres Cantos, San Sebastián de los Reyes, Alcobendas y todos los municipios hoy aquí representados por sus alcaldes, pero, lamentablemente, no es así. Les voy a hablar de mi ciudad brevemente, de Torrejón de Ardoz, ya que está excluida del mapa del ruido y de la actualización de la huella acústica realizados por AENA, como pueden ver en la imagen. En Torrejón de Ardoz, según la propia AENA, no hay servidumbres de paso ni las rutas de los aviones deberían pasar por nuestro término municipal, sin embargo, en la práctica no es así: los vecinos de Torrejón sufrimos de forma casi diaria el paso de los aviones sobre nuestras casas, lo demuestran los datos que recogen los sonómetros que están instalados en el término. En los últimos tres meses del año 2009 se han contabilizado más de 20.000 registros de aviones, y digo bien, 20.000 registros de aviones. De ellos, 2.853 superaron los límites de ruido establecidos, es decir, más de un 15 por ciento de media en los últimos tres meses, llegando al 25 por ciento en el mes de diciembre. Otro dato: de los 2.853 registros que incumplieron la normativa cerca de 200 superaron los 100 decibelios, un límite lesivo para el ser humano, tal y como se refleja en la tabla de decibelios para la salud. Pero les voy a dar también un dato más significativo: de los 3.000 registros generados por aviones que superaron el nivel de ruido,

757 lo hicieron entre las veintitrés y las siete horas de la mañana. ¿Creen que se puede descansar en condiciones normales cuando a medianoche te despierta el ruido de un avión que supera los 50 decibelios o, lo que es lo mismo, el ruido que genera el equipo de música a toda potencia en el domicilio contiguo al que intentas dormir? La respuesta es evidente y sencilla: no se puede. Para que ustedes lo comprueben les voy a explicar las rutas que realizan los aviones normalmente por medio de la siguientes imágenes que podrán ver en la pantalla.

Señorías, pese a ello, AENA sigue afirmando que por Torrejón no pasan los aviones. Es tan solo la primera de las contradicciones. La segunda contradicción es el mapa de ruido y la actualización de la huella acústica por vados. La declaración de impacto ambiental indica que los municipios afectados tan solo íbamos a soportar el ruido de 17.000 aviones despegando, que ya de por sí nos parece una cifra excesiva. ¿Saben ustedes cuántos despegues soportamos en 2009? AENA indica en su propia web que fueron 32.982, y solo hablo de despegues, que es la operación que genera más ruido para los vecinos, es decir, casi el doble de los que recogía la declaración de impacto ambiental. Son cifras que demuestran que se incumplen claramente estas instrucciones. Este es el caso de Torrejón, pero hay otros muchos municipios en España situados junto a los aeropuertos que se encuentran en la misma situación, como citaba anteriormente. En total son 700.000 los habitantes tan solo en la Comunidad de Madrid, y en España se supera ampliamente el millón de personas, sin embargo, no entendemos cómo el señor ministro de Fomento se posicionó en el debate parlamentario del pasado jueves del lado de las compañías aéreas y no de las personas que sufrimos las veinticuatro horas del día la contaminación acústica. Los municipios afectados consideramos que el desarrollo del aeropuerto de Madrid-Barajas puede y debe ser compatible con el derecho al descanso de las personas y no a costa de ellas.

El municipio madrileño de San Sebastián de los Reyes ha realizado propuestas en el grupo de trabajo creado por AENA que no afectan a la operatividad del aeropuerto. Son solo modificaciones, algunas de ellas de carácter administrativo, que si se considerasen sí que mejorarían la calidad de vida de los vecinos. Por ejemplo, el cambio de listado de aviones que operan actualmente en Barajas es obsoleto y no se corresponde con la realidad. Y, por otra parte, la eliminación de la radial 332, que supondría una mejora acústica y de calidad de vida, sobre todo para los vecinos que residen en los municipios del norte de Madrid, especialmente, para urbanizaciones como La Granjilla, Fuente del Fresno, Club de Campo y Ciudadcampo. Con estas medidas se volvería a la situación que existía anteriormente sin que la operatividad del aeropuerto se viera afectada.

Por ello, señorías, me gustaría pedirles que cuando redacten la nueva ley de navegación aérea tengan en cuenta que se cumplan trayectorias, servidumbres de paso y rutas de aviones, tal y como establece el mapa de

ruido en la actualización de la huella acústica por vados, y que se garantice el cumplimiento de estas rutas imponiendo duras sanciones y medidas coercitivas para que esto se lleve a cabo. De este modo mi municipio, todos los hoy aquí representados y los que ahora mismo no se encontraran dentro de la huella acústica pero que sí están afectados por el ruido de los aviones, dejarían de estarlo. Es fácil conseguirlo si se utilizan los medios tecnológicos y electrónicos adecuados que existen ahora mismo en el mercado. Tengan en cuenta que en el caso de que se creasen nuevas servidumbres acústicas o de paso y nuevas trayectorias, previa modificación del plan de acción, así como su consiguiente declaración de impacto ambiental, y se procediese inmediatamente al aislamiento acústico de las viviendas y a la insonorización con medidas de absorción del ruido como pantallas acústicas o pantallas medioambientales en los municipios, la instalación de estas medidas debe ser sufragada por AENA y/o las compañías aéreas. Tengan en cuenta también que si se aprobasen nuevos planes de acción y el establecimiento de servidumbres acústicas, será preceptivo solicitar informe de los ayuntamientos afectados por los mismos y la apertura de un periodo de información pública, de acuerdo con lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. Tengan en cuenta también, mientras no se demuestre la efectividad de estas servidumbres y sus planes de acción correspondientes, que deben mantenerse de manera provisional los objetivos de calidad acústicos aprobados en la correspondiente declaración de impacto ambiental, así como sobrevuelos, frecuencias y demás; que se reduzca progresivamente el número de operaciones nocturnas en el aeropuerto de Madrid-Barajas hasta proceder a su cierre entre las veintitrés y las siete horas, al igual que sucede en otros aeropuertos de Europa, ya que el ruido que generan los aviones impiden el derecho al descanso de los vecinos que residen en los municipios cercanos al aeropuerto de Madrid-Barajas; que se compense económicamente a las poblaciones afectadas por las molestias y perjuicios que sufrimos; que se cree una comisión paritaria por aeropuerto que revise y vele por el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas así como de sus planes de acción. Consideramos que esta comisión debe estar formada por representantes del Ministerio de Fomento, representantes del de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, representantes del gestor aeroportuario, representantes de los gobiernos autonómicos así como representantes de los municipios y vecinos afectados.

Por último, debo indicar que no nos oponemos al desarrollo del aeropuerto de Madrid-Barajas ni compartimos que se pierdan miles de puestos de trabajo como se amenaza desde el Ministerio de Fomento. Todo lo contrario. Apoyamos que en esta época de crisis se sigan generando cuantos más y mejores puestos de trabajo mejor, tanto directos como indirectos, pero estamos convencidos de que este desarrollo puede ir unido con

medidas que defiendan la calidad de vida de los vecinos y que salvaguarden el derecho al descanso de los mismos. Es responsabilidad de todos encontrar ese equilibrio.

Finalizo esperando y confiando en no dar la razón al sabio refrán español de mucho ruido y pocas nueces. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Damos las gracias al alcalde de Torrejón de Ardoz, don Pedro Rollán.

— **DE LA SEÑORA ALCALDESA DE ALGETE (JUÁREZ MELÉNDEZ). (Número de expediente 212/000981.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida y la palabra a la alcaldesa de Algete, doña Inmaculada Juárez.

La señora **ALCALDESA DE ALGETE** (Juárez Meléndez): Señor presidente de la Comisión, miembros de la Mesa, señores y señoras portavoces, señoras y señores diputados, señores alcaldes, quisiera empezar esta intervención agradeciendo su labor a quienes se han opuesto a este proyecto de ley y a quienes han hecho posible que los ayuntamientos afectados por el ruido aéreo podamos comparecer en esta Comisión, singularmente al Grupo Parlamentario Popular que lo ha exigido junto a otras demandas que nacen también de los ayuntamientos y de los vecinos afectados como condición para que esta reforma de la Ley de Navegación Aérea pudiera seguir adelante.

Desconozco los motivos por los que el Ministerio de Fomento y el Grupo Parlamentario Socialista han decidido traer este proyecto al Congreso de esta manera, pero sí les digo que desde mi punto de vista y desde el de otros ayuntamientos afectados se ha hecho de la peor forma posible. Hubo un intento de real-decreto frustrado; se intentó aprobar en última lectura a través de una enmienda en el Senado y llegó a esta Cámara por vía de urgencia tres días después de haber sido retirado en la Cámara Alta por falta de apoyos parlamentarios. Además es sorprendente que nadie, desde el Ministerio de Fomento, AENA o Aviación Civil, haya citado a los ayuntamientos y a los afectados para acometer una reforma de este calado. Más aún, si cabe, cuando existen órganos de participación establecidos como por ejemplo la Cesán o los grupos multilaterales de trabajo, AENA, ayuntamientos afectados de la zona Norte, que no han sido convocados desde hace meses quizá con el propósito deliberado de hurtar a los afectados su participación en la reforma de la Ley de Navegación Aérea. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Con esta actuación ha quedado claro que el ministerio y el Grupo Socialista no tienen la conciencia tranquila ante este proyecto de ley **(Rumores.)**, pues desde un principio han intentado ocultarlo a los afectados e incluso sustraerlo del debate en esta Cámara, con lo que a mi

juicio lo han condenado al fracaso. Para los ayuntamientos y para los afectados por la navegación aérea en toda España, lo correcto y lo adecuado sería que este proyecto de ley fuera devuelto al ministerio y que allí se crease, como se tenía que haber hecho desde un principio, una mesa de trabajo con todos los implicados para lograr un texto de consenso, un texto que hiciera compatible la sostenibilidad de la navegación aérea con los derechos de las personas afectadas, de los agentes económicos afectados y el evidente interés nacional que suponen los aeropuertos. De hecho, si esta reforma se hubiera hecho así, hoy tendrían ustedes en el Congreso una nueva ley de navegación aérea, y no el texto que se está debatiendo en este momento, que por la precipitación y la política de oídos sordos de los responsables de AENA y del Ministerio de Fomento es inconstitucional, injusto, técnicamente malo y, por tanto, inane, puesto que no creo que consiga evitar que se cumpla la sentencia del Supremo que lo motivó, porque evidentemente si esta ley sale adelante en estos términos será recurrida en el Tribunal Constitucional, e incluso dudo que vaya a poder evitar situaciones similares en el futuro, como más adelante explicaré.

A mi juicio, quienes realmente saben de este asunto, los responsables de AENA, solo buscan un argumento que les permita alegar la imposibilidad jurídica de ejecución de la sentencia del Tribunal Supremo, a ver si así demoran un par de años la ejecución de la sentencia, pensando que para cuando el tema vuelva igual ya no será ni de su responsabilidad. Lo lamentable es que por eludir un problema coyuntural que debería tener una solución técnica, los responsables de AENA no hayan dudado en embarcar al ministerio, al resto de administraciones e incluso a este Congreso en un problema político mayor.

Señorías, las sentencias judiciales hay que ejecutarlas sin excusas y sin demoras, ya que son la única garantía que tenemos contra los atropellos en un Estado de derecho. Cambiar las leyes desde la política es una irresponsabilidad y una tentación muy peligrosa que esta Cámara debería evitar. AENA, ante la sentencia ganada por los vecinos de Santo Domingo, debería haber puesto a trabajar a los técnicos antes que a los abogados y tendría que haber aprovechado esta oportunidad para traer al Congreso una nueva ley de navegación aérea a la altura de las expectativas de los usuarios, las compañías y los afectados, en vez de un proyecto de ley que recorta derechos y busca dar una patente de corso para perpetuar la discrecionalidad habitual con la que opera nuestro gestor aeroportuario.

Señoras y señores diputados, los afectados por el ruido y los ayuntamientos limítrofes a los aeropuertos conocemos muy bien la importancia de estas infraestructuras para la economía nacional, y más aún en estos momentos de crisis. Sabemos de su importancia porque llevamos muchos años soportando el ruido que generan los aeropuertos; la discrecionalidad de AENA a la hora de modificar rutas o procedimientos; las infracciones de las

compañías cuando se salen de sus rutas y sobrevuelan a baja altura cascos urbanos para ahorrar combustible, e incluso los riesgos propios de soportar miles de sobrevuelos a la semana. Durante años hemos protestado y seguiremos protestando. Algunos incluso, como el Ayuntamiento de Algete, hemos ido más lejos y hemos puesto en marcha un mecanismo para sancionar a los aviones que se salen de sus rutas y que causan un mayor ruido sobre las viviendas. Otros han hecho importantes inversiones para instalar sonómetros en sus términos municipales, como San Sebastián de los Reyes, Tres Cantos o Torrejón de Ardoz, para obtener sus propios datos de ruido y contrastarlos con los de AENA. O como nosotros, que hemos liberado suelo dentro de nuestro plan general para crear un pasillo aéreo a continuación de la huella sonora declarada por el Ministerio de Fomento para que nuestros vecinos no tengan que seguir sufriendo los aviones sobre sus casas.

