



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT I ORDENACIÓ TERRITORIAL DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

X legislatura

Any 2020

Núm. 31

Presidència
de la Sra. Maria Pilar Carbonero i Sánchez

Sessió celebrada dia 30 de setembre de 2020

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

Compareixença RGE núm. 3414/20, sol·licitada pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, pel procediment d'urgència, de la Plataforma contra l'ampliació de l'aeroport de Palma, per tal d'explicar el seu punt de vista i posicionament respecte dels projectes d'ampliació de l'aeroport de Palma. (Acordada la compareixença a la sessió de la comissió del dia 17 de juny del 2020). [464](#)

LA SRA. PRESIDENTA:

Començarem la sessió d'avui. En primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions, hi ha substitucions? No? Sí? Sra. García?

LA SRA. GARCÍA I SASTRE:

Substitueix la diputada Tania Marí.

LA SRA. PRESIDENTA:

Tania Marí. Alguna més? No hi ha més substitucions.

Compareixença RGE núm. 3414/20, sol·licitada pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, pel procediment d'urgència, de la Plataforma contra l'ampliació de l'aeroport de Palma, per tal d'explicar el seu punt de vista i posicionament respecte dels projectes d'ampliació de l'aeroport de Palma. (Acordada la compareixença a la sessió de la comissió del dia 17 de juny del 2020).

Així passariem a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui relatiu a la compareixença RGE núm. 3414/20, sol·licitada pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca pel procediment d'urgència, de la Plataforma contra l'ampliació de l'aeroport de Palma, per tal d'explicar el seu punt de vista i posicionament respecte dels projectes d'ampliació de l'aeroport de Palma.

El desenvolupament de la sessió s'ajustarà segons les regles establertes a la Resolució de Presidència reguladora de les compareixences. Per començar té la paraula la persona compareixent, per un temps d'exposició de trenta minuts, té la paraula.

Moltes gràcies.

EL SR. REPRESENTANT DE LA PLATAFORMA CONTRA L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE PALMA (Gaspar Alomar i Trias):

S'escolta?

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, perfecte.

EL SR. REPRESENTANT DE LA PLATAFORMA CONTRA L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE PALMA (Gaspar Alomar i Trias):

Gràcies, presidenta, bona tarda diputades i diputats. Primer de tot, ens agradaria agrair al Grup Parlamentari MÉS per Mallorca i, en particular, al diputat Josep Ferrà, la convidada a assistir a aquesta casa per poder exposar el posicionament de la plataforma contra l'ampliació de l'aeroport de Palma.

L'exposició constarà de tres parts diferenciades: la primera, per tractar de demostrar que el conjunt d'actuacions planificades per AENA i ENAIRE tenen per objectiu possibilitar l'ampliació de la capacitat de l'aeroport de Son Sant Joan; la segona, per tal d'exposar per què estam en contra

que això succeeixi; i la tercera, i última, consistirà en una interpel·lació política als diputats d'aquesta cambra.

Comencen per la primera part. A banda de descriure el conjunt d'obres que estan principalment en procés de licitació, amb algunes d'aquestes ja formalitzades i d'altres en execució, cal fer un recorregut legislatiu per saber d'on neixen aquestes actuacions. Intentarem ser breus i concisos. A l'any 2014, el Govern central, en mans del Partit Popular de Mariano Rajoy, va aprovar la Llei 18/2014, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència. Hem de recordar que començàvem a treure el cap d'una profunda i greu crisi econòmica perquè el Govern del PP va voler posar en marxa un batibull de mesures per tal de reactivar l'economia.

En vista que un dels sectors que millor havia resistit a l'esmentada crisi fou el turisme, el Govern central va creure oportú potenciar aquest sector. Per això, va tractar de planificar el desenvolupament aeroportuari a nivell estatal. Fins aleshores cada aeroport d'interès general tenia i té el seu propi pla director, els quals defineixen com ha de créixer l'aeroport en qüestió per tal d'arribar a la seva màxima capacitat.

A partir de l'aprovació de l'esmentada llei s'estableix una visió global de la xarxa i es defineixen cada cinc anys quines actuacions s'han d'executar als diversos aeroports gestionats per AENA per tal d'incrementar la capacitat de la xarxa aeroportuària estatal, centrant-se sobretot en els aeroports més saturats. Aquestes actuacions es recullen al document de regulació aeroportuària, el DORA la vigència del qual és per al quinquenni 2017-2021.

Paral·lelament, entre els anys 2017 i 2018 ENAIRE, AENA i AESA presenten els seus plans estratègics que, entre d'altres objectius, es proposen augmentar la capacitat i l'eficiència dels aeroports per respondre a un entorn de demanda creixent.

Per tant, no es poden entendre les actuacions que es pretenen implementar a l'aeroport de Son Sant Joan com a quelcom particular o aïllat, aquestes formen part d'un pla a nivell estatal per tal d'adequar la xarxa aeroportuària a l'increment previst de la demanda aèria. De fet, hi ha prevists sengles megaprojectes als altres dos aeroports de més trànsit aeri de l'Estat, el de Barcelona, El Prat, i el de Madrid, Barajas.

En el cas concret de l'aeroport de Son Sant Joan, el DORA recull quatre actuacions estratègiques: el sistema de tractament d'equipatges especials a la facturació nord, que ja està executada; l'increment de la capacitat punta del sistema de tractament d'equipatges, que ja està executada; la construcció de carrils de sortida ràpida a la pista nord, amb el contracte adjudicat i formalitzat, que, precisament, avui començava el període d'execució; i l'ampliació i el redisseny de l'àrea terminal, que es troba pendent de l'aprovació del Ministeri de Transició Ecològica després de les al·legacions rebudes i dels nombrosos informes desfavorables emesos per la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears.

Però, necessita l'aeroport de Palma aquestes actuacions? Quina és la seva situació? Per què es fan? Segons el mateix DORA, l'aeroport de Son Sant Joan té una capacitat de 34 milions de passatgers anuals. A l'any 2019 passaren per

l'aeroport un total de 29,72 milions de passatgers. Tal com reconeix l'estudi d'impacte ambiental del projecte d'ampliació de la terminal, AENA preveia que a l'any 2025 l'aeroport acolliria 33,87 milions de passatgers, gairebé el límit de la seva capacitat. Per tant, el gestor aeroportuari al·lega que les obres són necessàries per poder atendre el trànsit aeri previst per als propers 20 anys.

I quin preveuen que serà aquest trànsit? Òbviament no ho volen dir, però nosaltres podem oferir un càlcul a partir dels seus mateixos comptes. En el plec de prescripcions tècniques dels sots-projectes d'ampliació i remodelació de l'àrea terminal hi podem trobar un estudi de trànsit, en el qual AENA preveu per al 2040 un total de 292.559 operacions, quan a l'any 2019 se'n registraren 217.218; és a dir, espera que el trànsit s'incrementi un 35% més en vint anys. Per traduir-ho a passatgers, si agafam com a referència els 137 passatgers/operació que AENA preveu per al 2025, equivaldria a 40,12 milions de passatgers per a d'aquí a vint anys, que també vendria a ser un 35% més del trànsit del 2019.

Cal assenyalar que la xifra dels 40 milions de passatgers és conservadora, atès que es calcula a partir del trànsit del 2014 sense tenir en compte els brutals increments del 2016, més 10,88%; del 2017, més 5,64%; i del 2018, més 5,53%. Si féssim el mateix càlcul que fa AENA a partir de les dades previstes per al 2025, els passatgers podrien arribar als 45,75 milions d'aquí a vint anys.

Ara bé, no podem obviar la profunda recessió en el trànsit aeri provocada per la pandèmia, però el que està clar és que AENA té la intenció de preparar l'aeroport perquè aquest pugui absorbir almenys fins a 40 milions de passatgers. Cal apuntar aquí que el Pla director de l'aeroport estipula que aquest podria arribar a acollir 50 milions de passatgers anuals, perquè la xifra que proporcionam no és gens exagerada.

Per exposar les modificacions que es poden dur a terme a l'aeroport de Palma per tal de poder absorbir el creixent trànsit aeri, en lloc de desgranar què suposa cada projecte, ho farem imaginant el recorregut que ha de fer un passatger des que arriba a les instal·lacions aeroportuàries fins que s'enlaire cap a la seva destinació. Veurem que tots els espais per on passarà hauran augmentat la seva capacitat perquè la seva estada sigui el més breu possible, més eficient i, a més, ho puguin fer molts més passatgers per hora que actualment.

Quan el nostre hipotètic passatger es dirigeixi a l'aeroport per carretera, l'única manera d'arribar-hi, trobarà que s'han modificat els accessos d'entrada per tal que el trànsit terrestre sigui més fluid, s'hauran reordenat els fluxos d'entrada perquè el trànsit de cotxes obtengui major capacitat i fluïdesa. De la mateixa manera, s'hauran creat nous vials de sortida des dels aparcaments d'abonats A i B cap a l'autopista per tal de facilitar l'abandonament de vehicles de l'aeròdrom. A més, també trobarà que s'hauran incrementat notablement les places d'aparcament de vehicles, un 25,67%.

Una vegada hagi arribat a la terminal, que haurà augmentat la seva superfície considerablement, es trobarà amb un increment dels mostradors de facturació, possibilitat per un dels projectes ja executat, l'increment de la capacitat punta del

sistema automàtic de tractament d'equipatge. A més, una vegada hagi facturat en lloc de dirigir-se a la planta superior per passar el control de seguretat, el passatger hi accedirà directament per la mateixa planta de factura, reduint així el temps de trànsit dins la terminal. Seguidament, el passatger pujarà a la planta superior on s'haurà eliminat l'espai de control de seguretat, ara a la planta inferior tal com s'ha indicat, i trobarà que tota la planta, inclosa la terrassa on la gent s'aturava a fumar el darrer cigar abans d'embarcar, s'haurà destinat a ús comercial. De fet, l'espai dedicat a ús comercial s'haurà incrementat un 29%. Cal assenyalar aquí que un terç dels ingressos d'AENA prové del sector comercial, per això pretén ampliar l'espai que s'hi dedica a Son Sant Joan. Posteriorment, el passatger es dirigirà al corresponent mòdul per embarcar. Si aquest és l'A o el D veurà que els accessos s'hauran modificat per tal d'arribar a la seva part central, podent reduir així el temps de trànsit fins a la corresponent porta d'embarcament ja que no haurà de recórrer tot el mòdul.

A l'hora d'embarcar trobarà que als esmentats mòduls A i D s'han incrementat notablement les portes d'embarcament, un 46% en el mòdul A i un 30% en el mòdul D, ja que s'han creat noves posicions de contacte, aquelles que s'hi embarca directament a través d'una passarel·la o *finger*, que també s'hauran incrementat en 6 al mòdul A i en 3 el mòdul D, en detriment de les posicions de remot, aquelles que s'hi embarquen a través d'un autobús o jardineria. Això suposarà que més passatgers puguin embarcar alhora als seus respectius avions, alhora que redueix el temps d'embarcament, ja que embarcar dins un avió en contacte amb la terminal és molt més ràpid, possibilitant així que més avions es puguin connectar diàriament a un determinat *finger*.