En definitiva, desde los ayuntamientos hemos hecho todo lo que está en nuestras manos para mitigar el impacto sonoro que sufren nuestros vecinos, desde proponer modificaciones a las rutas que casi siempre se nos han denegado por afectar al criterio de operatividad del aeropuerto, que parece ser el único criterio que realmente preocupa a AENA, el de la máxima rentabilidad de las infraestructuras, hasta proponer maniobras como el descenso continuo o el retraso en los procedimientos de reserva en los aterrizajes, que se nos han denegado por no molestar a agrupaciones profesionales como pilotos, compañías aéreas o controladores, a los que AENA siempre ha dado un trato preferencial. Y lo hemos hecho buscando siempre el objetivo de conciliar la necesidad de los aeropuertos con los derechos a la intimidad, al descanso y a la salud de nuestros vecinos.

Nunca hemos pretendido el cierre de los aeropuertos y nunca lo vamos a pretender, lo que sí exigimos es que los aeropuertos españoles, especialmente aquellos como Barajas o El Prat, que están densamente poblados en sus alrededores, se sitúen a la vanguardia en medidas de protección medioambiental y en procedimientos de vuelo y que endurezcan las restricciones a los aviones mas ruidosos y a aquellos que no lleven instalados sistemas de navegación de precisión. Por favor, que nadie replique mis palabras con el argumento de que queremos cargarnos la aviación comercial o eliminar nuestros aeropuertos como destino turístico internacional, porque se da la paradoja de que las compañías que más cumplen estas condiciones son las denominadas *low cost*, que son las que tienen un mayor crecimiento en la actualidad. Por todo ello, lo hemos pedido desde hace mucho tiempo sin avances significativos, a pesar de que para nosotros los aeropuertos son un mal vecino que hace ruido, molesta y además no paga la comunidad. Sin ir más lejos, el término municipal de Algete es sobrevolado por siete rutas aéreas, tanto de día como de noche, tanto en configuración norte como en sur y todos nuestros núcleos urbanos están afectados por el ruido, desde la urbanización Santo Domingo, el distrito 5 y el casco urbano. Por

todo ello, nos ha sorprendido la reacción airada de AENA y del propio ministro ante la sentencia condenatoria por violación del derecho fundamental a la intimidad domiciliaria en los aterrizajes por la pista 18-R sobre la urbanización Santo Domingo, porque llevamos muchos años tratando este tema. Hemos propuesto todo tipo de soluciones, que se han desoído, y se ha obligado a unos ciudadanos a llegar hasta el Tribunal Supremo para defender sus derechos. Cuando estos vecinos han obtenido una sentencia firme, es indignante que desde el ministerio el Partido Socialista se utilice como coartada una lesión a los intereses nacionales para evitar cumplir a toda costa una sentencia. Recuerdo una reunión, el pasado 24 de julio, en la que el primer teniente de alcalde asistió como representante del ayuntamiento, con el presidente de AENA. Aquellos días estaba reciente un primer auto, recurrido por los vecinos, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que hacía una interpretación favorable para AENA de la sentencia del Tribunal Supremo. En aquella reunión, el señor Lema manifestó su convicción de que las sentencias judiciales eran para acatarlas; sorprende ahora su cambio de actitud.

Señoras y señores diputados, les explicaré brevemente la sentencia. En 1999, tras la ampliación de la tercera pista de Barajas, AENA decidió instalar un *board*. Con una nueva maniobra de aterrizaje apoyada en este instrumento, les quitaron los sobrevuelos en 2002 a los vecinos de la urbanización Santo Domingo. En 2003, AENA dejó de usar el *board* y les volvieron a pasar la ruta por encima. La justificación era que los pilotos no querían hacer la nueva maniobra, según ellos por temas de seguridad; según los vecinos, algunos de ellos pilotos, por comodidad. Este tipo de aterrizaje es común en otros aeropuertos del mundo. Hartos, los vecinos acudieron a los tribunales de justicia por la vía de la defensa de sus derechos fundamentales y consiguieron, en el año 2008, que el Tribunal Supremo condenara a AENA por violación del derecho fundamental a la intimidad domiciliaria, ordenara el cese inmediato de la causa de la lesión y la indemnización a los demandantes, creando jurisprudencia.

Posteriormente, en el año 2009, tras continuos recursos de AENA y los vecinos, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid reconoce que la sentencia no se ha cumplido y ordena en un auto que AENA reduzca los aterrizajes en configuración sur por la pista 18-R en un 50 por ciento. Un mes después AENA intenta modificar en el Senado la Ley de Navegación Aérea para incumplir la sentencia con el argumento de que cumplir esta sentencia llevaría a despidos masivos, a la no fusión de Iberia y prácticamente al Apocalipsis. Sin embargo, señorías, la sentencia se puede cumplir porque, como ustedes imaginarán, una sentencia que afecta al 50 por ciento de los aterrizajes sobre una pista en configuración sur, que es un escenario en el que se da una media de un 20 por ciento del tiempo total anual del aeropuerto, no puede suponer el cierre de Barajas.

Además, la sentencia es exclusiva por las características de Santo Domingo, es decir, no es fácil que pueda aplicarse a otras situaciones con carácter general. Según reconoce AENA ayer mismo al Tribunal Superior de Justicia de Madrid, la capacidad de cada pista admite 39 operaciones por hora, es decir, 624 en periodo diurno de 16 horas. En estos momentos la operatividad es de 580 operaciones día; podría pasarlas todas por la pista 18-L y no pasaría nada. De hecho, en el verano de 2006 AENA ya lo hizo y pasó todos los aterrizajes por la 18-L, por lo que ya hay un precedente de cumplimiento y, que yo sepa, no hubo que cerrar el aeropuerto.

Por último, señorías, los vecinos han aportado al menos siete soluciones técnicas para cumplir la sentencia, algunas definitivas, pero sobre todo que dan satisfacción al demandante y, además, están dispuestos a pactar una solución con AENA siempre que se les den garantías de cumplimiento, aunque tengan que alargar los plazos. Por tanto, señorías, debería desaparecer la disposición transitoria del proyecto de ley y solucionar este tema como se tenía que haber hecho desde un principio, por la vía de la negociación con los demandantes. Por otro lado, como alcaldesa de estos vecinos, les comunico que están dispuestos a llegar a un pacto con AENA para facilitarles el cumplimiento de la sentencia siempre y cuando se formalice en un auto judicial y vaya acompañada de las garantías pertinentes.

Para finalizar les daré mi opinión sobre el proyecto de ley que han presentado para su aprobación. A nuestro juicio, la disposición transitoria debería retirarse del texto simplemente porque es inconstitucional, se ha dicho aquí, contraviene el ordenamiento jurídico, elimina el derecho a ser indemnizado por la privación de un bien o derecho recogido en el artículo 33.3 de la Constitución y además pretende aplicarse en toda su extensión a situaciones jurídicas previas a la aprobación de la ley. Vulnera el artículo 9.3 de la Constitución española que proclama la irretroactividad de las leyes restrictivas de derechos individuales y, lo que es aún más grave, vulnera el artículo 24.1, que es el que garantiza a todos los ciudadanos el derecho a la tutela judicial efectiva.

Por otro lado, pretende dar una patente de corso AENA, contraviniendo con ello la Ley del Ruido cuando dice que el proyecto establece la obligación de la Administración de mantener los niveles dentro del objetivo de calidad acústica y ambiental establecidos en la legislación y, en caso de no poder mantenerlo, declarar las servidumbres precisas y las compensaciones derivadas de ellas. Se está contraviniendo el artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que obliga a la Administración a adoptar todas las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, entendiendo como tales las tecnologías menos contaminantes en condiciones técnicas y económicamente viables, tomando en consideración las características propias del emisor acústico de que se trate.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señora Juárez, le rogaría que vaya finalizando, ya que lleva trece minutos.

La señora **ALCALDESA DE ALGETE** (Juárez Meléndez): Finalizo.

Es decir, con este decreto se pretende cambiar la obligación de reducir el ruido por circunscribirlo dentro de los objetivos de calidad ambiental fijados por la propia Administración por la obligación de imponer una servidumbre acústica e indemnizar; en otras palabras, tirar de chequera y que te dejen en paz. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Además, creo que el proyecto de ley es técnicamente inútil para conseguir el objetivo inconfesable —pero públicamente confesado— de evitar sentencias similares en el futuro, pues con la remisión a los objetivos de calidad acústica la ley remite al Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la red del ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y que establece en su anexo II unos objetivos de calidad para zonas residenciales de 65 decibelios/día y 55 decibelios/noche.

Si esta ley pretende facultar al Estado allí donde no cumple estos objetivos para imponer servidumbres e indemnizar, algo que, por cierto, ya prevé la Ley del Ruido, con el objeto de que las poblaciones bajo servidumbre no puedan pleitear por derechos fundamentales, mejor que abandonen la idea. Si tienen la oportunidad, harían ustedes muy bien en exigir de AENA que les explique qué es lo que están votando y cómo van a conseguir estos objetivos, a no ser que pasado mañana quieran cambiar todos los decretos y la propia Ley del Ruido para reducir los objetivos de calidad acústica y decretar así las servidumbres, claro está, organizando otro follón similar. Si piensan que la clave está en la doctrina jurídica del justo equilibrio que este proyecto introduce en nuestro ordenamiento, AENA debería tener en cuenta que la sentencia de Santo Domingo se produce siguiendo la estela de la sentencia del Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo Hatton contra el Reino Unido, que no hace otra cosa que matizar precisamente la aplicación del justo equilibrio no en base al ruido sino por el impacto global de los sobrevuelos.

Aprovechen esta oportunidad para sacar adelante un texto solidario con los afectados. Son miles de personas a las que el ruido les causa trastornos y alteraciones. Retiren la injusticia de la disposición transitoria; obliguen a rehacer las declaraciones de impacto ambiental para la imposición de posibles servidumbres; obliguen en primera instancia a mitigar el ruido sin escatimar medios para cumplir los objetivos de calidad ambiental; impongan la navegación de precisión en todos los aeropuertos españoles; prohíban los vuelos nocturnos a los aviones de cuota más ruidosa; establezcan la obligatoriedad de maniobras de despegue y aterrizaje atenuantes del ruido y, sobre el justo equilibrio, exijan que esté

motivado para cada una de las rutas que sobrevuelan a menos de 5.000 pies núcleos poblados.

Desde luego, hay otras muchas mejoras que podrían llevarse a cabo. Serían las que deberían salir de esa mesa de trabajo que nos hubiera gustado tener desde el principio. Son ustedes los representantes de los españoles como nosotros lo somos de nuestros vecinos. Sabemos que el interés de los aeropuertos pesa y que las amenazas de cierre y despidos pesan mucho más. Pero no se dejen asustar y aprovechen esta oportunidad para lograr un marco jurídico óptimo que concilie los evidentes intereses económicos con los derechos fundamentales de los españoles. Si lo hacen se lo agradeceremos, si no, se lo demandaremos. Un saludo y muchísimas gracias por su atención.

Quería pedirle al presidente, si es posible, poder entregar a la Comisión una documentación que contiene las sentencias, el auto del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y las soluciones propuestas por nuestros vecinos para que consten en acta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a la alcaldesa de Algete, doña Inmaculada Juárez. Repartiremos a cada grupo parlamentario copia de la documentación que nos ha dejado.

— **DEL SEÑOR ALCALDE DE CASTELLDEFELS (SAU I PAGÈS). (Número de expediente 212/000982.)**

El señor **PRESIDENTE**: Le damos la palabra a continuación al alcalde de Castelldefels, don Joan Sau i Pagès.

El señor **ALCALDE DE CASTELLDEFELS (Sau i Pagès)**: Señor presidente de la Comisión, miembros de la Mesa, portavoces, señorías, alcaldes y alcaldesa, en primer lugar quisiera agradecer que el Congreso haya abierto sus puertas para oír la voz de los municipios que podemos vernos afectados por el proyecto de ley que modifica la Ley de Navegación Aérea. Para nosotros es una oportunidad inmejorable para trasladarles, no solo el sentir del ayuntamiento, sino del conjunto de ciudadanos y ciudadanas a los que representamos y a los que nos debemos respecto a una decisión que puede hipotecar nuestras vidas cotidianas. En definitiva, la oportunidad de venir aquí para defender los interés de los ciudadanos y de las ciudadanas de mi ciudad, de Castelldefels.

La relación de Castelldefels y el aeropuerto de Barcelona, durante muchos años, fue la de dos vecinos que se han respetado mutuamente y entre los que no han existido mayores problemas. Esta situación, sin embargo, cambió a raíz de la aprobación, en octubre de 1999, del Plan director del aeropuerto de Barcelona. Un plan que tenía como objetivo garantizar la operatividad del aeropuerto en la primera mitad del siglo XXI y que tenía como actuación paradigmática, y a la vez más contro-

vertida, la construcción de la tercera pista. Un plan que, por cierto, se aprobó sin que el Ayuntamiento de Castelldefels pudiera dar su opinión, como tampoco pudo dar su opinión en cuantos estudios previos se llevaron a cabo. Castelldefels fue así uno de los pocos municipios afectados por una decisión que vulneraba unos estándares mínimos de calidad de vida sin que pudiera defenderse.

La aprobación del Plan director del aeropuerto de Barcelona permitió a nuestro ayuntamiento conocer la afectación que sobre nuestra población tenían los planes de futuro del aeropuerto. Fue entonces cuando emprendimos una lucha para minimizar dicha afectación. Una lucha que tenía como bandera la implantación de una configuración de pistas que tuviera el menor impacto para nuestra población y que, al mismo tiempo, garantizara el cumplimiento de las previsiones de operatividad establecidas por los gestores aeroportuarios. A pesar de todo ello, y sin que se tuviesen en cuenta nuestras peticiones, en el año 2004 entró en servicio la tercera pista, tal y como estaba planificada, es decir, corta y mal. Prevaleció la defensa de otros intereses, supuestamente medioambientales, antes que el de los 150.000 habitantes y turistas que viven o visitan las ciudades de Castelldefels y Gavà y, como ya habíamos previsto, las consecuencias fueron nefastas en cuanto a los niveles de ruido que nuestra población debía soportar. Tanto es así que en octubre de 2005 se produjo la mayor manifestación ciudadana acaecida nunca en Castelldefels, más de 5.000 personas salieron a la calle para decir basta al ruido de los aviones que sobrevolaban la ciudad. La dimensión de aquella protesta fue, sin duda, un acicate para que, por fin, el territorio fuese escuchado, emprendimos una ronda de negociaciones con AENA que desembocó en un acuerdo, gracias al cual podíamos alcanzar una situación parecida a la que habíamos tenido en los años previos. Aquel acuerdo establecía que solo se utilizaría la configuración de pistas más perjudicial para nuestra población en situaciones meteorológicas adversas. Se estimó que esta situación se daría como máximo en un 8 por ciento del número de operaciones. La realidad, sin embargo, ha sido que este porcentaje ha sido muy superior. Ha habido épocas incluso en las que hemos llegado al 29 por ciento, media del año 2007; media que significa, por ejemplo, que durante el mes de abril del 2007 tuvimos un 65 por ciento o un 43 por ciento durante los meses de mayo y octubre.

Para que se hagan una idea de lo que puede suponer para una persona esta situación, echaré mano de los últimos datos de que disponemos, que son los del año 2009, cuando la utilización de la configuración de pistas más perjudicial para Castelldefels solo —y este solo va entrecomillado— alcanzó el 16,2 por ciento. Por otro lado, las estaciones de medición del ruido que la propia AENA tiene en el territorio reflejan una desgraciada paradoja: que Castelldefels es la ciudad del entorno del aeropuerto de Barcelona más afectada por el ruido. Una triste realidad si tenemos en cuenta, como les he

relatado al principio de esta intervención, que fuimos uno de los pocos municipios a los que no se invitó a participar en aquellos foros en los que se tomaron las decisiones que finalmente nos acabaron perjudicando. Aun así, esta afectación de 2009 no es tan mala en comparación con la situación crítica vivida entre 2005 y 2006, como ya les he relatado con anterioridad. Pues bien, aquella situación de 2005-2006 puede ser peor en el futuro por el simple hecho de que se produzca un aumento de vuelos o aumente la utilización de pistas que nos resultan más desfavorables, pero aquella situación de entonces será peccata minuta si el aeropuerto obra con pistas independientes, una decisión a la que nos oponemos rotundamente y que todavía no ha sido completamente descartada por AENA.

A esta situación de incertidumbre se añade ahora otro motivo de desasosiego, la modificación de la Ley de Navegación Aérea que, mediante un proyecto de ley, va a ser puesta a la consideración de este Congreso. Sirvan mis palabras hasta aquí para dejar claro que Castelldefels siempre ha obrado con lealtad institucional, sin querer actuar como un obstáculo al desarrollo del aeropuerto de Barcelona. Creo firmemente que es compatible la convivencia pacífica entre el aeropuerto, infraestructura necesaria para el desarrollo del país, y los vecinos, pero esta comprensión y esta generosidad con los intereses generales para mí como alcalde tiene un límite, el de la salud y el de la calidad de vida de las personas. La eficacia y la eficiencia de esta infraestructura no puede ir en detrimento de la calidad de vida de las personas.

La delimitación de zonas de servidumbre acústica, en la que no hay establecidos valores límite de impacto acústico, tanto de nivel equivalente como de nivel máximo, no favorece ni protege las zonas habitadas actualmente afectadas por infraestructuras aeroportuarias. Mientras que la Directiva europea 2002/49, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, no contempla las zonas de servidumbre acústica, habida cuenta que su filosofía es la de definir la situación actual para que en los casos en que se alcancen los objetivos de calidad acústica no puedan superarse en el futuro y en los casos en que a día de hoy se sobrepase se apliquen medidas para reducirlos hasta cumplir con ellos tanto en el interior como en el exterior, lo que podría llegar a suponer la Ley de Navegación Aérea es establecer zonas en las que se permita cualquier nivel acústico, cualquier frecuencia de vuelo, cualquier ruta aérea y, por ende, llegar a desproteger las zonas habitadas cercanas a aeropuertos existentes de tales valores límite, incluso pudiéndose superar, al no estar definidos, los valores previstos en las declaraciones de impacto ambiental actuales. No podemos quedarnos con los brazos cruzados ante tal pretensión, reflejada en el proyecto de ley, de que prime el interés general del gestor aeroportuario a través de la explotación sin límites de sus infraestructuras por encima de los intereses generales de los ciudadanos y de las ciudadanas, que también es interés general.

Nuestra disconformidad con este proyecto de ley tiene muchos otros fundamentos. Uno de ellos es que cuando el proyecto trata el asunto de los niveles máximos de ruido solo se refiere al que pudiera registrarse en el interior de las viviendas, sin embargo, no se tiene en cuenta que somos un país mediterráneo y que, como tal, desarrollamos buena parte de nuestra vida cotidiana en el exterior. Las personas se relacionan en las plazas o en los parques, pasean por las calles o disfrutan de las fiestas al aire libre. Es el estilo de vida mediterráneo, un estilo de vida que, además, favorece que millones de personas elijan nuestro territorio para pasar sus vacaciones, un estilo de vida de las personas que viven en él y un motor de nuestro desarrollo económico, que puede quedar completamente hipotecados si finalmente se da luz verde a la modificación de esta ley. No podemos forzar a las personas a vivir recluidas entre cuatro paredes. También fundamentamos nuestra oposición en que la referencia a la calidad acústica que incluye el texto del proyecto de ley no contempla correcciones en los límites máximos de ruido que vulneren aquellos derechos fundamentales de las personas que hacen referencia a la vida, a la integridad física y moral, a la intimidad personal y a la inviolabilidad del domicilio. Además, y no menos relevante, se trata de un proyecto que obvia la participación. Los entes, los territorios afectados no han sido consultados ni está previsto que lo sean ni en la aprobación de los planes de desarrollo ni en la definición de las zonas de servidumbre. Al hilo de este argumento, quiero aprovechar para reclamar nuestra participación a través de informes preceptivos que podamos elaborar los ayuntamientos afectados, así como formando parte de aquellas comisiones que se creen al respecto y no simplemente de manera testimonial. Sería un error irreparable si nos dejan al margen, en el caso de El Prat, a los ayuntamientos afectados, Castelldefels entre otros. Además, y como dice el dicho popular, si no queríamos caldo se nos pretende dar dos tazas. El proyecto de ley impide que los ciudadanos y los territorios afectados puedan tener derecho a indemnizaciones o compensaciones por la afectación. Es decir, no contempla ningún tipo de resarcimiento, como podría ser que un afectado o afectada pudiese solicitar una compensación económica por los gastos en insonorizar su vivienda o, incluso, solicitar la expropiación de la misma. Tampoco deberían olvidarse otro tipo de medidas, más allá de las que se pudieran aplicar directamente a los afectados, que minimizaran el impacto acústico causado por el sobrevuelo de las aeronaves, tales como la imposición de tasas a las compañías en función de la contaminación acústica y/o medioambiental que causen.

Por todo ello desde Castelldefels, y trayendo conmigo la voz de cada una de las 63.000 personas que viven en nuestra ciudad, les pido que consideren la retirada del proyecto de ley de modificación de la Ley de Navegación Aérea, una modificación que si me permiten ni siquiera consideramos justificada su necesidad ni su carácter de urgencia, puesto que aparece como respuesta a la pro-

blemática que se da en un solo aeropuerto, que no es precisamente el aeropuerto de Barcelona. En definitiva, nuestra oposición a la modificación de la Ley de Navegación Aérea se fundamenta en tres aspectos. Primero, en que las leyes —como les he dicho— deben garantizar el derecho de las personas a la salud y a la calidad de vida y este proyecto puede llegar a caminar justamente en la dirección contraria. Segundo, porque consideramos que AENA incurre en una discrecionalidad manifiesta, en tanto que no ha tenido en cuenta a los entes afectados ni a los territorios afectados. Y tercero, porque no se contemplan compensaciones suficientes ni apropiadas ni para las personas ni para los territorios afectados.

Por último, quisiera acabar esta comparecencia reiterando que mi ciudad Castelldefels seguirá oponiéndose, si en algún momento posterior se volviera a plantear, con la misma rotundidad con lo que lo ha hecho en el pasado, a la implantación en el aeropuerto de Barcelona de una configuración de pistas independientes, pidiendo por tanto al ente gestor que la descarte definitivamente por escrito.

Para acabar, estoy seguro de que entre todos seremos capaces de crear las condiciones para que se den estos requisitos que enunciaba, pero no es menos cierto que si no se dan estas premisas, Castelldefels seguirá manifestando su oposición al proyecto de ley de modificación de la Ley de Navegación Aérea y pidiendo consecuentemente su retirada.

Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor alcalde de Castelldefels, don Joan Sau.

— **DEL SEÑOR ALCALDE DE SONDIKA (CARRO BILBAO). (Número de expediente 212/000983.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida al alcalde de Sondika, don Gorka Carro.

El señor **ALCALDE DE SONDIKA (Carro Bilbao)**: Señor presidente, señorías, señores alcaldes y alcaldesa, hoy represento en esta Comisión a los municipios del valle del Txorierri —Derio, Loiu, Erandio, Zamudio y Sondika—, todos ellos municipios que lindan con el aeropuerto de Bilbao Loiu, en Vizcaya, y que de alguna u otra manera se ven afectados por la actividad desarrollada en el mismo.

Me gustaría comenzar esta intervención con un agradecimiento para esta Comisión por permitirnos expresar aquí nuestras inquietudes y las realidades de nuestros vecinos y vecinas. Nuestra postura siempre ha sido la de fomentar y proyectar el aeropuerto de Loiu como un esquema de futuro y de desarrollo de la zona, como hemos venido demostrando en los años que llevamos participando en el organismo Bilbao Air para la promoción del aeropuerto de Loiu. Y es que nuestra vocación es la de colaborar en el desarrollo y futuro del valle de Txorierri que sin ninguna duda pasa por el buen funcio-

namiento del aeropuerto, pero no en exclusividad, ya que dos factores como el desarrollo tecnológico de la zona a través de la implantación de empresas de futuro, innovación tecnológica e investigación, y el desarrollo humano de la zona y su expansión se ven afectados diariamente por la falta de agilidad en la respuesta desde AENA a AESA, en definitiva, desde el Ministerio de Fomento, ante las solicitudes de permisos de obra y construcción, frenando el desarrollo de la zona. No entendemos la obligatoriedad que desde AESA nos implantan ante cualquier obra mayor o menor que vayamos a desarrollar, ya que estas obras están fuera o por debajo de las servidumbres aeronáuticas, pero aun así estamos obligados a solicitar la autorización.