Cal assenyalar que AENA pretenia construir una nova plataforma per estacionar-hi avions en remot, però diu que ho descarta després de la polèmica desfermada pel seu projecte.

Una vegada que l'avió estigui carregat i llest per enlairar-se, es trobarà que a la pista nord, la que s'empra principalment per les sortides si el clima no ho impedeix, s'hi han construït dos nous carrers de sortida ràpida per tal que els avions abandonin la pista amb més celeritat, possibilitant així que es puguin incrementar les sortides/hora fins a 48. Actualment s'opera a 34, però ja podria arribar-se a les 43. Aquesta actuació està recollida al pla director del 2001 i planificada des de l'any 2004, 16 anys després AENA la recupera del calaix i aprofita la ja aprovada avaluació d'impacte ambiental, de dubtosa vigència. Cal assenyalar aquí que la llei que regula els processos d'informació ambiental ja s'ha modificat fins a tres vegades des d'aleshores perquè, presumiblement, s'han endurit les exigències per poder aprovar projectes d'aquest tipus.

Per últim, entra en joc un quart projecte que encara no havíem esmentat, ENAIRE vol modificar l'espai aeri mallorquí, és a dir, les rutes per on passen els avions quan s'apropen o allunyen de l'aeroport. Aquestes permetran que el temps d'aproximació i allunyament dels avions es redueixi i es possibilitarà així que s'hi puguin acomodar més trànsit aeri, un 4,47% segons la Comissió Balear de Medi Ambient.

Una vegada desfermada la polèmica per la macroampliació projectada, AENA ha anunciat que renunciava a crear més

aparcaments que no fossin per als treballadors i a la plataforma d'estacionament d'avions en remot, dues renúncies que no impossibiliten una futura ampliació de la capacitat declarada tal, i com veureu.

Per tant, podem intuir que el conjunt d'actuacions van destinades a possibilitar un increment de les operacions a l'aeroport de Palma, ja que s'incrementa tant la capacitat de l'àrea terminal per acollir més passatgers així com més avions.

Tot i que AENA insisteix que el projecte no comporta un increment de la capacitat declarada, actualment de 66 vols/hora, sí que possibiliten que aquesta es pugui augmentar ja que s'augmenten els paràmetres de capacitat tant de l'espai aeri, l'àrea per on sobrevolen els avions de l'illa; del camp de vols, el conjunt de pistes i carrers per on circulen els avions; de la plataforma d'avions, on estacionen les aeronaus, com de la terminal per on transiten els passatgers, i precisament la capacitat declarada va associada a la capacitat individual de cadascun d'aquests sots-sistemes.

Una vegada que s'ha exposat breument el recorregut legislatiu que ens ha portat a aquestes obres i s'ha explicat per què entenem que són una ampliació de la capacitat encoberta, és hora d'exposar per què ens oposam a l'ampliació de l'aeroport de Palma.

Presentàrem la Plataforma a les acaballes del 2019, i ja ho teníem clar: no sols no volem que s'ampliï l'aeroport per tal que segueixi intensificant-se el monocultiu turístic any rere anys, el que hem exigít des d'un principi, cosa que la inesperada situació actual ens referma, és la necessitat urgent i inajornable de transformar de dalt a baix el model econòmic de l'illa.

La pandèmia que travessam, escenari que ni els que portem anys oposant-nos a l'actual model ens podríem imaginar, ha fet caure quasi la totalitat de l'activitat turística i ha arrossegat bona part de l'activitat econòmica que en depèn.

Les xifres que deixa la pandèmia a les Balears són esfereïdores, el producte interior brut s'ha desplomat un 40% fins al juny; l'atur s'ha duplicat aquest estiu respecte a l'any anterior i arribà a l'agost a 74.000 persones; la pobresa s'incrementarà un 11,7% segons Oxfam Intermón; ONG dedicades a atendre persones sense recursos com Càritas han vist com es duplicaven les peticions d'ajuda en assolir pics de demanda mai vists; s'ha incrementat l'augment de les desigualtats de la renda neta 1,7 punts, etc.

Això es tracta d'una vertadera crisi sistèmica per molt que el Govern autonòmic ho negui. El panorama és desolador i destapa les veritats del treball que genera el sector turístic. Els sindicats majoritaris ja apuntaven que el 50% del treball que es genera durant la temporada alta respon a contractes temporals, perquè aquestes persones segurament no han pogut accedir a cap treball durant la no temporada d'enguany, perquè hauran de passar, almenys, tres hiverns consecutius.

I l'escenari podria ser pitjor si no fos perquè es s'allarguen els expedients de regulació temporal d'ocupació als quals s'han hagut d'acollir fins a un total de 153.000 persones, que suposa

un 30% dels treballadors donats d'alta a la Seguretat Social dels quals encara en resten 87.000 dins ERTO, un 17%. La proporció balear és el triple respecte del nivell estatal. Si no fos pels ERTO, l'atur de les Balears arribaria al 27%, una situació dramàtica. Per tant, certificam la perillositat de posar tots els ous dins el mateix paner.

Les diputades i diputats podran argumentar que l'actual situació és excepcional i que tard o d'hora se solucionarà i retornarem a la senda de creixement, però les patronals de l'hostaleria i l'aviació ja avisen: la recuperació serà lenta, no s'assolirà l'any que ve ni per ventura l'altre.

Fins quan podrà l'Estat suportar aquesta situació d'intentar salvar els llocs de treball mitjançant els ERTO? La factura no para de créixer, el deute es dispara i ja s'ha acordat un nou rescat amb la Unió Europea i, com a l'anterior crisi financera, els països frugals, els del nord, s'han reservat el dret de poder paralitzar les ajudes a l'Estat espanyol si el Govern no executa la reforma i els ajustaments exigits. Sembla que vénen noves retallades.

I si s'arriba a superar la crisi econòmica derivada de la pandèmia, fariem malament si pensàssim que no tornarà succeir quelcom similar. El sector turístic se sustenta sobre pilars en els quals nosaltres tenim poca o nul·la incidència, un dels quals és la seguretat, que és el que s'ha ensorrat amb l'arribada de la pandèmia, però no sols pot caure per una crisi sanitària com l'actual, sinó que, conflictes interns, com un creixement rebut de la població illenca al model turístic pot fer que els turistes deixin de voler venir aquí. Com també podrien deixar de venir els turistes per una suposada crisi econòmica en els països emissors o de caràcter global, perquè la bona salut econòmica d'Alemanya i del Regne Unit és un altre dels pilars que sustenten el nostre monocultiu turístic.

Recordem que per mor de la pandèmia no hem pogut avaluar els efectes que tendria el Brexit sobre l'arribada de turistes britànics, alhora que no sabem quins estralls econòmics provocarà l'actual crisi al conjunt de la Unió Europea.

Un altre dels pilars sobre el qual descansa el turisme és l'abundant energia barata, els combustibles fòssils de què disposem per posar en marxa la maquinària turística. Aquí va una altra realitat incòmoda: el petroli no és infinit. De fet, la mateixa Agència Internacional de l'Energia va reconèixer que es va assolir el pic de la producció de petroli convencional a l'any 2005, per ara s'ha pogut atendre la creixent demanda global gràcies al *fracking* i a les arenes bituminoses canadenses, però aquestes tècniques d'extracció resulten més costoses i ineficients i farien incrementar el preu del petroli.

A més, què passarà quan la producció mundial de petroli comenci a davallar en un escenari de creixent demanda energètica global? Presumiblement, el preu dels transport aeri, ja fortament subvencionat, s'incrementarà i farà que viatjar torni a ser el que era: un luxe per a les classes adinerades, perquè actualment no hi ha altra alternativa ecològica als desplaçaments aeris propulsats per petroli, ni es preveu que n'hi hagi.

Per últim, un dels altres pilars sostenidors del turisme és el clima. És innegable que l'èxit del turisme balear és a causa del nostre producte estrella, el sol i platja, i aquí és on entra la gran crisi global que els governs del món no semblen voler afrontar mai, però que sens dubte arribarà si no és que ja és aquí: el canvi climàtic. Aquest produirà un increment de temperatura a l'àrea mediterrània la qual cosa farà que, probablement, molts dels turistes prefereixen cercar altres destinacions menys caloroses.

A més, cal assenyalar que és impossible lluitar contra el canvi climàtic i mantenir l'actual model econòmic, prop d'un quart de les emissions dels gasos d'efecte hivernacle a les Balears són imputables al turisme, i concretament un 15% provenen del trànsit aeri. Aquí hem de recordar que el Parlament ha declarat l'emergència climàtica i s'ha compromès a reduir emissions, això passa inevitablement per iniciar un procés de decreixement turístic.

Per tant, queda pal·lès que el model econòmic de les Balears basat en el turisme és totalment fràgil i vulnerable, que si alguns dels pilars que el sosté cau pot provocar una profunda crisi com la que s'albira fruit de la que patim actualment provocada per la pandèmia del coronavirus.

Acabarem la nostra intervenció, en aprofitar que ens han donat veu al Parlament de les Illes Balears, per fer una interpel·lació directa als membres d'aquesta cambra: si hi ha qualque cosa que digui AENA que sigui certa és que l'aeroport no crea la demanda d'arribada de passatgers, la crea la destinació, el model econòmic establert a Mallorca. És obvi que l'increment de l'arribada de milions de persones any rere any respon a un increment de l'oferta turística de què gaudeix Mallorca. A la passada legislatura vàrem veure com es produïa un increment de places turístiques insòlit, la massiva legalització del lloguer turístic a plurifamiliars, sumat a l'efecte crida que suposà l'anunci d'un sostre de places, que sembla que mai no arribam a assolir, en repartir places turístiques mitjançant una simple declaració responsable, va fer que molta gent corregués a la Conselleria de Turisme a aconseguir la seva plaça. A part, la urbanització del sòl rústic continua i converteix els usos agrícoles en turístics, una transformació que podria ser irreversible si no s'adopten mesures.

A part, no ens podem enganyar, tal i com continuen les dinàmiques de creixement del model turístic de masses actual, aquesta illa necessita l'increment continu de l'arribada de turistes. Fa molts d'anys que la tendència de l'estada mitjana dels turistes decreix perquè es necessita un major volum d'arribades per tal de mantenir les elevades taxes d'ocupacions hoteleres que asseguren desenes de milers de llocs de feina. Si a això hi sumam que les places turístiques segueixen augmentant, sembla desitjable i irrenunciable un augment de les arribades per tal que la màquina turística segueixi en marxa.

Aquests darrers mesos des de la plataforma ens hem observat astorats com s'ha fet tot el possible per tractar de recuperar els fluxos turístics, tot i posar en potencial risc de contagi milers de treballadores i per extensió les seves famílies.

Podem comprendre que per a l'administració sigui desitjable que es posi a fer feina el major nombre de persones

possibles, per tal d'evitar la caiguda de nombroses empreses i l'increment de la factura dels ERTA. Tot i així, albiràvem un bri d'esperança a l'inici de la pandèmia, on alts càrrecs del govern autonòmic obrien la porta a repensar, refer i diversificar l'actual model econòmic, en reconèixer que l'extrema dependència del sector turístic no era desitjable.