Fue en febrero del año pasado, justamente hace casi un año, cuando la entonces ministra Magdalena Álvarez mostró dos preocupaciones. Una la del trato que los alcaldes de las zonas habían recibido y otra la de investigar la desidia que había en el incumplimiento del plazo previsto en la ley para dar salida a los expedientes urbanísticos en áreas próximas a los aeropuertos de la red pública estatal. Hoy, un año después de sus declaraciones públicas, parece ser que en su mandato no tuvo tiempo para tratar estos dos temas ni de transmitírselos a su sucesor en el cargo, señor Blanco, ya que la situación es la misma, no ha habido avance alguno. Solicitamos pues, que se establezca un sistema de trabajo permanente y adecuado entre AENA, AESA y los municipios afectados y lindantes, y que entre todos se forme un órgano permanente de comunicación y decisión sobre el futuro del aeropuerto de Loiu, como ya se viene desarrollando en diferentes aeropuertos europeos como el de Lyon, en el que la Cámara de Comercio y municipio colindantes colaboran activamente con el aeropuerto.

Los ejemplos de aeropuertos europeos de gestión y promoción compartida están ahí; son eficaces y cercanos porque cuentan con la institución que está más cerca de los ciudadanos y ciudadanas, los realmente afectados. En estos meses de publicidad en la identidad europea, aprovechemos todos para aprender de estas experiencias y apliquémoslas a nuestros aeropuertos. La modificación de la actual ley mejorará la gestión aeroportuaria, por lo que es necesario que para que ello suceda mejore notablemente el funcionamiento del Ministerio de Fomento en su relación con los ayuntamientos sobre los que existe una servidumbre aérea impuesta por los aeropuertos. Se está produciendo un clamoroso defecto de tramitación, resultando de ello un incumplimiento de los plazos preceptivos que raya en la paralización del procedimiento, causando un grave perjuicio a los desarrollos de los municipios con las implicaciones de todo orden —económicas, laborables, empresariales, administrativas, etcétera— que dicha actuación irresponsable está provocando. Por lo dicho debemos poner este malestar de las administraciones locales en conocimiento del ministerio y de esta Comisión, con el ruego y solicitud de que se ordene la subsanación de los defectos de dichos trá-

mites, impidiendo de una vez por todas que se repitan todas las anomalías.

Tenemos varios ejemplos de proyectos con más de dos años de paralización, sobre los cuales todavía no hemos recibido contestación alguna. Hoy volvemos a realizar las preguntas que ya se transmitieron en su día y que no han recibido respuestas satisfactorias o que ni siquiera han recibido respuesta. Con esto quiero decir que los problemas de los vecinos y vecinas del valle de Txorierrri siguen sin resolverse, por lo cual recuerdo una vez más a los presentes las preguntas y espero que esta vez, por fin, esta Comisión establezca los cauces necesarios para modificar una situación que afecta diariamente a los ciudadanos de Derio, Zamudio, Erandio, Loiu y Sondika.

Cuando se solicita informe urbanístico a Aviación Civil en relación a los usos en sector determinado, ¿en qué se basa para informar? ¿En el plan director aprobado, en la Ley del Ruido, en criterios subjetivos de técnicos o técnicas de Aviación civil, o en qué se basa?

En cuanto a la documentación relativa al Plan director del aeropuerto de Bilbao, aprobado el 17 de julio de 2001 y publicado en el BOE de 7 de agosto de 2001, que habla de compatibilidad de usos del suelo con los niveles acústicos anuales medios día/noche, ¿está en vigor esta compatibilidad de usos puesta en duda por algunos técnicos de Aviación Civil en informes recibidos? ¿En qué situación se encuentra el plan especial del aeropuerto de Bilbao? ¿Qué fecha tiene prevista la aprobación del plan especial del aeropuerto de Bilbao? ¿Es el Ministerio de Fomento, Aviación Civil o AENA el único competente para realizar las mediciones periódicas de ruido del aeropuerto para garantizar el bienestar de la ciudadanía? En caso contrario, ¿quién lo es? En caso afirmativo, ¿tiene previsto asumir su responsabilidad en esta materia y realizar mediciones que permitan conocer el auténtico impacto acústico de la actividad aeroportuaria? ¿Va a cumplir con sus obligaciones? ¿Cada cuánto tiempo va a realizar dichas mediciones acústicas para informar a los ayuntamientos?

¿Qué previsión hay de aumento de maniobras de aeronaves? ¿Tienen el Ministerio de Fomento, Aviación Civil o AENA intención de acometer la ampliación de los horarios del aeropuerto de Bilbao, pasar de un aeropuerto H18 a un aeropuerto H24? ¿Conocen dichos estamentos la negativa de todos los ayuntamientos limítrofes a dicha ampliación? ¿Cómo influirá este aumento de maniobras en la determinación de la servidumbre aeronáutica? ¿Se va a instalar en el aeropuerto de Bilbao algún sistema que permita controlar el cumplimiento por parte de las naves de las trayectorias previstas en el plan director? Por ejemplo, la monitorización y sistema de sonómetros existentes en otros aeropuertos del Estado. ¿Se va a tener en cuenta la afección del aeropuerto en aquellos municipios en los que la indefinición de la huella sónica limita los desarrollos residenciales previstos? ¿No se considera que la situación puede solventarse especificando la servidumbre que limita la afección

en estos municipios, de manera que quede claro y no suponga un problema a la hora de planificar los desarrollos urbanísticos?

¿Por qué se demoran tanto las respuestas a las solicitudes de informes, tanto de planeamiento como de autorizaciones sobre los obstáculos en servidumbre aeronáutica? ¿Qué utilidad va a tener la pista antigua? ¿O va a dejar de ser utilizada definitivamente? ¿Qué previsión existe con la antigua terminal y sus aparcamientos? ¿Podría pensarse en su utilización para algún uso común con los ayuntamientos? ¿Por qué no se tuvo en cuenta a los ayuntamientos a la hora de elaborar la evaluación de impacto ambiental antes de hacerla pública y únicamente se nos comunica para la realización de alegaciones como a cualquier otro tercero? ¿Por qué se hizo público en los medios de comunicación antes de notificarlo a los ayuntamientos e incluso a la dirección del aeropuerto? ¿Les parece esto razonable? ¿Por qué se publica a finales de julio, dejando un mes para alegaciones, es decir, agosto, sabiendo que es la peor época para que los técnicos y técnicas municipales puedan trabajar con todas las garantías? ¿Existe alguna razón ajena a nuestro conocimiento que haga al Ministerio de Fomento, Aviación Civil o AENA despreciar de esta manera a nuestros ayuntamientos, dejándonos a los cargos públicos en evidencia por nuestra ignorancia ante nuestros vecinos y vecinas cuando nos preguntan por asuntos relacionados con el aeropuerto?

Como ven, son preguntas directas que necesitan respuestas directas, porque aquí estamos jugando con la salud y el modo de vida de miles de vecinos y vecinas del valle del Txorierrri. Por tanto, y para finalizar, solicitamos que en este proyecto de ley se contemple la creación de comisiones permanentes para solucionar todos estos problemas y para que desde las instituciones, o mejor dicho gobiernos locales, podamos participar de las decisiones que se vayan a tomar respecto a esta infraestructura aeroportuaria que, no nos olvidemos, se ubica dentro de nuestro municipio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al alcalde de Sondika, don Gorka Carro.

— **DEL SEÑOR ALCALDE DE SAN FERNANDO DE HENARES (SETIÉN MARTÍNEZ)**. (Número de expediente 212/000984.)

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para cerrar el turno de intervenciones de los alcaldes comparecientes tiene la palabra el alcalde de San Fernando de Henares, don Julio Setién.

El señor **ALCALDE DE SAN FERNANDO DE HENARES (Setién Martínez)**: Señor presidente, señorías, en primer lugar agradezco la posibilidad de hablar en esta Comisión sobre un proyecto de ley que nos ocupa extraordinariamente. Mi intervención va a estar,

lógicamente, muy basada en la experiencia de San Fernando de Henares, aunque buena parte de los problemas, como habrán visto SS.SS., son compartidos por muchos o por todos los municipios afectados.

La exposición de motivos de la ley arranca con el reconocimiento de una situación que sufrimos y que venimos denunciando —hay que decir que con nulo resultado hasta hoy— ayuntamientos de distinto signo político, en el caso concreto que conozco del entorno del aeropuerto de Barajas. Dice el texto: Se está produciendo una situación de inseguridad jurídica que perjudica a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes afectados por la navegación aérea. Esta situación se ha agravado hasta poner en riesgo la efectividad de los derechos de quienes residen en las poblaciones próximas. Totalmente de acuerdo. Sin embargo, inmediatamente después, la misma exposición de motivos ya declara imprescindible, dice el proyecto, establecer un marco jurídico claro que permita a sus usuarios conocer con certeza la capacidad operativa de tales infraestructuras y la que puede esperarse de las mismas, sin que sorprendentemente recoja esa misma necesidad para los vecinos del aeropuerto y para los empresarios que invierten en nuestros municipios, que son quienes han sufrido precisamente esa inseguridad jurídica y esos perjuicios. Este desequilibrio entre intereses de las compañías aéreas e intereses de los vecinos afectados atraviesa todo el proyecto de ley y es lo que nos lleva a ser muy críticos respecto del mismo. Como es natural, no voy a hacer propuestas relacionada con su actividad parlamentaria, pero sí voy a plantear las inquietudes y las propuestas que vienen en este caso desde mi municipio.

En el articulado, nos sorprende, de entrada, que en el apartado 1 se reconozca el derecho de los afectados a ser resarcidos por los daños y perjuicios ocasionados por su deber de soportar la navegación aérea solamente a efectos del capítulo 13 de la Ley de Navegación Aérea de 1960, que se refiere exclusivamente a los accidentes aéreos —se supone que eso no estaba en discusión— no recoge ese mismo derecho en relación con el objeto de este proyecto, que son específicamente las servidumbres acústicas. Ello haría más congruente, pero, como digo, eso es una cuestión parlamentaria, no de este alcalde, vincularlo al capítulo 9 de la Ley de Navegación Aérea. Me figuro que lo habrán notado ya SS.SS. En cuanto al apartado 2.a), la experiencia en las operaciones aéreas que se efectúan sobre nuestros municipios nos lleva a rechazar la falta de condicionantes a esa obligación que proclama el texto de soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales. En cualquier caso, la medición de índices acústicos que expresan valores medios de ruido a lo largo de un año en el exterior de las edificaciones hace abstracción de que una parte muy importante de la vida cotidiana de nuestros vecinos se desarrolla al aire libre. El paso de un avión tras otro durante horas, que provoca picos de ruido de hasta 90 decibelios y más en nuestro casco urbano, es un suplicio. Aunque la media anual medida en decibelios

equivalentes indique que no se han superado los objetivos de calidad acústica, nosotros sabemos que sí se han superado y sí se han superado los umbrales de la agresión a la salud y al bienestar de nuestros vecinos. Aun así, hay que tener en cuenta que hay una cantidad muy importante de sobrevuelos irregulares cuando no abiertamente ilegales. Por ejemplo, cuando se utiliza la pista 15-R-33-L, que es la pista más cercana del municipio de San Fernando, a nuestro casco urbano, en horas nocturnas, lo que está expresamente prohibido según la propia normativa del aeropuerto. Para hacernos una idea, en el último mes, más de veinte operaciones diarias de media en estas horas, operaciones absolutamente irregulares y que no se deberían producir en ningún caso. O mucho más grave, cuando cientos de aviones al año sobrevuelan nuestras calles, nuestros edificios, nuestras viviendas a 600 u 800 metros de altura, poniendo en un riesgo grave a nuestros vecinos y sometiéndonos a una tremenda agresión sonora, aunque por encima del casco urbano de San Fernando de Henares no transcurre ninguna ruta aérea. Para darles una idea, hemos denunciado 74 casos solamente en los últimos quince días. Les ofrezco un pantallazo de la página web de AENA, donde se ve perfectamente cómo un avión, no voy a dar su matrícula para no hacer publicidad encubierta, nos sobrevuela aproximadamente a unos 600 metros de altura solamente en nuestras edificaciones y a un kilómetro de distancia al oeste de la ruta que tenía que estar siguiendo. **(Muestra un plano.)** Seguramente no será sancionado, o a lo mejor sí una vez traído aquí el asunto, pero de lo que no cabe duda es de que ese vuelo es ilegal. No hay ninguna ruta por encima de San Fernando y un avión no puede despegar poniendo proa a nuestros vecinos, no puede pasar por encima porque eso, insisto, es ilegal. O es lo que ocurre cuando se abusa de la utilización de la configuración sur, es decir, del despegue en dirección a San Fernando, fuera de las condiciones meteorológicas recogidas en la normativa que son vientos de 10 nudos o superiores en componente sur. Ese abuso de la configuración sur ocurre sistemáticamente o a menudo en las horas cercanas a los cambios de turno o al cierre nocturno de la pista más cercana, seguramente por comodidad del control aeroportuario y por ello, en todo caso, esta obligación de soportar deberá estar condicionada al cumplimiento estricto de la normativa aeronáutica y aeroportuaria, de lo contrario, vulneraría gravemente nuestros derechos. Por cierto, no tenemos noticia de ninguna sanción impuesta ni expediente abierto por estos cientos de vuelos. Hasta hoy quiero decir que no hemos encontrado la colaboración de AENA para sancionar ni para conocer irregularidades que nos permitieran incoar denuncias. Yo espero que la aparición de esta aplicación, de la página web de AENA, que hemos saludado como un ejercicio de transparencia, tenga capacidad probatoria, de manera que podamos denunciar, como estamos haciendo día tras día desde el Ayuntamiento de San Fernando, todas las irregularidades y todas las ilegali-

dades que se están cometiendo desde la puesta en marcha de esta página web o de esta aplicación.