Això no obstant, hem observat perplexos com es posava en perill la seguretat sanitària dels residents per tal de reactivar el sector turístic i com es dedicaven tots els esforços a vendre la buida etiqueta de "destinació segura" als mercats emissors i tractar de mantenir els corredors aeris amb els principals països emissors, tot i l'evidència que es generava una segona onada de la pandèmia.

Tenim la sensació que es perd una oportunitat històrica per capgirar-ho tot. La pandèmia ens ha mostrat la nuesa del rei, hi ha més arguments que mai per enfrontar-se als potents lobbies turístics i aturar el seu constant creixement i posar sobre l'agenda un gradual decreixement turístic causat per l'extrema vulnerabilitat del model actual, i això ha d'anar acompanyat de l'aposta per enfortir aquells sectors que han estirat del carro durant el període dur del confinament i que han mostrat les seves mancances: el sector primari, el secundari, l'assistencial, el públic i l'energètic.

Necessitam augmentar les quotes d'autosuficiència per ser més resilients davant una nova crisi global, aquestes quotes d'autoabastiment serien: l'alimentària, la de productes manufacturats, la de productes industrials, la de cura de les persones dependents, la de sanitat i l'educació públiques, etc. Necessitam, en definitiva, posar la vida al centre, tal i com ho demanen desenes d'organitzacions socials i polítiques d'aquestes illes.

Per acabar, volem recordar que aquesta cambra aprovà una proposició no de llei la qual, entre d'altres aspectes, rebutjava qualsevol obra destinada a incrementar la capacitat actual de l'aeroport i que, a més, demanava la cogestió aeroportuària.

Idò, avui mateix, dimecres, 30 de setembre del 2020, s'inicia el període d'execució d'una d'aquestes obres, la creació de dos carrils de sortida ràpida a la pista nord, que possibilitarà incrementar la capacitat de sortides de l'aeroport, tal i com es recull al Pla director de l'aeroport, i tot reciclant un projecte del 2004, amb una avaluació d'impacte ambiental de fa 16 anys i sense que no s'hagi aixecat cap veu de rebuig des de l'àmbit polític i institucional.

És ben hora que poseu tots els mecanismes de què disposeu en marxa per aturar la primera de totes les ampliacions planificades i que comenceu a establir les bases del nou model econòmic de les Illes Balears, basat en l'autosuficiència, la sobirania i la resiliència. Sabem que no es pot aconseguir ni en una ni en dues legislatures, però és necessari dibuixar el full de ruta, ja passa d'hora.

Moltes gràcies per la vostra atenció.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Alomar. Ara procediria la suspensió de la sessió per un temps de 45 minuts, però si tothom hi està d'acord, seguim amb la comissió.

Per tal de formular preguntes o observacions, tot seguit procedeix la intervenció dels grups parlamentaris. La persona o persones compareixents, vostè pot contestar Sr. Alomar de forma individual, o se sol fer de forma global, és a dir que cada grup parlamentari intervindrà consecutivament i després vostè fa una intervenció. Li va bé de forma global?

EL SR. REPRESENTANT DE LA PLATAFORMA CONTRA L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE PALMA (Gaspar Alomar i Trias):

Hi ha prou grups parlamentaris, vuit si no vaig errat, no? Bé, o que plantegin tots els dubtes i els que es puguin respondre col·lectivament els respondré.

LA SRA. PRESIDENTA:

Com?

EL SR. REPRESENTANT DE LA PLATAFORMA CONTRA L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE PALMA (Gaspar Alomar i Trias):

Que plantegin totes les preguntes i n'hi haurà qualcuna de repetida supòs,...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, se solen queixar també si en deixa qualcuna sense respondre. Vull dir que hi ha una segona intervenció després per poder recordar les preguntes.

Idò així passàriem al Grup Parlamentari MÉS per Mallorca. Sr. Ferrer, per un temps de deu minuts, Ferrà, perdó.

EL SR. FERRÀ I TERRASSA:

Gràcies, Sra. Presidenta. Gràcies, Sr. Alomar per haver comparegut en aquesta comissió. Des de MÉS per Mallorca volem començar la nostra intervenció evidentment agraint a la plataforma la predisposició que ha tengut en tot moment en donar resposta a la sol·licitud de compareixença del nostre grup, i alhora, lamentam que el director de l'Aeroport de Palma i representant d'AENA, el Sr. Tomás Melgar, no hagi atès a dia d'avui la també petició de compareixença d'aquest grup, ambdues compareixences sol·licitades pel nostre grup i aprovades posteriorment en comissió, per tant, peticions totes d'aquesta institució, del Parlament.

Esperam que tard o d'hora AENA doni senyals de vida i comparegui en el Parlament, seria una mostra de respecte a aquesta institució, com d'igual manera es va dur a terme per part d'AENA amb el Govern de les Illes Balears, amb el qual sí que va mantenir una relació d'interlocució, una vegada varen ser destapades les obres pels mitjans de comunicació.

També seria un exercici de transparència positiu per part d'AENA el fet de venir aquí, ser escoltat i donar resposta a les preguntes que formularíem els distints grups de la cambra. Però, és clar, AENA i l'obscurantisme que l'acompanya fan difícil que aquest fet es produeixi, una bona mostra de la falta de transparència és, per exemple, el fet de licitar unes obres, quan l'informe d'impacte ambiental estava en exposició pública, un fet legal, però una desconsideració cap a la ciutadania i les institucions de les nostres illes.

Per què, quin és l'objecte d'aquestes peticions de compareixença? Conèixer per part nostra millor els distints punts de vista sobre les obres d'ampliació projectades per AENA i poder determinar millor els distints posicionaments que tenim nosaltres i que tenen la resta de grups polítics de la cambra, fins i tot canviar-los, cosa difícil, ho sabem, però sí obrir un debat que pot contribuir que la ciutadania i la societat civil estiguin més i millor informats i tenguin els elements suficients per poder-ne construir una opinió pròpia o fonamentar-ne millor l'existent. I aquest no és un tema gens banal, ja que l'impacte i el ressò d'aquestes obres en els mitjans i a l'opinió pública ha estat alt.

Hi haurà grups que diran que nosaltres no som competents i que aquest debat és estèril, són els mateixos grups generalment que no faria falta, amb els mateixos arguments, que obtinguessin representació en aquesta cambra, ja que no hi creuen ni en les seves competències. Però diré una cosa, és cert que no tenim competències aeroportuàries, però també és cert que som les institucions d'aquesta terra i que aquestes infraestructures tenen una afectació evident que no fa falta justificar.

I senyores i senyors representants de la plataforma, senyor representant, el posicionament de MÉS per Mallorca és a hores d'ara molt clar i contundent: no a l'ampliació. I per què? Ho justificarem, per deu motius: el primer, perquè són unes obres a l'empara del DORA, un document de regulació aeroportuària del 2017 al 2021, aprovat pel Consell de Ministres i que està en el marc d'un Pla director sectorial de l'Aeroport de Palma de l'any 2001, per tant, obsolet, sense avaluació d'impacte ambiental. S'hauria de plantejar, al nostre parer, fer un nou pla director que s'ajusti a aquestes necessitats actuals, necessitats de mobilitat dels residents insulars i que consideri els impactes de l'entorn.

Segon, perquè, malgrat les peticions del Parlament, de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears i de la mateixa plataforma, em consta amb les al·legacions, AENA segueix sense assumir l'estudi de capacitat de càrrega a les illes. Tenir en compte els recursos energètics, el tractament de residus, l'aigua com a un bé escàs, les infraestructures de depuració, sanejament i proveïment d'aigua, el transport i la mobilitat terrestre a les illes, etc., són necessaris i imprescindibles. I per què AENA ha de fer-se'n càrrec? Perquè és qui decideix el flux de l'entrada més important a la nostra terra, els aeroports de les Illes Balears.

Tercer, tercer motiu, la prioritat de les inversions aeroportuàries que s'han de dur a terme a les nostres illes. Creiem que tenim unes prioritats molt més importants que no aquestes obres d'ampliació, la primera seria donar compliment

a les mesures correctores i compensatòries als veïnats dels nuclis afectats per l'activitat de l'aeroport. La segona, les mesures compensatòries per reduir l'impacte que provoca aquesta infraestructura a la biodiversitat i als espais naturals del Pla de Sant Jordi. Tercera, habilitar els serveis i els mitjans que garanteixin l'accessibilitat universal pel que respecte als serveis i instal·lacions de l'Aeroport d'Eivissa i, en particular, els referits als tram del taulell de l'embarcament fins a les pistes i zones d'embarcament de les aeronaus als vols interilles. Una proposta que ha estat aprovada amb una proposició no de llei en aquest Parlament, una proposició no de llei específica per aprovar aquesta mesura. Quarta, la torre de control de l'Aeroport de Menorca, també una altra iniciativa que ha estat aprovada en aquest Parlament de les Illes Balears i del qual AENA fa cas omís. Cinquena, resoldre la connexió de transport públic amb el tramvia entre la zona aeroportuària i Palma, qualche senyal hem vist en aquest sentit, però són senyals i no tenim cap constància damunt cap paper. Amb els 260 milions per posar un exemple, que costen aquestes obres, es podria fer front a gran part d'aquestes obres i a d'altres, per exemple amb aquesta quantitat es podria fer front a la depuradora de Palma, al tren de Llevant, a mesures compensatòries al Pla de Sant Jordi i encara quedarien fons disponibles per a altres projectes de mobilitat o del cicle de l'aigua, totes elles. El conjunt d'aquestes inversions sumarien 260 milions d'euros.

Quart motiu pel qual ens oposam a aquesta ampliació, afegim una nova prioritat, implantar mesures de control i instal·lacions sanitàries necessàries als aeroports per garantir la seguretat sanitària, mesures totes per fer front a la pandèmia mundial que ens afecta, la COVID-19; també és una iniciativa presentada en aquest parlament i una iniciativa aprovada.

Cinquè motiu: la manca de retorn de riquesa per part de l'Estat a les Illes, i aniré només a l'aeroport, l'aeroport de Palma genera uns beneficis anuals de més de 200 milions d'euros, mentre que la reinversió és pràcticament nul·la, i quan es preveu, com és el cas d'ara, es fa sense pensar en les prioritats i les necessitats reals de la ciutadania i les institucions pròpies d'aquesta terra.

I tot això ens porta una vegada més al debat de la cogestió, que és el sisè punt pel qual nosaltres estam en contra d'aquesta ampliació. La cogestió aeroportuària a hores d'ara és inexistent. En un model de cogestió el Govern i els agents socials i econòmics de les Illes Balears haurien de participar en els òrgans de gestió aeroportuària; les decisions operatives, la planificació, les inversions, la connectivitat, la política tarifària i les decisions comercials tenen una incidència clau en la nostra economia.

Setè motiu, la situació d'emergència climàtica. Diferents institucions de les Illes han declarat la situació d'emergència climàtica, i alhora l'Estat espanyol i la Unió Europea estan valorant a dia d'avui encara, malgrat la COVID, distintes mesures per tal de reduir el nombre de vols existents a causa de la contaminació que generen i així reduir la seva petjada ecològica, i hem de recordar que gran part d'aquests fons europeus s'estan articulant a través de fons que estaven destinats també a la lluita contra el canvi climàtic.

Vuitè motiu, una sospita fonamentada que darrere aquestes obres hi ha una intencionalitat clara, augmentar la capacitat operativa actual.

Novè motiu, perquè no compartim i per tant estam en desacord amb la capacitat declarada actual, especialment, evidentment, en els mesos d'estiu, d'un any normal, no com el d'enguany.

I desè motiu, perquè pensam que l'Estat ha de redirreccionar les inversions a les Illes. Les institucions il·lenques han de poder intercedir i tenir capacitat per fer front a una reconversió i diversificació del model econòmic actual. No podem seguir centrant les inversions en un model que hem vist que és molt vulnerable, i que davant la crisi ha quedat palès que aquesta dependència genera uns efectes socioeconòmics importants en les persones.

Són deu motius pels quals nosaltres, MÉS per Mallorca, mantenim un posicionament clar, repetesc, no a l'ampliació, i el paper de MÉS per Mallorca durant aquests mesos ha estat clar, amb al·legacions, amb concentracions, i a les institucions amb proposicions no de llei compartides amb altres grups, amb mocions i amb altres iniciatives al consell i als distints municipis de la nostra terra. També al Senat.

I vendria ara, Sr. Alomar, a fer-li tota una sèrie de qüestions. Primer de tot, si ens podria informar sobre el nombre d'al·legacions que varen presentar i el resultat d'aquestes al·legacions. També, arran de la seva intervenció, m'agradaria que pogués repetir els arguments pels quals defensen que AENA pretén incrementar un nombre de vols i de passatgers. I per últim també m'agradaria demanar-li si han sol·licitat o tenen pensat sol·licitar reunió amb la direcció d'AENA, amb la direcció de l'aeroport de Palma; o al revés, si la direcció d'AENA ha demanat reunió amb la Plataforma contra l'ampliació.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Ferrà. Ara pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Vidal, per un temps de deu minuts.

EL SR. VIDAL I VIDAL:

Gràcies, Sra. Presidenta. Us agraesc la compareixença, Sr. Alomar, i us don l'enhorabona per venir a exposar el vostre punt de vista quant al que anomenau ampliació de l'aeroport, i així ho podrem contrastar amb altres punts de vista.

En primer lloc, us he de dir que AENA ven aquest projecte com a un projecte de reforma i millora, és a dir que si escoltam AENA segons ells no es produeix una ampliació, que supòs que a vostès també els ho deuen haver dit.

En segon lloc, m'agradaria puntualitzar determinades coses. AENA és el 51% públic, dependent del ministeri del ministre Ábalos, que vostès ho deuen saber, que pertany al PSOE, que és l'Estat espanyol, i el 49% d'AENA és privat. Per tant qui aprova aquest projecte i qui el du a terme és el govern

d'esquerres de l'Estat espanyol. Nosaltres tenim ben clar que anam a favor del medi ambient, i evidentment a favor de les persones, dels visitants i dels habitants. Tal i com han presentat la seva exposició no sé si l'enfoquen en un únic problema d'ampliació d'aeroport, i llavors en tota l'exposició aquest problema l'enfoquen en base a una massificació necessària pel ritme de vida que duim, és a dir, som massa molts, ve massa gent, no en volem pus... He tengut aquesta sensació al llarg de la seva intervenció, en determinades frases. Si no som massa molts, si volem més gent i estam a favor de la globalització és lògic que hem de donar solucions al nombre de persones així com anam creixent a tot el món, i si no, si estam a favor de minvar el nombre de persones, el lloc de discutir la minva no és aquí. Com tampoc no crec que sigui aquí discutir el projecte, estaria molt més bé anar a discutir-lo a Madrid.

He de dir, com he dit moltes vegades, que a vegades amb els companys de MÉS per Mallorca, ens entenem com un rellotge. MÉS per Mallorca, és vera, ha dit que per dues vegades s'ha demanat la compareixença del director de l'aeroport. No té nassos de venir. Bastaria que la presidenta despenjàs el telèfon a n'Ábalos, el seu amic, i l'endemà el director de l'aeroport seria aquí, miri quins collons, eh? No saber venir, no saber fer això, i llavors governar d'aquesta manera. Si ens heu de menester a nosaltres per governar ens ho deis, perquè en això estam d'acord.

També estic d'acord quan diu que els 260 milions d'euros que costa aquest projecte, a més dels 200 de benefici cada any, els 200 de l'any passat, ja de 2019 i 2020, totalment i absolutament d'acord amb vostè que s'emprin per fer la depuradora de Palmanova, que hi ha remei de treure-la, i perquè vinguin els doblers de Madrid aquí, que ens està espoliant de mala manera. Ni REB ni fandangos, tots els doblers que genera Mallorca, cap a Madrid i a altres llocs, aquí no en torna cap, totalment i absolutament d'acord amb vostè.

També estic totalment d'acord amb vostè quant a la cogestió, i li he de dir que les passes que s'han fet per anar cap a la cogestió sempre ha estat el PP que ha anat davant o que ha estirat el carro. Entre 2003 i 2007 es va crear la Mesa del transport aeri; va ser el PP. Entre 2011 i 2015 es va crear el Comitè de desenvolupament de rutes entre el aeroport de Palma, Mahón e Ibiza; va ser el PP. També entre 2011 i 2015, perquè hi havia el PP, es va crear el Comitè asesor de la cogestió aèria aeroportuària; també el PP. Els altres no han fet res mai; xerrar sí, però crear coses no. Per tant nosaltres amb la cogestió sempre hi hem estat d'acord i a més hi hem fet feina.

També estam totalment i absolutament d'acord amb vostè en el fet que volem que AENA ha de millorar l'entorn ambiental i l'entorn econòmic; si els escoltam a ells són millores només de reforma i ampliació de l'aeroport. Però també, també, estam d'acord a millorar les condicions dels treballadors, i més a dia d'avui, i a la seva exposició, senyors de la plataforma, hi ha una contradicció que no entenc i m'agradaria que m'aclarís, és a dir, vostè ha enumerat tots els mals que tenim en aquests moments: pandèmia, economia tirada per terra, falta de feina...; i si aturen l'aeroport tot això augmentarà, perquè vivim d'un monocultiu, que en això sí que estic d'acord amb vostè, que ho ha dit, però abans d'aturar segons quines coses no seria convenient primer, en tot cas, i si

hi ha solucions, que jo no ho sé, posar en marxa altres sectors productius que ens duguin a un lloc que no hàgim de dependre com ara al cent per cent del turisme, com s'està tocant amb les mans? És a dir, si ara hi ha economia..., falta de doblers és perquè no ha vingut turisme, i doblers a Mallorca no n'hi ha ni un. Per tant no és incongruent voler salvar l'economia i a la vegada pegar una bescollada perquè no vinguin més turistes? És a dir, són preguntes que plantej, ja li ho dic.

I, per acabar, li dona les gràcies per haver vingut a exposar el seu punt de vista davant aquest parlament, i a la vegada que vulgui escoltar tots els grups polítics que li volem fer manifestacions. No entenc el Grup Socialista, quan ho té tan bo de fer, i rep bescollades dels seus companys de govern i no fan les passes que s'haurien de fer. En fi, si Ábalos no hagués fet el projecte i no hagués demanat la llicència d'obres, doncs, no el tendriem, no el tendriem, no tendriem la llicència d'obres perquè nosaltres no l'hem demanada.

I això és el que li volia dir. Gràcies i després ja aclarirem més punts.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Vidal. Ara pel Grup Parlamentari Unidas Podemos té la paraula el Sr. Jiménez, per un temps de deu minuts. Sr. Jiménez.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Hola, bona tarda. Sra. Presidenta, diputadas, diputados. Bueno, primero gracias por la comparecencia de la Plataforma contra la ampliación del aeropuerto de Palma, gracias por su presencia aquí en estos momentos. Gracias también al Sr. Ferrà por la invitación que ha hecho a esta plataforma, en el sentido de que aportar la opinión y las visiones de colectivos y movimientos sociales ante problemas cruciales o problemas importantes que se viven en los territorios siempre es de agradecer, siempre es gratificante en el sentido que comentaba el Sr. Ferrà, es una manera de ampliar los horizontes y ampliar las visiones, y eso siempre es interesante.

Nuestra postura desde Unidas Podemos es..., hemos sido siempre contrarios a la ampliación de este aeropuerto, y hacemos una interpretación así de carácter general y relativo también o relacionado obviamente con el territorio de las Illes Balears. Este general que nosotros pretendemos hacer o que hacemos tiene que ver con la problemática que refleja la propia AENA, la propia AENA como empresa. AENA, como sabemos, es una empresa de carácter estatal, pero también es una empresa de carácter multinacional, se mueve en distintos países donde tiene bastante nivel o ámbito de negocios. Es una empresa semipública, con el 51% de acciones, pero su funcionamiento básicamente es de una empresa privada, independientemente del capital público que pueda tener. Y esto es lo que desde Unidas Podemos entendemos que es el principal problema, este funcionamiento que le hace alejarse de los lugares concretos de los territorios donde se mueve y refleja políticas de carácter general comerciales de carácter privado.

Una empresa pública tiene que velar por lo público, la empresa privada ya está para trabajar en lo suyo, en lo privado, y no hay nada que objetar a ese respecto, una empresa lógicamente está ahí o funciona pues para obtener un beneficio de su trabajo. Una empresa pública ya debe velar por otras cuestiones. Y lo que vemos en AENA es que, además, otro problema añadido, si es pública, si la empresa es pública, debería ser coherente con las políticas generales que emanan del Gobierno, en este caso del Estado, al ser una empresa estatal; y ser coherente es serlo pues con la declaración de emergencia climática que se hizo en su día o sobre un mayor control de los fenómenos especulativos que se dan en el conjunto del territorio del Estado.

Esta lógica de maximizar los beneficios sin tener en cuenta el territorio donde se asientan sus infraestructuras, como decía antes, se puede apreciar en las líneas del plan estratégico que se desarrolló cuando afirman en esa estrategia que proyecta una política encaminada a la ampliación de los aeropuertos, la oferta de tarifas competitivas, la mejora de la calidad del servicio, la innovación de procesos aeroportuarios y la sostenibilidad ambiental. Lo de sostenibilidad ambiental lo pondremos entre comillas realmente.

Y decía que esta problemática, que es muy seria o muy grave en la ciudad de Palma, en Mallorca, lo es también en otros lugares del Estado y, por supuesto, de Europa o de otros lugares del mundo, pero también en el conjunto del Estado lo es en Barcelona, lo es en Madrid, también lo es en algún aeropuerto canario y también lo es, por ejemplo, en Málaga, sin ir más lejos, la problemática es la misma, viene a ser la misma.