El primer párrafo del apartado b) habla curiosamente de superar objetivos de calidad acústica, cuando se refiere realmente a reducir la calidad acústica de las poblaciones circundantes. No es la primera vez que en el conjunto de esta ley tan corta se utiliza este tipo de lenguaje. El hecho de que las medidas correctoras recogidas en los planes de acción se refieran solamente al espacio interior de las edificaciones redundan en la ignorancia de la vida cotidiana en nuestras calles, plazas, parques, en los espacios públicos, en los que durante muchos meses al año, afortunadamente, nuestros vecinos, sobre todo los más pequeños y los más mayores, pasan la mayor parte de su tiempo cotidiano. El segundo párrafo de ese apartado b) es un monumento al neolenguaje orwelliano cuando asegura que para mayor protección de las poblaciones podrá ampliarse el ámbito de las servidumbres. Intuyo que ello ocurrirá debido a la ampliación del espacio afectado y que, por tanto, las personas y los bienes afectados por el incremento de esas servidumbres lo serán, porque habrá un incremento del ruido producto del incremento del número de vuelos o de las rutas utilizadas. Se amplían las servidumbres, y se recoge así, porque en nuestra opinión el objetivo de la ley no es defender Barajas frente a la inoperatividad o frente a su cierre, el objetivo es aumentar de forma brutal el número de vuelos, y por tanto el ruido, que supone, para que se hagan SS.SS. una idea, el equivalente a abrir una nueva pista. Estamos hablando de un porcentaje tan alto de las operaciones que se pretenden aumentar en Barajas, que es como si ahora, después de haber estado en contra de la primera y de la segunda ampliación por los efectos traumáticos que ha tenido sobre nuestra población, de nuevo nos abrieran otra pista más que sobrevolaría nuestro término municipal. Se produce aquí el contrasentido de que inmediatamente después de la aprobación de las nuevas servidumbres acústicas la Administración General del Estado puede ampliar, por cierto en ningún caso reducir, las servidumbres, sin que este nuevo proceso de fijación de servidumbres esté delimitado en el tiempo, como se hace con el inicial. Con este apartado podría ocurrir, podría recogerse al menos como hipótesis, que pudieran limitarse las servidumbres, que pudieran disminuirse las servidumbres; por poner un ejemplo, con la aplicación de normas fiscales y ambientales diferentes. Decían hace poco en Copenhague: ¿Hasta dónde es sostenible económica y ambientalmente que sea más barato el billete a Londres que el taxi a Barajas?, ¿hasta dónde se puede llegar en ese sinsentido? Por eso sorprende que no se remita esta ley a la futura aprobación de una estrategia de movilidad sostenible, que sería el marco lógico.

Sufren como digo, con este apartado, varios principios que deben ponerse en valor. En primer lugar, en cuanto al proyecto de llevar Barajas a su máximo posible de operatividad y pasar de 70, que es la media actual, o 98 —pico— operaciones aeroportuarias a 120 opera-

ciones/hora a costa de los intereses de cientos de miles de vecinos y empresarios del entorno del aeropuerto, que son intereses tan generales como los de los accionistas de las compañías aéreas. En segundo lugar, porque esa política aeroportuaria deslizando causa una tremenda inseguridad jurídica a los vecinos y a las empresas que se instalen en nuestros municipios y ello redundan en una pérdida efectiva de la competitividad de nuestra base económica, de nuestros municipios y de la creación de puestos de trabajo en nuestros pueblos y ciudades. Fíjense que es un retroceso esto que se plantea en la ley respecto a las huellas acústicas existentes, que son absolutamente falsas como reconoce prácticamente la propia exposición de motivos pero que al menos planteaban ya desde hace años, desde 2004, cuál iba a ser el horizonte máximo de operatividad de Barajas. Aquí se plantea que se establecen nuevas servidumbres porque va a haber más vuelos y sobre ese «más vuelos», y sobre ese ruido, al día siguiente de establecerse esas nuevas servidumbres se podrían volver a establecer otras más amplias. Eso lógicamente significa una auténtica agresión a nuestros municipios. Quiero decir con esto que en nuestros municipios viven efectivamente muchos vecinos cuyos puestos de trabajo dependen directa o indirectamente de Barajas. Hemos negociado y negociamos con AENA, pero también hemos sufrido y sufrimos en muchos casos la opacidad y, si se pudiera decir así, la soberbia de la Administración aeronáutica. Esos vecinos sufren a la vez el impacto de las operaciones en su vida cotidiana y por eso lógicamente tratamos de compatibilizar sobre qué principios, porque hay que tener en cuenta que un número importante de empresas ligadas a Barajas radican efectivamente en nuestros municipios, pero también hay que decir que las servidumbres acústicas y aeronáuticas ligadas al aeropuerto limitan el crecimiento de la economía en nuestros municipios y de los puestos de trabajo que se crean en los mismos. ¿Cómo compatibilizamos eso? Nosotros hemos planteado siempre que deben compatibilizarse esos intereses como ocurre en relación con cualquier otra infraestructura o actividad. La operatividad del aeropuerto no puede ser ilimitada. No puede serlo por motivos de seguridad, no puede serlo por motivos ambientales y no puede serlo por motivos sociales tanto de salud y bienestar de los ciudadanos como del desarrollo equilibrado de los territorios afectados, algo a lo que tenemos el mismo derecho como a cualquier otra actividad. Decía que el apartado uno de la disposición transitoria parece redactado ad hoc saliendo al paso de una sentencia judicial, algo que no tiene cabida en nuestro ordenamiento jurídico. Si hay derechos reconocidos de facto, la Administración no puede aplicarles retroactivamente una norma que los desconoce. El apartado dos de dicha disposición, que suspende los objetivos de calidad acústica, supone de igual manera una vulneración de la normativa estatal sobre el ruido vigente, aunque sea provisionalmente.

Señorías, escuché atentamente el otro día el debate parlamentario y he visto una cierta voluntad de reconsi-

derar algunos de los apartados más polémicos del proyecto y la incorporación de otros. Por eso me permito sugerir, como hemos aprobado por unanimidad en nuestro pleno municipal, las siguientes propuestas. Primero, que se tenga en cuenta no solo a dueños y ocupantes sino también a las personas trabajadoras o usuarias de servicios en las zonas afectadas como de hecho ya se recoge en la Ley del Ruido, que establece objetivo de calidad acústica para el interior de las edificaciones tanto residenciales como hospitalarias, educativas y culturales. Segundo, que si se crean comisiones mixtas su composición sea similar a la de la comisión de seguimiento de Barajas, que funciona con el voto de los ayuntamientos afectados territorialmente y la presencia de todos los ayuntamientos afectados por la huella de ruido y no solamente con la presencia de un ayuntamiento en representación de todos. En primer lugar porque no existe —y sería grave desconocer esto— una Administración municipal, existen ocho mil y pico administraciones municipales en este país, figúrense el sinsentido de que en un organismo de coordinación se pretendiera que todas las comunidades autónomas estuvieran representadas por una sola; lógicamente, no se podría reunir ese organismo de coordinación ni serviría para coordinar. En segundo lugar, porque la problemática de los ayuntamientos situados en una u otra dirección de las pistas no es la misma. Y en tercer lugar, porque los intereses de cada municipio son diferentes y hay que evitar el riesgo que en Madrid hemos conseguido eliminar de que el único ayuntamiento supuestamente representado en la comisión pugnara —ese sería el legítimo derecho del alcalde o alcaldesa correspondiente— por situar los intereses de su municipio por delante de los del resto. Eso en Madrid lo hemos conjurado y hacer una comisión mixta de vigilancia de desarrollo de la ley en concreto en el aeropuerto de Barajas que tuviera una composición diferente sería realmente un retroceso histórico que no aceptaríamos en ningún caso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos oído a seis alcaldes y a una alcaldesa que han expuesto libremente cada una de sus opiniones y propuestas. A continuación, para oír a los grupos parlamentarios vamos a dar la palabra de menor a mayor a sus portavoces. Observo que Coalición Canaria, del Grupo Mixto, no se encuentra presente en la sala, y que el señor Jorquera tampoco está porque se ha tenido que marchar, por lo que en todo caso si se incorpora más tarde le daremos la palabra posteriormente, siempre y cuando los demás grupos no tengan inconveniente. Damos por tanto la palabra al portavoz de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Quiero dar las gracias a los señores alcaldes que hoy comparecen ante esta Comisión. Permítanme que les informe de que nuestro grupo parlamentario presentó una enmienda a la totalidad

—entendíamos que no era de recibo el proyecto de ley que había presentado el Gobierno—, pero también debo decir que hoy por hoy la opinión de Esquerra Republicana no coincide con la de Izquierda Unida, en tanto en cuanto los parlamentarios de Esquerra Republicana estamos negociando con el Gobierno y ya hemos llegado a acuerdos que en nuestra opinión suponen una mejora sustancial respecto al proyecto de ley, que —si se me permiten la expresión— era infumable. No así el compañero Gaspar Llamazares, que considera que todavía debe defender con toda la legitimidad la enmienda a la totalidad, y en este sentido recordarán que procedimentalmente arrastró al grupo parlamentario a su votación la semana pasada. Aclarado este posicionamiento —una cierta disfunción en tanto en cuanto somos un grupo heterogéneo—, permítanme que haga un comentario dirigido a mis compatriotas los alcaldes de Castelldefels y Gavà, entendiéndolo que otros grupos parlamentarios también dirigirán las preguntas o las sugerencias a los otros señores alcaldes que hoy nos honran con su visita.

Debo decirles que hoy por hoy ya hemos avanzado en la negociación, hasta el punto de que —supongo que el compañero Simancas, del Grupo Socialista, también informará de ello— ya hemos consensuado la necesidad de crear una comisión mixta que informe de forma previa y preceptiva del establecimiento de las servidumbres acústicas y los planes de acción asociados y que deberá velar por su cumplimiento. En ese sentido, desearía conocer la opinión de los alcaldes catalanes respecto hasta qué punto consideran que se trata de un avance suficiente, así como si consideran adecuado y suficiente que en los ayuntamientos en los que exista la comisión de seguimiento ambiental de ruido el representante municipal sea designado por el ayuntamiento, que es lo que también hemos acordado. Asimismo, respecto a que la comisión pueda ser convocada con la sola voluntad de uno de los miembros, me gustaría saber si consideran, repito, que ello supone un aporte a la mejora del proyecto, así como, dicho con toda la sinceridad —si pueden responderme con la misma sinceridad se lo agradecería—, si consideran que con ello alcanzamos algún objetivo si no suficiente, al menos aceptable.

También hemos negociado con el Grupo Socialista que la comisión mixta, y me refiero a la de El Prat de Llobregat, será paritaria, es decir, conformada por tres representantes si se me permite la expresión —con comillas gruesas y que nadie se escandalice— españoles y tres representantes catalanes, entendiéndolo que debería incorporarse a la representación catalana la representación municipal (**Rumores**). Como quiera que hoy por hoy ya están representados en la comisión los ayuntamientos afectados, ¿ustedes consideran que debería ser un representante designado por las entidades municipalistas —y esto me interesa porque creo que nosotros estamos aquí para defenderles a ustedes, en definitiva, para aunar los intereses de la ciudadanía de esos municipios con la acción de los grupos parlamentarios cata-

lanes— o consideran que debe velarse para que la representación sea la de todos los municipios que en esos momentos están, de alguna manera, articulados en la comisión y los organismos de seguimiento? También creo que debo decirles que hemos avanzado en temas relacionados con aquello que el alcalde Balsera, el alcalde Sau y algún otro alcalde han referido sobre la necesidad de que no se limite la inmisión sonora en el interior de los edificios. En ese sentido, se ha avanzado en la negociación, además creo que esto ha sido un avance sustancial.