¿Por qué es esto? Porque la intención de AENA no es limitar o frenar su crecimiento, es al contrario, es aumentarlo, ¿por qué? Porque funciona con esa lógica del crecimiento, del desarrollo continuo, que es la base del capital. Es decir, hemos de crecer, si no crecemos esto se interrumpe. Entonces, ésta es la lógica que hay, por eso hay que ampliar los aeropuertos, las zonas logísticas, las hosteleras, las oficinas, los servicios en general, en esa idea global que hay, que es la de la creación de las grandes ciudades aeroportuarias que se están construyendo en muchos lugares del mundo, como decía antes.

El antiguo presidente de AENA lo decía muy claramente, decía que hay que actuar como motor económico desarrollando ciudades aeroportuarias que dinamicen la actividad económica y ofrezcan nuevas oportunidades de desarrollo. Es decir, pero, desgraciadamente, este señor, en su momento, y tampoco la persona que le sucedió, no hacían ninguna referencia al territorio, que es lo que decíamos antes, ninguna a la gente que vive en estos territorios, ninguna al equilibrio social de los alrededores de estas infraestructuras, ninguna al equilibrio de los ecosistemas que rodean o sobre los que se asientan estas infraestructuras.

No sé qué tiempo me queda, supongo que poco.

LA SRA. PRESIDENTA:

Le quedan cuatro minutos.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ.

¡Ah!, entonces tengo tiempo, estupendo. Bueno, si voy acortando cosas, pero bueno, el crecimiento del transporte aéreo ha sido algo, como bien sabemos, ha sido exponencial en los últimos años.

Ahora mismo con el fenómeno, bueno el fenómeno, con la desgracia que tenemos, que vivimos ahora de la pandemia, no sabemos, es decir, ahora mismo vivimos en un impás importante donde se ha frenado la actividad económica, se ha frenado en la mayor parte de los ámbitos, en la mayor parte de los sectores, y la respuesta que se pueda dar a todo esto puede ser diversa. Nosotros entendemos que este tipo, y verdaderamente la desgracia que ha supuesto esta pandemia para la salud de las personas, en primer lugar, y también para la propia actividad económica, que tiene sus repercusiones tanto en el mundo empresarial, pero fundamentalmente..., bueno, tanto en una cosa como en otra, como en el empleo, quería decir, no obstante, también nosotros lo enfocamos como una oportunidad; es decir, si sabemos ahí llegar a reflexiones tal vez podamos cambiar un poco, digamos, el chip, la manera de enfocar nuestra actividad en líneas generales y convertir este momento en algo diferente.

Sabemos que esto es complicado, esto yo lo digo cada dos por tres y hay personas que me miran como si dijera..., bueno, incluso una vez me lo dijeron que decía tonterías, aquí mismo, pero, bueno, creemos que es una posibilidad de trabajo que no hay que despreciar. El avión ahora mismo es uno de los medios con mayor impacto para el medio ambiente, los aviones producen una gran variedad de emisiones tóxicas, que ya hemos repetidos muchas veces y que no voy a repetir, pero sabemos que ese rápido y continuo crecimiento a lo largo de los últimos años convierte este sector en uno de los principales agentes de insostenibilidad ambiental y territorial, pero también social.

Y no hemos de olvidar una cosa, además esta industria recibe exenciones fiscales de gran importancia, subvenciones enormes que permiten que los billetes de avión que compramos, que nos permiten viajar a cualquier lugar del mundo, sean especialmente baratos, bueno, o más o menos baratos.

Es decir, cuando digo de cambiar de manera de pensar, me refiero también a esto, es decir, a lo mejor hay que cambiar este pensamiento sobre las compañías o las empresas de *low cost*, a lo mejor hay que hacer otro tipo de enfoque con respecto a esto. No significa que los aviones tengan que desaparecer, no significa que los aeropuertos tengan que desaparecer, pero sí ese planteamiento masificado de este tipo de transporte. Esto es a lo mejor lo que hay que plantear, y que tal vez con ello consigamos cambiar este tipo de cosas que nos llevan a esta isla y a otros muchos lugares.

Habría que plantear, por tanto, una moratoria sobre la construcción y expansión de estas infraestructuras, como puede ser el aeropuerto de Palma, incluidos obviamente todos los planes de urbanización comercial e industrial que hay en torno a estas instalaciones, porque no solo es el lugar donde aterriza el avión, es todo lo que se crea allí alrededor.

AENA es una empresa enormemente rentable, es el mayor operador aeroportuario del mundo, como no se cansan de repetir...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Jiménez, ara sí que... ha d'anar acabant.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

... -un segundito, acabo con la frase-, bueno, y ya está.

Las obras del aeropuerto de Palma, más allá de las necesarias para mejorar cometidos de trabajadores y trabajadoras, no son, por tanto, según nuestro punto de vista, estrictamente indispensables y obedecen a cuestiones exclusivamente de rendimiento económico, en un momento en el que deberíamos primar lo contrario por la emergencia climática y por el momento derivado de las consecuencias de la pandemia, por lo cual deberíamos llevar los recursos económicos hacia otro lado.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Jiménez. Ara pel Grup Parlamentari Ciudadanos té la paraula el Sr. Benalal, per un temps de deu minuts.

EL SR. BENALAL I BENDRIHEM:

Gracias, Sra. Presidenta. Voy a ser breve porque este tema es un tema que es del ministro Ábalos y no es competencia autonómica. Entonces nosotros hoy no tenemos gran influencia en Madrid. Voy a ser breve porque esta comparecencia se pidió antes de la pandemia, el aeropuerto está vacío, o sea que no me parece que la ampliación sea un tema de actualidad.

Me parece que la intervención es un poco desfasada, se habla de pasajeros, bueno, pues, si no lo saben, hay una pandemia, o sea que evidentemente las cifras están desfasadas.

Voy a ser breve porque los temas que preocupan a la ciudadanía, como congestión de aeropuertos, siempre han sido temas de ocupación nuestra al igual que la situación de los trabajadores y este parlamento siempre ha actuado cuando ha hecho falta y cuando lo ha considerado necesario.

El Sr. Ferrà ha dicho, efectivamente, que aquí se aprobó una PNL sobre, por ejemplo, zonas de embarque del aeropuerto de Ibiza, pues actuamos cuando hay que actuar y cuando somos competentes.

Simplemente a mi compañero de Izquierda Unida me gustaría decirle que el discurso empresa pública-empresa privada, pues está un poco también desfasado, cualquier empresa mercantil tiene por objeto generar beneficios porque si no es la ciudadanía la que al final del día va a pagar los agujeros con su dinero, y eso tampoco es el objeto. Este aeropuerto no es..., ningún aeropuerto español es el aeropuerto José Martí de La Habana.

Y finalmente, pues, voy a ser breve porque..., y acabando para decir simplemente que el Estado buscó un núcleo duro de accionistas para poder dar justamente seguridad y estabilidad y desarrollarse, entonces, si hay un problema, pues que se vaya a hablar con ENAIRE o con el grupo March, Ferrovial o TCI que son los que realmente gestionan este problema.

Gracias, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Benalal. Pel Grup Parlamentari VOX-Actua Balears té la paraula el Sr. Campos, per un temps de deu minuts.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Gracias, Sra. Presidenta. Bienvenido, Sr. Alomar. Bueno, usted representa aquí una plataforma que lleva como título *En contra de la ampliación del aeropuerto*, es una plataforma en la cual entre otros está adherido el partido MÉS, el partido Podemos. De hecho ha comparecido usted, pero vamos le ha acompañado en su discurso el señor de MÉS y el señor de Podemos de Izquierda Unida, que podría sentarse perfectamente allí, porque solo le faltaba aplaudir con las orejas, pero, evidentemente cuando viene una plataforma con un claro tinte político, como la suya, se escuchan algunos comentarios pues que llaman la atención.

Si me lo permite, primero, permítame que responda a los señores de MÉS y a los señores de Podemos, porque, claro, cuando uno escucha que están tan indignados con estas posibles, como llaman ellos, ampliaciones, y resulta que el 25 de febrero el ministro Ábalos defiende públicamente la remodelación del Aeropuerto de Palma, ¿por qué no se van quejar ustedes a sus socios, al Partido Socialista? ¿Por qué no van los señores de Podemos...

EL SR. FERRÀ I TERRASSA:

Sra. Presidenta, és que l'objecte de la intervenció no es interpel·lar-me a mi, m'està interpel·lant constantment. Crec que ha d'interpel·lar el compareixent...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, intentem no entrar en debats.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Yo, Sra. Presidenta, estoy siguiendo el mismo hilo argumental que han seguido los compañeros que han hablado de muchísimas cosas, incluso de temas que no competen a este parlamento, y voy a seguir con esta dinámica de argumentación ya que no creo que esté incumpliendo ningún tipo de normativa.

LA SRA. PRESIDENTA:

No, l'únic és que no entrem en debats entre nosaltres, Sr. Ferrà.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

No entro en debate, no hace falta que me respondan, es una pregunta que dejo en el aire y ya después si quiere me la responde en el bar, me da igual.

A mí me asombra ver que los partidos Podemos, MÉS, socios de gobierno, pongan el grito en el cielo cuando son ellos los que tienen la llave para acabar con este problema. Diríjanse al ministro Ábalos y pregúntele a él que paralice estas obras que lleva a cabo AENA, empresa pública dependiente de este ministerio; no intenten aquí vender no sé qué porque son ustedes los que permiten que esto se lleve a cabo. Por eso me gustará ver la intervención del Partido Socialista al respecto.

Si nos centramos en los aspectos de las reformas del aeropuerto y uno se lee los informes de AENA, para empezar hay que saber que ya el pasado octubre AENA inició el proceso de licitación de los cuatro proyectos que pretenden remodelar, la terminal y los pliegos de prescripciones técnicas, están definidos.

El proyecto de adaptación de los terrenos para la ampliación del área terminal se adjudicó a Elsamex SA por 1,37 millones de euros el pasado 27 de enero.

Estas obras que ustedes están protestando ya están adjudicadas. Entonces no sé realmente qué estamos haciendo aquí.

Luego, si entramos en el aspecto de si es ampliación o no, uno cuando lee también los pliegos, en ningún momento se habla de ningún tipo de ampliación, sino de mejora, calidad, seguridad en las instalaciones. Es más, cuando se habla de las obras que afectan a la superficie de 30,8 hectáreas, se hacen en un suelo ya pavimentado en su práctica totalidad; es decir, tampoco hay una afección directa sobre la fauna, eso es lo que ponen los propios informes de las obras que, insisto, están adjudicadas y en marcha, porque están en marcha las obras.

Yo simplemente, lo que es evidente es que esta crisis, provocada por este coronavirus y por la gestión nefasta de esta crisis sanitaria que nos ha llevado a esta ruina, demuestra evidentemente que los territorios que dependen mayoritariamente del sector turístico lo van a pasar peor, evidentemente.