Otra referencia sería a la relación entre los municipios y AENA. Algún alcalde ha hablado de una cierta soberbia; sin ninguna duda, si algún atributo se le puede aplicar a AENA es el de soberbios. Es más, creo que es su pecado original. Los que lo han padecido siempre han sido los municipios, la Administración municipal, los alcaldes, los ayuntamientos han tenido que padecer esta actitud muchas veces archiprepotente. En ese sentido quería preguntarles cuál ha sido la relación con ellos. Tengo una pregunta que hace tiempo que quisiera que me respondan, si pueden. Se refiere a que cuando ustedes han pedido informes, si los han pedido, que seguro que sí, a la actual comisión técnica de ruido o a la comisión de seguimiento ambiental, ¿AENA les ha respondido? Por ejemplo, la capacidad operativa máxima del aeropuerto, con pistas independientes, ¿se ha exigido? Si se ha pedido formalmente a AENA, ¿lo han facilitado o ustedes siempre han sido las víctimas —si hay que rectificar rectificaremos, pero creo que no hará falta— de esta soberbia, de este distanciamiento? Aquí todo el mundo habla de lealtades institucionales, pero a la hora de la verdad los municipios han padecido, y mucho, esta actitud de AENA y un tanto de Fomento, puesto que quizá si Fomento hubiera sido capaz de poner en vereda a AENA, otro gallo nos hubiera cantado.

También debo preguntarles si consideran que la participación vecinal es suficiente en este acuerdo que tenemos con el Grupo Socialista de explicitar de forma rotunda la necesidad de la información previa y preceptiva. Sabemos que ha habido un enriquecimiento recíproco entre los vecinos de los barrios afectados y los ayuntamientos. El alcalde de Gavà, señor Balsera, sabe perfectamente que la participación de los vecinos de Gavà ha sido muy enriquecedora, es más, casi me atrevería a decir, y seguro que ratificará mis palabras el alcalde, porque en el fondo debe estar muy orgulloso de sus vecinos, que han sido capaces incluso de plantear alternativas que posteriormente han sido asumidas por el ayuntamiento. ¿Usted cree que tenemos garantizada la apreciación vecinal atendiendo a los precedentes de este enriquecimiento de su movilización y su participación directa o considera que nos quedamos cortos?

Sobre el futuro del aeropuerto de El Prat yo sé que el alcalde de Castelldefels ha sido muy rotundo; quizá desconoce los acuerdos que hemos alcanzado con el Grupo Socialista, pero ha exigido la retirada. Debo decirle al alcalde de Castelldefels que quizá tiene razón,

pero también le debo decir que o mejoramos el proyecto de ley o el proyecto de ley va a salir de igual manera y saldrá tal como ha sido presentado por el Gobierno. Aquí nos toca hacer nuestro papel que es intentar mejorar la ley que, repito, era infumable como proyecto de ley. Entiendo que usted como alcalde tiene que defender a sus vecinos, pero me ha sorprendido un tanto la rotundidad con la que ha exigido la retirada. Si le hiciéramos caso, y no digo que sus palabras sean baladifes, nos quedaríamos con un proyecto de ley que francamente es un atentado brutal —y permítanme el adjetivo— a nuestros conciudadanos, a sus conciudadanos.

Acabo preguntando si ustedes son conscientes de que hoy día exista un acuerdo firme aprobado por la Comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona para que las pistas segregadas sean la operativa definitiva y perpetua del aeropuerto de Barcelona más allá de 2012. ¿Qué saben de esto?

Finalmente, para no alargarme más, pues ya he abusado un tanto de la paciencia de ustedes, dar las gracias a los alcaldes catalanes y, por supuesto, al resto de alcaldes, a cuyo servicio estamos nosotros también, y perdonen si me he limitado a hablar de los alcaldes catalanes, entenderán que lo haya hecho porque otros grupos parlamentarios seguro que les preguntarán a ustedes otras cuestiones que también son de mi interés.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación damos la palabra al portavoz del Grupo Nacionalista Vasco, señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Desearía iniciar mi intervención agradeciendo a todos los alcaldes y a la alcaldesa, en primer lugar, el hecho de haber acudido a solicitud de los grupos parlamentarios para manifestarnos sus reflexiones, sus opiniones, sus valoraciones y sus críticas. Deseo agradecerles no solo haber acudido, sino todas y cada una de estas manifestaciones, valoraciones y críticas que han hecho, entiendo, con libertad y con más o menos rotundidad.

Supongo que los alcaldes y la alcaldesa que hoy están aquí conocen ya el posicionamiento de los diversos grupos porque es un tema que nos consta a todos que están siguiéndolo muy de cerca y muy atentamente, pero, en todo caso, desearía decirles que mi grupo es uno de los que presentó una enmienda a la totalidad y la presentó básicamente con pie en dos consideraciones. (**La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.**) En primer lugar, no nos gustaba el texto y sigue sin gustarnos por múltiples motivos que se han argumentado aquí, desde su más que cuestionable constitucionalidad hasta que, a juicio de mi grupo, es un proyecto que empeora la situación en algunos casos, hablando desde aspectos técnicos de leyes que ya están en funcionamiento, básicamente la Ley del Ruido. Pero aparte de los contenidos que hemos criticado y que, insisto, han sido una de las razones por las que hemos presentado la enmienda de totalidad, tuve ocasión de

decir en el Pleno que había otra razón básica que hoy también se ha manifestado aquí con claridad y rotundidad por parte de los alcaldes y la alcaldesa, y es el escaso caso o el anticaso que permanentemente están haciendo AENA y el Ministerio de Fomento a las reivindicaciones, a las opiniones, a las valoraciones, etcétera, de los alcaldes que resultan afectados por los aeropuertos. Les dijimos, y lo repito, que solo esto merecía una enmienda a la totalidad, para que caigan en la cuenta de una vez de que así no se puede seguir marchando ni con esta ley ni sin ella. En todo caso, para que aquellos de ustedes que no lo conozcan lo sepan también, mi grupo fue uno de los que a última hora dijo que estaba abierto a retirar esta enmienda a la totalidad en función de promesas que recibimos del propio ministro de Fomento y también del portavoz socialista, el señor Simancas. Esperamos que terminada esta reunión empecemos a trabajar ya en el texto de la ley y que, de acuerdo con las promesas que tenemos, lleguemos a acuerdos en distintas enmiendas que ya están ahí, que ha presentado mi grupo y que, como decía antes e insisto ahora, responden a bastantes de las preocupaciones que aquí he escuchado por parte de distintos alcaldes. No voy a explicarlo porque seguro que lo saben ustedes y me iría demasiado lejos.

También quiero subrayar algo que me parece esencial: las leyes no resuelven todo. En el mejor de los casos pueden ayudar, pero la problemática que aquí estamos viendo no se va a resolver con esta ley en virtud de lo que antes decía. Algún alcalde ha hablado de opacidad, de soberbia, de prepotencia; se ha hablado de todas estas cosas y esto no se resuelve con las leyes. No había por qué haber aplicado las leyes que ya están en vigor en los términos en los que se han aplicado. Seguramente hoy no estaríamos donde estamos si se llegan a aplicar las leyes que ya tenemos con otra forma de actuar. Esto, hagamos la ley que hagamos, puede seguir igual o puede cambiar.

Creo que la presencia hoy de los alcaldes y de la alcaldesa y los términos en los que han hablado debieran servir como llamada de atención para que la clase política —que está aquí— y el ministerio —que de alguna forma está detrás— de una vez por todas empiecen a producir los efectos que tienen que producir. Se ha visto con claridad por los términos en los que se ha expresado don Gorka Carro que el Ministerio de Fomento no puede decir que va a responder cuando hay una interpelación urgente y una moción y al cabo de un año no haber respondido ni la ministra ni el ministro ni, de seguir así, los siguientes ministros que va a haber en el ministerio. Preguntaba el señor Tardà si están recibiendo respuesta. Bien claro lo ha dicho el señor Carro. Todo su enunciado ha sido formular las preguntas que se han formulado una y otra y otra y otra vez y que siguen sin responder en todos los casos. Insisto en que esto no se resuelve con un texto legal.

Insisto —y con esto termino— en que espero que la presencia de los alcaldes hoy y los términos en los que

se han expresado —porque buena parte de su expresión ha ido en esta dirección— sean una llamada de atención suficiente para que el Ministerio de Fomento, con esta ley, con la que salga y con las que ya tenía, cambie los términos del comportamiento con todas las alcaldías y con todos los ciudadanos que resultan afectados. Esto es seguro que debe hacerlo y espero que lo haga. Es una confrontación de intereses que todo el mundo sabe que va a seguir habiendo y que no se resuelve con una ley. Y, como va a haber confrontación de intereses, lo que cabe es buscar fórmulas de acuerdo y un comportamiento serio, razonable, no opaco sino transparente, no soberbio sino humilde, porque creo que es la única vía para que este tema se desactive hasta donde debiera desactivarse.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, en nombre de mi grupo, Convergència i Unió, quiero agradecer a todos los alcaldes y alcaldesas aquí presentes sus aportaciones; no solo sus aportaciones de hoy, sino todo el trabajo que desde el mundo municipal se ha estado realizando estos últimos años.

Los tres casos que hoy hemos oído aquí son emblemáticos. Tanto el aeropuerto de Lloret de Mar, como el de El Prat, como el de Barajas provocan desde hace años una grave preocupación en los vecinos que, lógicamente, recogen las autoridades municipales de una o de otra forma. Por tanto, expreso el agradecimiento de nuestro grupo en este sentido. Me van a permitir también que, aparte de un enfoque global, porque aquí se trata de una ley de aplicación no solo para estos aeropuertos, sino para el conjunto de los aeropuertos españoles, haga una referencia explícita al caso del aeropuerto de Barcelona por el lógico campo de actuación de mi fuerza política.

En primer lugar, quiero decir que nuestro grupo también presentó una enmienda a la totalidad; de hecho, presentó más que una enmienda a la totalidad. Nuestro grupo se encontró con este tema una tarde del mes de diciembre, cuando estábamos metidos en asuntos presupuestarios. Y nos llegó desde el Senado, que es una Cámara donde suelen reflexionar y aquella tarde despertaron de la reflexión con una enmienda presentada a última hora que, cuando la leímos, rápidamente comprendimos que sucedía algo extraño, porque era una enmienda impropia de un Estado de derecho. Era una enmienda que venía a decir lo que ha dicho un tribunal: suspéndase su vigencia. A nosotros nos pareció que era una auténtica barbaridad y, lógicamente, nuestros senadores y senadoras se opusieron, creo que, por suerte, conjuntamente con la mayoría en el Senado, para que aquella enmienda, burda enmienda, no prosperara.

Puedo comprender la preocupación de los gestores de AENA ante una sentencia que les pone en dificultades, pero en el Legislativo debemos, ante todo, ser absolutamente respetuosos con aquello que es un Estado

de derecho y, al señor Tardà le gustará la expresión, con los valores republicanos, con los valores de la defensa de los intereses comunes. Entre otras cosas esto quiere decir, por ejemplo, el respeto pleno a las decisiones de los tribunales de Justicia. Aquel primer intento, no cabe calificarlo de otra manera que de una precipitación notable que ya se vio que no podía, en ningún caso, avanzar.

Después de que aquella enmienda no fuera aprobada nos llegó un proyecto de ley con la petición de que fuera tramitado por el Congreso de los Diputados y, lógicamente, nosotros lo estudiamos con atención y recabamos la participación de las entidades vecinales, de manera muy especial quiero hacer mención —y los señores alcaldes de Gavà y de Castelldefels lo van a entender— a la Asociación de Gavà Mar, que han trabajado con notable rigor todo este tema y haciendo aportaciones de una gran seriedad. Nuestro Grupo Parlamentario de *Convergència i Unió* de Gavà —y también de Castelldefels— colaboró con nosotros para analizar este documento y vimos que era un documento que tampoco podía ser aceptado, por lo que presentamos una enmienda a la totalidad.