Nosotros tenemos la suerte de que, como Baleares es España y no somos algo independiente y allí perdido en medio del Mediterráneo, pues gracias a la pertenencia a nuestra nación, pues no acabaremos comiéndonos las piedras, pero, evidentemente, quien depende del turismo lo pasa mucho peor, por eso también se echan en falta esas políticas, ¿no?, que podrían haber mejorado la situación.

Si realmente estamos siempre hablando de que queremos un turismo de calidad, un turismo mejor, no queremos un turismo masivo ni de borrachera ni nada, deberíamos atender a unos niveles de calidad mucho mayores que los que se han dado hasta ahora, y lo primero que hay que aumentar de nivel, calidad y seguridad es la puerta de entrada, la principal que es

el aeropuerto de Palma. Por eso todas las obras que vayan a mejorar esas infraestructuras, pues siempre serán bienvenidas.

Es más, si estamos precisamente viviendo una situación nunca vista, con una crisis económica apabullante que jamás se ha visto, que parece una postguerra, y estamos hablando de unas obras que van a crear mil empleos directos anuales solo en la fase de construcción, me parece una temeridad intentar parar lo que aun puede salvar a muchas familias que se ven en la más absoluta miseria.

Además, lo saben, que AENA ha renovado también el 80% de la oferta de restauración del aeropuerto, y ¿saben lo que significa en puestos de trabajo esa oferta solo de restauración, añadida a los mil puestos, ya solo en la fase de construcción de esta remodelación? Son miles de puestos de trabajo. Vayan ustedes a decirles a las familias que no tienen nada que cobrar, que no tienen nada que trabajar, que no pueden llegar a final de mes que encima esas miles de personas... no, es que oiga, miren, es que no vamos a hacer las obras porque hay unos señores que dicen que esto es una ampliación y que va a afectar..., bueno, pues exactamente no sé a qué va a afectar, porque, claro, el compareciente ha ido más allá, no ha hablado solo de que esté en contra de la ampliación de este aeropuerto, sino que ha hablado de “transformar el modelo económico”.

Entonces, ustedes pueden llamarse también plataforma para la transformación del modelo económico, y a mí me gustará saber, ya que usted es la declaración que ha hecho, cuál es su modelo económico. Porque ustedes, acompañados de los compañeros de MÉS y de Podemos, quieren un mundo o unas islas donde no haya coches, no haya barcos, no haya cruceros, no haya aviones, no haya autopistas, no haya carreteras, entonces, aparte del carro y el burro, realmente ¿de qué tenemos que vivir? O sea ¿qué, qué, qué..., qué idea de progreso tienen ustedes? Porque se pueden llenar la boca de la transición ecológica, la transición... eso que van haciendo ustedes que es... transiciones constantes, pero realmente con una caída del 40,5% del PIB, con un desempleo que va a llegar a unas 100.000 personas a final de año, sin sumar los ERTE, ¿realmente ustedes creen que poniendo trabas a todo lo que están poniendo trabas ustedes se puede vivir? Porque yo respeto mucho las opiniones de todo el mundo, pero me gustaría saber cuál ese modelo económico, ¿qué es el modelo de Venezuela, el de Cuba, o el más perfeccionado que es el de Corea del Norte? Porque es que, entonces, no puedo entender cómo se pueden defender posturas como esta.

Aquí lo que a nosotros nos ha interesado siempre en esta polémica, yo creo que incluso un poco amplificada por ciertos sectores, que no es tan polémico, porque nosotros hemos ido a hablar incluso con los vecinos que son los que realmente nos preocupan, los vecinos más afectados por estas obras, o por la actividad del aeropuerto, y son precisamente los vecinos quienes últimamente han dicho que el acercamiento entre AENA y los vecinos de Sant Jordi pues cada vez es mayor.

Lo que sí que hay que tener en cuenta,...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Campos, està esgotant el temps...

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Voy terminando, Sra. Presidenta, termino. Lo que sí que hay que tener en cuenta son los derechos de los trabajadores, que eso, tanto en las transformaciones, varias obras, o como quieran llamarlo, siempre deben respetarse y que no caigan, como han caído en otras situaciones de crisis, en el olvido y en el perjuicio de esos trabajadores.

Por eso me gustaría saber cuál es el modelo económico que defienden estos señores.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Campos. Ara pel Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears té la paraula la Sra. Sureda, per un temps de deu minuts. Sra. Sureda.

LA SRA. SUREDA I MARTÍ:

Gràcies, presidenta, senyores i senyors diputats. Sr. Alomar, gràcies per venir aquí a explicar-nos la seva visió i la seva defensa en contra d'aquesta ampliació de l'aeroport de Palma.

Jo el primer que faria seria fer una reflexió una mica entre tots, vull dir que un informe de la Comissió de Medi Ambient en una infraestructura com aquesta, no sigui vinculant, i després que les administracions de les nostres illes, davant qualsevol moviment que puguin haver de fer dins el seu municipi, dins la seva illa, estiguin pendents d'aquests informes i ho siguin i de vegades els moviments no són massa grossos, o no afecten, o no fan massa mal, crec que és una reflexió que s'ha de tenir en compte.

Nosaltres, des del nostre grup parlamentari ja vàrem donar suport a la proposta, a la proposició no de llei que es va presentar en el tema de l'ampliació. Quan parlem de turistes, que és vera que és un monocultiu i que som, crec que com tots, dels que pensam que s'ha de diversificar, que s'ha de fer feina per intentar trobar altres sectors econòmics que ajudin les nostres illes, no pensam en les quantitats, sinó en les qualitats, a posta moltes vegades quan fem propostes són per a aquesta qualitat en el turisme. És cert que les illes són un territori limitat i hi ha una sobreexplotació en molts casos i, per tant, pensam que millores sí, millores en accessibilitat, en comoditat, en modernitat a tots els aeroports de les nostres illes, perquè, a més, tant l'aeroport d'Eivissa, com l'aeroport de Palma són dels que donen beneficis a AENA, per tant, pensam que s'ha de reinvertir en infraestructures i també en personal perquè és tot que dona la qualitat al servei.

Nosaltres també hem defensat i sempre ho defensarem la cogestió dels aeroports i dels ports, perquè pensam que les Balears han de tenir qualque cosa a dir en els punts d'entrada de la nostra comunitat.

I hi ha una cosa que també m'agradaria, quan el Sr. Campos ha dit que tant Podem com MÉS per Mallorca són dins aquesta plataforma, i jo de MÉS per Mallorca ho entenc i de podem també, però Podem té una influència a Madrid, Podem pot

exigir als seus socis a Madrid que aturin això, o que almanco facin una millora en les infraestructures a l'aeroport, però que no hi hagi una ampliació.

I també m'ha de perdonar el Sr. Vidal, però jo veig un *déjà vu*, ara sou vosaltres PSOE, ara és el PP, perquè segur que ara rebrà vostè, Sr. Vidal, quan parli el portaveu del Grup Parlamentari Socialista, però és un *déjà vu*, perquè des d'aquí la realitat és que quan s'ha estat a Madrid, hagi estat qui hagi estat, no han sol·lucionat els problemes, i jo crec que la gent de les illes ens mereixem que hi hagi aquesta solució, que si volem una cogestió i vostès la defensen, exigeixin al seu partit a Madrid que lluiti per aquesta cogestió i que no sigui una defensa en boca petita aquí, o en boca grossa aquí, i quan sigui allà es faci en boca petita.

Per tant, nosaltres com dic, vàrem donar suport perquè aquesta ampliació no es fes, però també creiem que si són millores en les infraestructures, no en quantitat sinó en qualitat, són necessàries a tots els aeroports de les nostres illes, com també ha aportat el Sr. Ferrà, que hi ha moltes coses a millorar a Menorca, a Eivissa i també a Mallorca.

Res més. Gràcies presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Sureda. Ara pel grup parlamentari Mixt, no hi és.

Passaríem al Grup Parlamentari Socialista, i té la paraula el diputat Sr. Borràs, per un temps de deu minuts. Sr. Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Sí, gràcies presidenta. Abans de res, benvingut Sr. Alomar. Permeti'm que comenci fixant la posició del meu grup, ho han fet tots els grups, i la posició del meu grup la fixaré amb tres fotografies, primer una, ho ha dit el Sr. Ferrà, el 17 de juny del 2020 vam aprovar aquí una proposició no de llei, signada per MÉS per Mallorca, el Grup Socialista i Unides Podem, on, diguéssim, rebutjàvem, entre altres coses, totes aquelles obres que significuessin l'ampliació de la capacitat operativa de l'aeroport.

Així mateix, tant el conseller Marc Pons, com la presidenta del Govern de les Illes Balears, la Sra. Armengol, com l'alcalde de Palma, José Hila, es van posicionar també públicament i deixaren clarament que estaven en desacord amb qualsevol intervenció a l'aeroport de Palma que significués un increment d'aquesta capacitat operativa.

Però, és més, perquè açò no ve d'avui, d'un temps el meu grup va presentar en solitari en aquest Parlament, i va ser debatut i votat dia 4 d'abril de 2017, va tres anys i mig, una iniciativa en aquest mateix sentit. Aquestes obres no les va iniciar el Sr. Ábalos, i no justfic el Sr. Ábalos, sinó que dic simplement que aquestes obres no les ha iniciades el Sr. Ábalos, que és una cosa ben distinta. I el meu grup ja es va posicionar per dues raons en contra del procediment d'aquestes obres a l'abril del 2017: una, el fons, és a dir, les obres en si, perquè les desconeixiem i perquè enteníem que no responien a

la realitat de les necessitats de l'illa de Mallorca en aquest moment; i segona, pel procediment que seguia AENA, que és el mateix que s'ha seguit ara. Tot i que en aquests moments val a dir que, de manera insuficient, de manera insuficient, però sí que hem notat almenys un canvi d'AENA amb la darrera administració de l'ens públic, perquè com a mínim ara parlen, fins fa molt poc no havíem parlat mai. I dic que és del tot insuficient el gest d'AENA, però, com a mínim, és un punt d'inflexió diguéssim que va pel bon camí, que no va..., no és suficient ni molt manco, però sí que, diguéssim, és una petita passa endavant que com a mínim parla amb el Govern de les Illes Balears, s'han compromès a reformular, analitzar i debatre les obres.

Aquesta petició de compareixença a la qual el meu grup va donar suport, proposada pel Grup MÉS per Mallorca, es va enregistrar dia 18 de febrer, en aquells moments, i es va sol·licitar per urgència. Les circumstàncies diguéssim que ens ha dut la situació primer d'estat d'alarma i després..., ha fet impossible que es produís abans aquesta compareixença i, evidentment, d'alguna manera l'escenari on es produeix és un escenari, diguéssim, d'excepcionalitat social i econòmica i sanitària, que fa que, evidentment, el debat que avui tenim estigui una mica desdibuixat, estigui una mica descentrat perquè evidentment la realitat en aquests moments és que l'aeroport de Palma és un aeroport, entre cometes, fantasma, on pràcticament no hi passen passatgers a dia d'avui. I, per tant, parlar d'obres, parlar d'ampliacions o no ampliacions de l'aeroport, en aquest moment sembla una mica extemporani, però tant de bo prest puguem superar aquesta situació *d'impasse* i que sigui necessari tornar debatre sobre la necessitat o no de fer actuacions dins l'aeroport, perquè significarà que econòmicament la situació s'ha recuperat, perquè evidentment hi ha moltíssimes, moltíssimes persones que ho passen molt malament i necessitam de la reactivació econòmica.

Després ja parlarem del que fem amb els ous que tenim dins el paner, però, de moment tenim els ous dins un paner i qualsevol moviment que fem d'aquests ous, com vostè ha dit, dins un paner, és delicat, perquè els ous, vostè ho sap molt bé, són fràgils. Dins el paner que són ara els ous tenen una certa consistència, s'aguanten un a l'altre i tenen una certa consistència; si els movem hem d'anar molt alerta com els movem perquè són molt fràgils i podem fer una truita abans de temps i seria molt delicat per a la nostra situació social i econòmica trencar els ous mentre intentam traslladar-los d'un paner a l'altre. És clar, estic d'acord que és necessari diversificar, moure aquests ous, però evidentment s'ha de fer amb molt de seny, a poc a poc i amb bones, com solem dir en aquesta terra.

Però per l'altra raó que estàvem en desacord amb la manera com havia actuat AENA és perquè entenem que el model d'AENA és un model que no respon a una lògica del segle XXI.

Bèlgica, Holanda, Grècia, Regne Unit, Alemanya, Dinamarca, Suïssa, Itàlia, Àustria i la jacobina França, els països punters d'Europa tenen un model absolutament descentralitzat de gestió aeroportuària. Pràcticament a tots aquest països els aeroports depenen dels municipis on són, o

del conjunt de municipis, diguéssim de l'arc d'influència aeroportuària, i amb participació privada, amb participació en el cas de França, per exemple, la jacobiníssima França, de les cambres de comerç i dels ajuntaments; a Estats Units depenen dels seus ajuntaments o bé de corporacions privades; al Regne Unit estan totalment privatitzats; i a la Xina, que fins a l'any 80 els aeroports eren de l'exèrcit, l'any 88 inicien un procediment de cessió dels aeroports als municipis, als grans municipis que tenen aeroport, i en privatitzen una part, és a dir, un model semblant a AENA en la part de privatització, el qual jo no compartesc, però sí amb cessió prèvia als ajuntaments. Per tant és una anomalia dins el món el sistema, el model espanyol de gestió aeroportuària.

No és una qüestió, diguéssim, no només de concepció política de l'estructuració de l'Estat, sinó també d'eficiència política, perquè un aeroport evidentment allò que defensa (...) el municipi, en el territori on és; és a dir, un aeroport no és una illa dins una illa, com Madrid és *Espanya dentro de Espanya*, no, un aeroport ha de ser un instrument al servei de l'economia i de la societat del territori on és, i per açò té tot el sentit que el territori on és tenguí capacitat de decisió sobre tot allò que depèn de l'aeroport.

Per tant per aquestes dues raons estàvem en desacord ja l'any 2017, ja ara, amb la iniciativa de qualsevol obra que signifiqui ampliació de la capacitat operativa de l'aeroport, i estam en desacord amb la via que ha fet AENA per fer-ho.

I evidentment pensar que les coses se solucionen en aquest país amb una telefonada crec que és bastant estrambòtic, no?, perquè si no les telefonades s'haguessin pogut produir ja fa molt de temps, perquè evidentment jo vaig ser membre de la Mesa de transport aeri de la Sra. Cabrer, que ha citat el Sr. Vidal, en vaig ser membre en representació del Consell de Menorca; el Comitè de rutes simplement fa un *powerpoint* anual per dir quines rutes intentarà treure sense cap tipus de recurs econòmic, per tant és un brindis al sol; i el debat sobre la cogestió dels aeroports és una cosa que evidentment, lamentablement, cap govern d'aquestes illes no ha aconseguit, que simplement és el canvi de model aeroportuari, de gestió aeroportuària, com estava intentant explicar fa un moment, que bàsicament està a tot Europa i a gran part del món, del primer món, està en part dirigit per territoris, per municipis i per la iniciativa privada en molts de casos, però evidentment quan és d'iniciativa privada -i amb açò acabaré, Sra. Presidenta- la decisió sobre obres, límits, el que ara aquí és (...) pla director, la decisió és dels territoris on està ubicat. És a dir, qui decidiria en aquest cas a Palma serien l'Ajuntament de Palma i el Consell de Mallorca, en relació amb les obres i en relació amb tota aquesta activitat, i en aquests moments, per l'estructura d'aquest país, la decisió lamentablement passa per damunt moltes vegades de les decisions de la Comissió Balear de Medi Ambient, del Consell de Mallorca o de l'Ajuntament de Palma.

Ja sí ara per acabar evidentment vull reiterar la posició del meu grup, que entenem que (...) moltes obres a l'aeroport que són necessàries perquè són obres de millora de la seguretat i de la confortabilitat, i de la seguretat laboral dels seus treballadors, que són importants i s'han de fer, i açò els sindicats ho tenen claríssim, evidentment dir no a les ampliacions de la capacitat operativa, que són dues qüestions absolutament distintes, i

sobretot pensant sempre que vivim una situació d'excepcionalitat en aquests moments, que la reactivació econòmica ens ha de trobar amb un aeroport de qualitat, que no vol dir més gran, no vol dir més capacitat operativa, sinó un aeroport de qualitat perquè en aquests moments necessitem una reactivació econòmica potent, i com que tenim tots els ous dins un paner, fem que aquest paner funcioni i després a poc a poc intentarem ja, sense rompre cap ou, dur alguns ous dins altres paners.

Gràcies, Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs. Així passaria, per contestar preguntes o... un poc les exposicions de cada grup, té la paraula el Sr. Alomar.

EL SR. REPRESENTANT DE LA PLATAFORMA CONTRA L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE PALMA (Gaspar Alomar i Trias):

Si em deix alguna cosa m'ho podeu dir. Començarem..., bé, MÉS per Mallorca ha fet tres preguntes. Quin nombre d'al·legacions varem aconseguir arregar i si hem rebut alguna resposta. Bé, varen ser unes 2.300 i no hi ha hagut resposta per part d'AENA, almanco..., per part d'ENAIRE, que era la que gestionava la rebuda d'al·legacions.

M'ha demanat que repeteixi els arguments per què AENA pretén..., pensam que AENA pretén ampliar la capacitat. Clar, AENA està amagant una mica la intencionalitat d'aquestes obres. Quan explica amb la justificació d'alternativa única que planteja aquesta ampliació assenyala que per a l'any 2025 el trànsit de l'aeroport es preveia que havia de ser de 33,78 milions de passatgers, i el mateix DORA diu que la capacitat màxima de l'aeroport són 34 milions de passatgers. Diu que si no es fan aquestes remodelacions no es podrà atendre el trànsit d'una manera adient, ho diu amb aquest eufemisme, i diu que aquesta ampliació permetrà acomodar el trànsit dels propers vint anys. No assenyala quin és aquest nombre, però, com he explicat, dins el plec de prescripcions tècniques sí que hi ha un estudi de càlcul del trànsit i sí que hi ha un nombre concret d'operacions per a l'any 2040, que són més de 290.000 operacions, i ara estem en 210.000. Si això no és una ampliació de capacitat encoberta ja no sé què pot ser.

Per altra banda a la meua exposició he intentat explicar que tots els sots-sistemes que conformen l'aeroport, des del camp de vols, des de la plataforma d'avions, des de la capacitat de terminal..., tots aquests sots-sistemes amplien la seva capacitat. Com es determina la capacitat declarada dels aeroports? És a la Secretaria d'Aviació Civil -crec que s'anomena així-, que cada sis mesos aproximadament publica les capacitats declarades de cada aeroport en funció de les peticions que li ha fet AENA i en funció de les capacitats d'aquests sots-sistemes: del seu camp de vols, de la seva terminal, etc., etc. Idò veiem que tots aquests sots-sistemes, tots, amplien la seva capacitat en un o altre dels projectes que estan en marxa. Si sumam això a aquesta xifra que tenen amagada d'operacions que esperen per al 2040, i t'estan dient que estan intentant adequar l'aeroport

als pròxims vint anys, jo crec que està claríssim que això és una ampliació encoberta de la capacitat.

Automàtica no sumaran, no pujaran de 66 vols a 87 a què podrien arribar, però en qualche moment diran "l'aeroport està saturat i ara tenim la capacitat d'ampliar els vols"; quan arribi el moment òbviament tendran la capacitat de sol·licitar a la Direcció General d'Aviació Civil aquest increment de la capacitat, ho veim així de clar.

I si havíem demanat alguna reunió amb AENA. Sí, des del principi, però no hi ha hagut resposta, i tampoc..., bé, varem tenir aquella reunió amb ells després que es reunís amb la conselleria de Mobilitat, on varen exposar un poc les renúncies a què estaven disposats a dur a terme per tal de tirar endavant el projecte, que era llevar aparcaments de cotxes i llevar posicions d'avions en remot, és a dir, havien de construir també una nova plataforma on hi cabien entre 9 i 12 avions, per poder carregar-los a través d'autobusos i, en teoria, han renunciat a aquestes dues parts del projecte, però creiem que el bessó es manté intacte.

No sé si m'he deixat res més.

Quant al Partit Popular, AENA diu que reforma i que no amplia, jo és que ja no sé..., si ha d'anar a missa això, el que digui AENA, idò *¡apaga y vámonos!* Nosaltres ens hem llegit el projecte, intentam explicar-lo, ja no sé què més hem de fer! Agafau-lo vosaltres i llegiu-vos-el!, la veritat. Òbviament, a cap part et dirà: estam ampliant la capacitat de l'aeroport, és una cosa que intenten evitar perquè saben que durà una resposta, segurament, ciutadana.

Estic d'acord amb el que ha assenyalat, que AENA es troba en mans del Ministeri de Mobilitat i, bé, ara no sé com es diu, l'antic Ministeri de Foment, i que està..., bé, primer hem de recordar que la semiprivatització la va donar el Partit Popular a aquesta mateixa llei que he assenyalat, la Llei 18/2014, i que el Partit Socialista -en aquell moment- va dir o va prometre que desferia aquesta privatització i encara no ho ha fet! De fet, ens consta, llegint mitjans digitals econòmics, que fins i tot s'han incrementat el repartiment de dividendes entre els dirigents d'AENA d'ençà que està en mans del Sr. Mauricio Lucena, que ha passat d'un 80% del que ingressa aquesta societat mercantil a repartir-se entre l'Estat i la part privada.

Què vull dir amb això? Que sí, nosaltres ho tenim clar, és Ábalos qui té la paella pel mànec, ho tenim claríssim! I bé, després ja arribarem al company del Partit Socialista, que ells diuen que estan en contra d'una ampliació de la capacitat encoberta, però li vull demanar, concretament, a veure si creuen que aquest projecte és una ampliació de la capacitat encoberta o no. No podem dir: ens oposam a això, però no miram el projecte ni l'analitzam ni ens posicionam en aquest projecte en concret, això és intentar despistar el personal, sincerament.