Iniciamos un diálogo que nos parecía que había que hacerlo también con el ministerio, que, después de haberse dado cuenta de que el camino iniciado con la presentación de la enmienda en el Senado no era un buen camino, manifestó una actitud abierta al diálogo. Lógicamente este camino parece que en estos momentos está expedito y nuestro grupo retiró la enmienda a la totalidad, porque estuvimos hablando con el propio Grupo Socialista y también con la secretaría de Estado y, aunque no tenemos papeles, sí tenemos algo que me parece que es importante en el mundo político y en el mundo parlamentario, que es la confianza. En estos momentos las conversaciones nos merecen el suficiente nivel de confianza para seguir en ellas y buscar una vía de acuerdo, y en esto los señores alcaldes del mundo municipal tienen una gran experiencia, porque saben que no hay soluciones mágicas, sino que solo a partir de trabajo, de diálogo y de concertación intentamos resolver —y creo que muchas veces lo logramos— los problemas de los ciudadanos. No voy a reiterar preguntas que ya se han formulado por los alcaldes, pero si hay algún aspecto concreto que ellos crean que se pueda incluir es el momento porque la ley es una ley que ya está en trámite, ya que las enmiendas a la totalidad que quedaron no prosperaron. Respecto a pedir la devolución, aunque lógicamente pueda hacerse legítimamente, democráticamente estamos en otra fase procedimental, y nos gustaría aprovechar al máximo esta fase para que salga un buen documento que sirva para este difícil equilibrio permanente que tienen las poblaciones que están al lado de grandes aeropuertos, y no tan grandes, para hacer posible el ejercicio de los derechos ciudadanos y también para hacer posible el funcionamiento de instalaciones vitales para la economía del país.

Por tanto, mis preguntas concretas irían en este sentido, es decir, si hay algún tema concreto en el cual debemos poner un énfasis especial para modificar, para mejorar el texto articulado, más allá de las cuestiones que se han comentado anteriormente de la introducción de la comisión, que nos parece plural y positiva, y de la supresión de la referencia a que solo se respeten las declaraciones de impacto respecto al interior de los edificios —aquí los argumentos expuestos por los alcaldes de Gavà y de Castelldefels me parecen absolutamente propios—. Me van a permitir los vascos y los madrileños decir que en un país mediterráneo no parece que se pueda decir a sus ciudadanos que se metan en sus casas. Uno debería irse al mundo griego o fenicio o romano para intentar que le contaran que hay una cosa que se llama ágora, donde pasan cosas y donde, por cierto, nació lo que hoy entendemos como democracia. Por tanto, recluir a la gente en el interior no es bueno ni en Algete ni es bueno en Sondika, y menos aún en un contexto mediterráneo. Este es un aspecto en el que se ha puesto el énfasis y donde en principio hay un acuerdo. Otro aspecto que nos parece también muy importante es el respeto pleno a los mandatos de las declaraciones de impacto ambiental, que ni siquiera en estos seis meses dejen de estar vigentes, siguiendo la línea de defensa de todos aquellos componentes del Estado de derecho. Me parece que una declaración de impacto ambiental debe ser algo propio de un Estado de derecho, y su vigencia no puede ser suspendida en ningún caso, por cuanto afectaría al ejercicio de derechos de los ciudadanos. Estas son las cuestiones.

Les agradezco su presencia. Vamos a intentar hacer un buen trabajo entre los distintos grupos. Nuestro grupo va a trabajar con todo ahínco. Les agradezco sus aportaciones y les manifiesto a los señores alcaldes presentes aquí la disposición del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) a analizar todos los problemas, no solo los que competen al aeropuerto de El Prat y a los otros aeropuertos catalanes, sino a todos los aeropuertos, puesto que para todos ellos va destinada esta ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En mi condición de portavoz del grupo parlamentario que solicitó la comparecencia de los alcaldes antes de la constitución de la ponencia de esta ley, tengo que agradecer muy sinceramente la comparecencia de todos los alcaldes esta mañana, todos compatriotas, por lo menos nosotros así lo sentimos. Todos son compatriotas nuestros y no hay exclusión de tipo alguno. También tenemos que agradecer —creo que es un sentir unánime de la Comisión— la claridad de la exposición de todos y cada uno de ellos. Muchísimas gracias. Creemos que ha sido un acierto haber celebrado esta sesión y haber tenido la oportunidad de escuchar los planteamientos que ustedes han hecho

esta mañana. Hemos tomado muy buena nota de lo dicho por todos ustedes y tenemos que reflexionar. Hay coincidencias notorias y notables en sus intervenciones y las comparencias de hoy nos tienen que servir para mejorar, creo que sustancialmente, el texto de la ley que el Gobierno ha traído a este debate y a este trámite. Hay que mejorarlo sustancialmente, incluso por encima de los propios textos de algunas de las enmiendas parciales que hemos presentado. No hay ningún inconveniente en reconocer —todos tenemos que reconocerlo— que hoy hemos aprendido mucho de lo que debe ser la conciliación de todos los intereses en materias tan importantes como son, por un lado, la navegación aérea y el crecimiento de nuestra propia competitividad y, por otro lado, la convivencia ciudadana. Hay algo común en la exposición de todos los alcaldes y es el mal funcionamiento del Ministerio de Fomento, de AENA e incluso de AESA, que ha sido citado por algún alcalde. Se han puesto calificativos expresos a la actuación de algunos responsables políticos. No los voy a repetir porque la intervención que debemos tener los portavoces es de reflexión, la reflexión que nos han producido las intervenciones de los alcaldes y la alcaldesa. Por tanto, me quiero quedar con esa clara idea de que los funcionamientos a los que están ellos acostumbrados por parte de los representantes fundamentalmente de AENA no es el más oportuno, si me permiten —y este será el único calificativo que haré—, ni el más democrático.

Por otra parte, quisiera destacar el ejercicio de responsabilidad que todos ustedes han tenido hoy, cada uno evidentemente en su área de afección. Si me permiten y me disculpan al mismo tiempo, haré una sola referencia a la intervención de la alcaldesa, que es precisamente donde se ubica el grupo de ciudadanos que se han visto asistidos por la sentencia del Tribunal Supremo de octubre de 2008 y por los autos de ejecución de la misma, que sin duda —como todos hemos reconocido— ha sido el elemento detonante del proyecto de ley que aquí hoy se ha debatido. Por tanto, señora alcaldesa, su defensa que ha sido importante evidentemente denota el compromiso y la preocupación de que precisamente sea en el término municipal de Algete donde se ubica la colonia Santo Domingo, en la que están directamente las personas más conculcadas por la actuación en este caso de AENA.

También hemos visto, señora presidenta, señorías, la conveniencia y la oportunidad de mejorar las enmiendas parciales que el Grupo Popular planteó en su momento en dos sentidos. En primer lugar, en el necesario reconocimiento a los derechos preexistentes, a los derechos reconocidos que en ningún caso se pueden y se deben conculcar, luego haré una pequeña referencia a ello. Y, en segundo lugar, la necesaria participación e intervención de los ayuntamientos en la toma de decisiones que afecten al funcionamiento aeroportuario. Evidentemente el propósito que nos mueve a todos es poder hacer finalmente la mejor ley, la ley que concilie todas las cuestiones que aquí estamos debatiendo.

Hay otra cuestión que creemos que también ha quedado clara a lo largo de todas las intervenciones, es compatible ejecutar las sentencias con el desarrollo y la eficiencia aeroportuaria; es compatible respetar el derecho de los ciudadanos con la mejora del funcionamiento y el aumento de nuestra capacidad aeroportuaria. Por lo tanto creemos que no pueden ponerse en planos de superioridad una cuestión ni la otra, y además también está claro que estas dos cuestiones son algo que nos une tanto al Congreso de los Diputados como a los alcaldes de los ayuntamientos que se ven afectados de una u otra manera por el funcionamiento de los aeropuertos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Los ayuntamientos quieren que haya un desarrollo eficiente de los aeropuertos, igual que creo que quieren el Gobierno y el Congreso de los Diputados, y los alcaldes, este Congreso de los Diputados y espero que el Gobierno también quieren ejecutar las sentencias y que no se conculquen los derechos reconocidos de los ciudadanos. Por tanto si ese es el interés y la voluntad de todos los agentes que en este momento tenemos alguna responsabilidad en esta materia, difícil será que no nos podamos poner de acuerdo y difícil será que no logremos hacer una ley con los planteamientos que estamos señalando.

Se ha dicho por todos los alcaldes que estamos jugando con la salud y la calidad de vida de los ciudadanos. También se ha dicho algo importante que ha destacado el último interviniente, el representante de Convergència i Unió, se está jugando también con nuestras costumbres de vida. Lo de mediterráneo y nuestra forma de vida me es muy cercano —como todos ustedes saben— y es evidente que no nos podemos circunscribir a obligar a los ciudadanos a que cambien sus hábitos de vida y sus costumbres. Por tanto parece básico que cualquier decisión que se tome esté siempre basada en que las declaraciones de impacto ambiental y los planes de acción previos a la imposición de cualquier tipo de servidumbre —también se han hecho aportaciones importantes a lo que supone el aumento de las servidumbres— sean el elemento primordial a la hora de saber cuáles son los elementos que deben conformar las líneas básicas del texto que finalmente se apruebe.

Voy a terminar, señor presidente, porque creo que lo importante hoy era lo que los alcaldes tenían que decirnos. Los alcaldes nos lo han dicho y, como he dicho antes, nosotros vamos a reflexionar para que, en el momento en que la ponencia tenga que ponerse a trabajar con el análisis de las enmiendas parciales, lo que hoy se ha dicho aquí no caiga en saco roto.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista yo también quiero expresar nuestro agradecimiento a todos los alcaldes y a la alcaldesa por sus exposiciones y por el contenido de

las mismas. Sin lugar a dudas, lo expresado a través de estas comparecencias ha sido y será extraordinariamente útil para hacer de este proyecto de ley un buen instrumento para el conjunto de la sociedad española. No obstante, me gustaría hacer una precisión de entrada: todos los ciudadanos españoles, incluidos los vecinos de estos siete municipios, están siempre representados en esta Cámara, cuando están sus alcaldes aquí y cuando sus alcaldes no están aquí; siempre están representados en esta Cámara los ciudadanos y ciudadanas que habitan estos y el conjunto de los municipios españoles, porque tanto el señor Tardà, como el señor Beloki, el señor Macias, el señor Ayala, quien les habla y el resto de los diputados y diputadas de este Congreso representamos al conjunto de los ciudadanos españoles. Por lo tanto tengan plena tranquilidad; en cada uno de los procesos legislativos y no legislativos que se llevan a cabo en esta Cámara hay una representación estricta de los intereses del conjunto de los ciudadanos. No obstante, insisto, ha sido muy útil escucharles a todos ustedes, se les ha oído, se les ha escuchado y se les va a tener en cuenta incluso en relación con alguna intervención cuyo tono ha encerrado algo más de agresividad de la precisa, a mi juicio. En todo caso, insisto en el agradecimiento y en subrayar la utilidad de sus intervenciones.

El propósito de esta ley tiene mucho que ver con algo a lo que se han referido los alcaldes y la alcaldesa insistentemente: los derechos. Efectivamente, este es un proyecto de ley inspirado en la consecución y en la garantía de derechos básicos de ciudadanía: el derecho ambiental, el derecho a protegerse frente al ruido o el derecho a la calidad de vida —es uno de ellos sin lugar a dudas—. Este proyecto de ley persigue también consolidar otros derechos no menos importantes: el derecho de los ciudadanos a la movilidad —hacer uso del transporte aéreo en condiciones eficientes también es un derecho de ciudadanía— y el derecho a contar con unas infraestructuras modernas y competitivas como son las infraestructuras aeroportuarias, que están llamadas a colaborar en la reactivación económica y la generación de empleo en nuestro país. Ese también es un derecho ciudadano que persigue este proyecto de ley. Por tanto, derecho ambiental, derecho a la movilidad y derecho al progreso económico y a la generación de empleo, derechos todos que deben ser atendidos de una manera equilibrada en la resolución última de este proyecto de ley.

Se han planteado muchas salvedades al texto, todas legítimas, algunas más fáciles de entender que otras. Entendemos perfectamente la demanda de más participación municipal y vecinal, las exigencias de garantías ambientales más estrictas, las medidas añadidas en el ánimo de la corrección o la compensación de ruidos, la defensa del estilo de vida mediterráneo, cómo no. Otras salvedades, insisto, se entienden algo menos, como la salvedad que tiene que ver con la urgencia. Yo les aseguro a ustedes —para eso están aquí los letrados de la Cámara— que no se ha vulnerado procedimiento alguno establecido en nuestro Reglamento. Se están respetando

los procedimientos reglamentarios de una manera estricta. Cuando vamos lentos se nos acusa de retrasar las soluciones. Cuando vamos muy rápidos tampoco parece muy lógico o al menos muy justo que se nos acuse de simple precipitación o que se presuponga falta de reflexión, que en este caso no la ha habido. Este proyecto se va a tramitar de una manera ágil, pero no irreflexiva en modo alguno.

Que la tramitación se ha ocultado. Este proyecto ha seguido los cauces idénticos al resto de los proyectos de ley y ha sido conocido perfectamente por los representantes de los ciudadanos que han tenido interés.

Que debe ser devuelto al Gobierno. Ese debate se sustanció en la Cámara la semana pasada y se votó, y de los trescientos cincuenta diputados hubo dos, el señor Llamazares y la señora Díez, que pidieron al Gobierno que se quedara con el texto. Los demás, no, incluidos algunos votos sobre los que alguno de los comparecientes seguro que tenía capacidad de influencia, actitud, por cierto, que yo reconozco, agradezco y considero extraordinariamente útil.

Que hay dificultad con relación a la constitucionalidad del contenido del proyecto. Vamos a cumplir todos los artículos de la Constitución, desde luego los que tienen que ver con la irretroactividad de las leyes y los que tienen que ver con la tutela judicial efectiva de los ciudadanos, los vamos a cumplir, y también el artículo 40 de la Constitución, que anima a las instituciones públicas a velar por el progreso económico del país. Ese también lo vamos a cumplir, el artículo 40 de la Constitución, el conjunto de la Constitución.

Se nos dice que el Gobierno cae en la contraposición de atender a las empresas del sector aéreo antes que a los vecinos. Yo no entiendo la naturaleza de esta contraposición. ¿Por qué esa disyuntiva? ¿Por qué contraponer los intereses de los vecinos con los intereses referidos al buen funcionamiento de las infraestructuras, a la buena marcha de las empresas relacionadas con el transporte aéreo o a la fusión, que se ha citado aquí, entre Iberia y British Airways? ¿Por qué esa contraposición? ¿Es que a los vecinos no les importa que funcionen bien sus infraestructuras, las que han pagado con sus impuestos? ¿Es que a los vecinos no les importa que las empresas en las que tienen sus puestos de trabajo vayan bien o que las fusiones, cuando son ventajosas para el conjunto de la economía española, vayan bien rodadas? Yo creo que esa contraposición es falsa. No se me contraponga a los vecinos con el buen funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias o el buen funcionamiento de la economía española. Esa es una contraposición que no vamos a aceptar. En esta ley se pretende, con mayor o menor fortuna, yo creo que con buena fortuna, compatibilizar ambos derechos, ambas posiciones, ambos intereses, porque todos son intereses generales para el país.

¿Por qué esta ley ahora? Evidentemente —se ha dicho aquí—, la legislación vigente en materia de navegación aérea es una legislación superada por el tiempo. Data del

año 1960. Desde entonces ha llovido mucho y ha habido muchos cambios. Hay más aeropuertos, más amplios, con más ruido, y las actuales normas se han visto en buena medida superadas por la realidad. ¿Qué pretendemos? Actualizar, modernizar, mejorar esas normas con arreglo a las nuevas referencias regulatorias a nivel internacional. Ese es el objeto de esta ley y que cuando hagamos las nuevas servidumbres y establezcamos los nuevos planes de acción que estos tengan como referencia no una ley del año 1960, sino las regulaciones más modernas establecidas a nivel europeo, a nivel mundial, por ejemplo en la OACI.

También pretendemos que los aeropuertos dispongan de herramientas que les aporten seguridad jurídica en su funcionamiento. Los aeropuertos no se crearon, no se construyeron, no se amplían y no funcionan para fastidiar a nadie. Funcionan para generar actividad, para garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos, para implementar sinergias positivas en la economía, intentando, procurando, consiguiendo salvaguardar todos los derechos ciudadanos, incluidos los ambientales, pero hay que darles nuevas herramientas jurídicas, porque las actuales se han visto superadas por las circunstancias y por la evolución del tiempo. Eso es lo que pretende esta ley, por una parte, garantizar derechos ambientales a la luz de la evolución de los acontecimientos y de la generación de nuevas infraestructuras y, por otra, dar herramientas de seguridad jurídica a los aeropuertos para que funcionen de una manera eficiente y sin vulnerar los derechos de nadie. Eso es lo que queremos hacer, las dos cosas, de una manera ponderada, porque no se puede, como se ha dicho aquí, facilitar una actividad sonora ilimitada a los aeropuertos. Los aeropuertos no pueden hacer un ruido ilimitado, pero tampoco podemos, entiende mi grupo, limitar la actividad aeroportuaria de una manera tan drástica que impidamos un funcionamiento normalizado, razonable y eficiente, por eso esta llamada que hicimos el otro día en el Pleno y hoy hacemos a la Comisión a la ponderación y al equilibrio, también en los discursos. Compatibilizar derechos, desde luego. Equilibrio, ponderación, sí, pero electoralismo fácil con este tipo de cosas creo que no está justificado. Entiendo que estamos a unos meses de las elecciones, que todos tenemos nuestros intereses a ese respecto, pero les rogaría a todos los intervinientes en este debate, y me lo aplico a mí mismo el primero, que procuremos limitar las intervenciones poco ponderadas y con un objetivo claramente electoralista, porque estamos jugando con las cosas de comer y esto es demasiado importante.

El Gobierno actual y el Grupo Parlamentario Socialista no planificaron las últimas ampliaciones en el aeropuerto de Madrid. No fue el Gobierno socialista. No voy a señalar a nadie en aras del consenso preciso para terminar bien esta ley, pero no fue el Grupo Parlamentario Socialista ni fue el Gobierno. **(Rumores.)** El Gobierno y el Grupo Socialista se han limitado a asegurar que esas ampliaciones, que nos han costado muchí-

simo dinero —más de 6.000 millones en el caso madrileño y más de 5.000 millones en el caso barcelonés—, sean rentables, sean productivas y redunden en aras del interés general.

La conclusión del debate a nuestro juicio nos lleva a implementar al menos dos tipos de medidas, unas tienen que ver con la ley y otras no tanto. En relación con la actividad normalizada de AENA se ha hablado mucho. Asumimos las críticas y también los reconocimientos, que alguno ha habido en relación con algún acuerdo suscrito. Nuestro objetivo —insisto— es mejorar el funcionamiento de AENA. Tomamos nota de cuestiones que hay que mejorar en la actitud. Se ha hablado de transparencia, de voluntad de diálogo, de cumplir los acuerdos. Vamos a tomar nota y vamos a trasladar estos requerimientos. Se ha hablado de ajustar trayectorias, de implementar tecnología, de avanzar en las aproximaciones verdes, del control, de la vigilancia, de la sanción a las compañías aéreas que no cumplan. Se ha hablado de nuevas medidas correctoras y compensatorias. Tomamos nota de todas estas medidas que no tienen que ver estrictamente con la ley, pero que nos parecen significativas.

En relación con la ley, saben ustedes que su contenido recoge el establecimiento de nuevas servidumbres acústicas elaboradas conforme a técnicas actuales, nuevos planes de acción con medidas correctoras de lo más estrictas, que se adelante una década —como se ha dicho aquí— el cumplimiento de los compromisos ambientales establecidos en la Ley del Ruido y el Grupo Socialista ha incorporado algunas enmiendas, recogiendo ya las demandas que nos han ido llegando de algunos de sus ayuntamientos, vía alegaciones o vía grupos parlamentarios, que aseguran la participación de las comunidades autónomas, de los municipios y de los vecinos en la elaboración y en la definición de las servidumbres, de los planes de acción y en el seguimiento de su cumplimiento. También hemos incorporado enmiendas para asegurarnos que esta anticipación de diez años en el cumplimiento de la legislación frente al ruido se extiende a todos los gestores aeroportuarios que lo soliciten de una manera motivada y no se quede solamente, como estaba previsto en el proyecto, para los aeropuertos muy grandes. Se elimina también ese planteamiento que generaba rechazo —lo hemos escuchado esta mañana— en relación con la supresión de derechos provisionales, en tanto en cuanto durante estos seis meses se elaboran los nuevos documentos, la nueva regulación. Máxima voluntad —insisto— para culminar este proceso de una manera positiva, de una manera acordada y atendiendo al interés general. Este es un proyecto ponderado y que entendemos útil. Se puede discutir su formulación, puede y va a ser mejorado en su definición, pero, créanme, tiene un propósito y un vector de contenidos que viene bien al conjunto de los ciudadanos españoles.

Termino como empecé agradeciendo muy sinceramente la intervención y las aportaciones de los alcaldes comparecientes.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, el pasado mes de enero los grupos parlamentarios —me consta que los mayoritarios PP y PSOE— y esta Presidencia de la Comisión recibieron a la Comisión nacional de afectados por el impacto acústico de los aeropuertos. Recibimos también a la comunidad de propietarios Santo Domingo, que fue la comunidad que interpuso la demanda ante el Tribunal Superior de Justicia que motivó el fallo del que hemos hablado esta mañana aquí. Retrasamos conscientemente hasta este mes de febrero el debate de este proyecto de ley porque los grupos parlamentarios solicitaron un mayor tiempo para estudiar la posibilidad de presentar enmiendas. Se presentaron cuatro enmiendas de totalidad que fueron debatidas la semana pasada, el jueves, con la presencia del señor ministro de Fomento. No queríamos continuar el trámite que nos queda aún sin oír a los alcaldes. Nos pareció una feliz propuesta la del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que fue aceptada por todos y cada uno de los grupos parlamentarios en el debate, la de traerlos hoy aquí, sin que ello supusiera la paralización del proyecto de ley, porque es un proyecto de ley importante. Se nos acusa —lo ha dicho ya algún portavoz— a los diputados de no trabajar con mucha celeridad y en cambio hoy se dice que estamos aceleradamente tramitando el proyecto. No es así, señorías. Lo estamos haciendo con toda la transparencia y la mayor capacidad de diálogo. Les quiero recordar que todavía nos queda el informe de la ponencia; la ratificación de esta ponencia del proyecto de ley por el que se modifica la Ley de Navegación Aérea; emitir el dictamen a la vista del informe elaborado por la ponencia que se tiene que constituir hoy cuando ustedes finalicen, que lo haremos; debatir el trámite de enmiendas parciales; remitir el proyecto al Senado y tenerlo de vuelta en el Congreso. Por tanto, estamos haciendo un ejercicio de transparencia, participación, diálogo y del mayor grado de consenso, como se vio el otro día en el trámite de enmiendas de devolución.

Hoy, señores alcaldes, creo que han tenido ustedes la oportunidad, en mayor o menor medida, de expresar todos los puntos de vista que pueden afectar no solo a sus municipios sino a todos los que se pueden ver afectados por el impacto acústico, para que los grupos parlamentarios recojan en sus enmiendas, también en mayor o menor medida, lo que acaban de exponer, con el objetivo final de tener un texto que traslade seguridad jurídica en el proyecto de ley de modificación de la Ley de Nave-

gación Aérea. Por tanto, les agradezco, en nombre de la Mesa y de todos los portavoces, su presencia aquí hoy, el esfuerzo por la concreción de sus exposiciones, que realmente han sido de nivel. Ahora continuará, de manera inmediata, el trámite parlamentario —cuando terminemos la Comisión nos vamos a reunir los ponentes— que dirá lo que tenga que salir de este proyecto de ley. Esta Comisión tiene, sin lugar a dudas, muy tranquila la conciencia por el ejercicio democrático que hemos realizado hoy oyendo a los representantes de los ciudadanos de los municipios que ustedes siete han representado y de otros muchos que no han podido estar, pero que se sienten representados por ustedes. **(El señor Tardà i Coma pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Apelo a su sentido común y teniendo en cuenta que hemos hecho algunas preguntas de interés, le pido que, si es posible, los alcaldes interpelados contesten. Si usted considera que no ha lugar, aceptaré evidentemente sus razones, pero en todo caso que quede en el «Diario de Sesiones» que hemos hecho unas preguntas a los señores alcaldes y no han merecido la respuesta. Entiendo sus razones, pero, por favor, quisiera una explicación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tardà, no tendría ningún inconveniente, pero se trata de una comisión informativa y a todos los alcaldes se les ha trasladado por los proponentes de cada grupo parlamentario que era una intervención sin debate, porque es una sesión informativa, no es de debate. En todo caso, los ponentes tenemos ahora reunión y esas preguntas, aunque no puedan ser directamente contestadas, sí pueden ser debatidas por los grupos parlamentarios, que somos los que tenemos que aprobar o rechazar esas enmiendas que se plantearán.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.

Corrección de error: En el «Diario de Sesiones» número 458, correspondiente a la sesión celebrada por esta Comisión el día 12 de enero de 2010, en página 6, primera columna, líneas 24 y 36, donde dice. «Sistemas ACI», debe decir «sistemas AFIS».

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**