No he entès gaire bé aquesta reflexió que m'has fet, això de la minva de persones, no sé si, la veritat, no ho he entès. No és perquè vulgui ser descortès, però en cap moment... jo només he volgut dir que, bé, que veiem amb aquesta situació actual que aquest model és molt fràgil i que, si hi ha aquests problemes

externs que he intentat enumerar per on més podria fer un tro aquest model, que ens trobarem a les mateixes, que a qualque moment hem de començar a repensar com sortim d'aquesta situació d'extrema dependència.

És clar que suposarà... canviar aquest model suposa que vengui menys gent, òbviament, però no és per una qüestió..., no sé si em vol treure el fantasma de la turismofòbia i aquestes coses, simplement és una qüestió lògica, que no és sostenible aquest model i que hem de canviar, i punt; no és perquè no es vulgui que vengui gent aquí ni, no ho sé, no he entès gairebé la reflexió que intentaves fer.

I després m'has dit que hi havia una contradicció o una incongruència en el nostre discurs, no?, que com es podia salvar l'economia volent salvar el turisme..., no salvar el turisme. Jo estic d'acord amb el que ha dit el company del Partit Socialista, amb el que diu vostè, que ara mateix tenim els ous on són i que el que és urgent aquí és que la gent no passi gana, i que la gent hagi de fer feina. Però tenim l'elefant dins la sala i veiem que aquest model pot ser molt problemàtic, i el que intentam dir nosaltres és que cal començar a pensar altres maneres de diversificar l'economia i de no dependre excessivament de fora, això és el que intentam dir.

Que se'ns exigeixin receptes màgiques, a seixanta anys, d'aquest desenvolupament que ha suposat també aquest creixement de les persones que hi ha aquí a les Illes, i això ho dic en el sentit que de cada vegada és més difícil aconseguir una autosuficiència en un territori insular, quan ha crescut tant la població, supòs que atreta per aquest model de tenir feina poc qualificada i que hi pugui estar molts mesos, no? I ha vingut aquí molta gent a...

I ara, revertir aquesta situació i aconseguir ser... el model que nosaltres defensam o el que ens agradaria és tendir que no haguem de dependre tant de fora. Vàrem veure amb el Gloria, dos dies de no poder venir vaixells, i hi ha prestatgeries buides. Els pagesos es manifestaven poc abans de la pandèmia, dient, posant sobre la taula les seves reivindicacions i fent visible que sols un 15% de la producció del que consumim prové de la nostra terra; és a dir, el que nosaltres pretenem és intentar revertir totes aquestes dependències externes que s'han creat amb aquest model, que sabem que fins i tot pot ser impossible, no som uns utòpics que no vegem les limitacions que té aquest territori, però almanco hem de fer que la pròxima crisi que vengui l'hòstia no sigui tan grossa, dependre menys del sector serveis i, sobretot, de què hagi de venir tota aquesta quantitat de gent per posar en marxa tota la maquinària de feina d'aquest territori.

No sé si amb això t'he contestat un poc.

Company de Podemos, bé, crec que no has fet cap pregunta en concret, no? Podem estar d'acord amb bona part de la teva intervenció, però sí que crec que altres diputats han assenyalat una cosa que és certa, que vosaltres també sou allà dins a Madrid, i crec que hi teniu no sé si són dues o tres diputades d'aquí, de les Illes Balears, allà, que fins i tot la Plataforma ha tengut reunions amb elles per veure si movien fils, i creiem que això ha estat totalment infructuós. Creiem que no es poden eludir responsabilitats i que, almanco, sabem que vosaltres no

estau dins el ministeri..., el que era el Ministeri de Foment, però sí que podeu mirar de moure fils allà dins, creiem que és necessari que ho faceu, la veritat.

De Ciudadanos, que no hi és, idò, em sap greu haver-li fet perdre el temps per aquest tema desfasat, i la veritat que no he entès res del seu discurs liberal, la veritat, només m'ha quedat allò d'*el aeropuerto José Martí* i no sé què punyetes té a veure amb tot això!

A VOX, *bueno!* Primer, gràcies pel consell d'organització política, miraré de no tenir-los en compte. Ha dit que la Plataforma té un *tinte* polític clar. Una cosa és la gent que som dins la Plataforma organitzats i que fem coses i una altra són les adhesions externes. Si agafen un partit i s'hi volen adherir, s'hi poden adherir, però ni dirigeixen ni diuen ni fan *ni cortan ni pinchan*, sap? És a dir que tampoc no té un *tinte* polític tan clar, sobretot, quan som els primers que intentam donar-los canya perquè moguin fils.

És a dir, no estam aquí dient *la culpa es de Madrid*, sinó que des d'aquí intentam també que es moguin fils per intentar que no segueixi això i creiem que ells també tenen la seva responsabilitat i crec que a la meua exposició també he assenyalat la responsabilitat que tenen al govern d'aquí de seguir amb la dinàmica d'intensificar aquest model i que fa que, òbviament, creixi la demanda d'arribades! Jo el que he intentat defensar és que si tampoc no es limita el creixement d'aquesta demanda, òbviament, AENA voldrà ampliar l'aeroport perquè això suposa un increment dels seus beneficis, que significa un increment del rèdit que treuen els seus accionistes, davant dels quals han de respondre.

Bé, crec que no t'has llegit els mateixos plecs de prescripcions tècniques que jo, la veritat. Les obres no estan adjudicades, les obres grosses, només estan adjudicades la reforma de la pista o obres menors per tal que s'iniciïn les obres grosses, però... les quatre peces en què se separa l'ampliació de l'aeroport no estan adjudicades, estan licitades des de l'octubre-novembre, però no s'han adjudicat a ningú. De fet, s'està a l'espera que el Ministeri de Transició Ecològica doni l'*Okay* o no després dels informes que ha rebut; és a dir, crec que estan un poc perduts.

Bé, el mateix, dius que els plecs no parlen d'ampliació, sinó de remodelació; ja te dic que els plecs mostren una xifra concreta de 290.000 vols. Si no la vols veure, no la vegis.

Diu que totalment el projecte es modifica..., bé, no té una afectació sobre la flora i la fauna. També t'hauries de llegir l'estudi d'impacte ambiental perquè sí que té una afectació sobre la fauna, les aus.

Òbviament sí, es desenvolupa dins del mateix recinte aeroportuari, però bé, no som d'aquests..., no sé si pretén que aquesta caricatura que feu de vegades dels *ecologistas come flores* i que, perquè llevin un arbre, ens manifestarem; no és per això, ja he exposat perquè ens oposam a tot això.

Has dit que aquestes obres generaran mil llocs de treball anuals. D'acord, i què? I quan acabin les obres, què fem? Fem una altra macro obra i seguim emprant gent? Que més té això!

Nosaltres intentam cercar altres maneres que precisament la gent pugui tenir feina i viure dignament, *no todo vale* perquè la gent tenguí feina; creiem, la veritat.

I quin és el model econòmic que defensam? Ja ho he dit, no podem nosaltres donar fórmules màgiques a seixanta anys d'aquest desenvolupament; és un *problemon* el que hi ha aquí mateix, creiem que totes aquestes crisis succeiran a mesura que passin els anys, tal vegada no tan virulentes com l'actual, però succeiran, i nosaltres creiem això, que hem d'intentar reforçar els sectors bàsics de l'economia perquè creiem que aquí hi ha molt de marge de creixement per abandonar a poc a poc aquest turisme de masses que tenim.

Bé, la companya d'El Pi no..., bé, ha fet la seva exposició, si no m'equívoc tampoc no has fet cap pregunta en concret.

Bé, al Partit Socialista ja he avançat un poc, estau en contra de projectes que augmentin la capacitat, vosaltres creieu que aquest projecte augmenta la capacitat declarada? No l'ha augmenta directament, però possibilitat que es pugui augmentar la capacitat declarada, sí o no? Estau en contra d'aquest projecte o simplement estau per fer una declaració ambigua i no fer res més? Vosaltres sou els qui teniu la paella pel mànec, sou els que... òbviament totes aquestes actuacions es varen dissenyar pel Partit Popular al Govern quan varen aprovar la Llei de creixement, el DORA, etc., ens agradi o no; ara mateix sou vosaltres els que heu agafat la patata calenta i l'estau executant, com ha passat amb l'autopista de Lluçmajor a Campos.

I bé, nosaltres la passa que heu aconseguit la veig prou..., ja ho he dit, aquesta reformulació del projecte creiem que no afecta el bessó de la qüestió, simplement lleven aparcaments de cotxes i d'avions i AENA es mig compromet a dur el tramvia, ja veurem en què acabarà això, però l'ampliació de la terminal i la capacitat que puguin venir més vols i hi càpiguen més persones per hora, això no s'atura gens.

I bé, ja està, això era bàsicament el que et volia demanar per interpel·lar un poc directament. I la veritat és que he passat gust de l'exposició, d'explicar els altres models de gestió aeroportuària, crec que t'ho has treballat un poc. Ho dic seriosament, eh!, que m'ha agradat sentir que, bé, no ho sé, no ho coneixia, ja està. Només és perquè..., jo que sé, s'ha de reconèixer quan algú aprèn qualche cosa.

Ja està, ja he acabat.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Alomar. Ara vendria el torn de rèplica. Pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, Sr. Ferrà, té un temps de cinc minuts.

EL SR. FERRÀ I TERRASSA:

Gràcies, Sra. Presidenta. Vull fer una valoració de distintes aportacions que s'han fet, puntualitzar-les. S'ha parlat, per exemple, que certs projectes estan encaminats a millorar les condicions laborals dels treballadors; nosaltres estam d'acord amb millorar les condicions laborals dels treballadors, però no

estam d'acord que, de vegades, sota aquest paraigua, la finalitat o les obres evidentment vagin encaminades a una altra finalitat, però sí que coincidim que hi ha intervencions per part d'AENA que anaven únicament i exclusivament a millorar les condicions dels treballadors, però no totes, no totes.

D'igual manera, també estam d'acord amb segons quins projectes que s'han presentat per millorar l'eficiència energètica de les infraestructures de l'aeroport.

També s'ha comentat, hi ha una cosa que voldria remarcar, és a dir, i crec que és important per entendre..., crec que ho ha comentat el company d'Unidas Podemos, el funcionament privat d'AENA, malgrat aquest 51% del percentatge de participació sigui públic, és a dir, crec que aquesta frase és demolidora i dona entendre de vegades moltes coses, sense que això vulgui dir ni exculpar absolutament ningú, tothom té les seves responsabilitats, però és cert que el funcionament a la pràctica és d'operar com a una empresa privada.

S'ha comentat i aquí quasi quasi ho he de dir com a una al·lusió sobre que aquesta compareixença estava desfasada, justament ara el company que ho ha comentat no hi era, però sí és que li han dit, a la intervenció del compareixent ho ha comentat, que les obres estan licitades, qualcunes executades, però pràcticament totes licitades. Avui mateix s'ha explicat, n'hi ha una que està licitada i és vera que aquesta compareixença estava pensada a un moment determinat i que, arran de tot el retard per mor de la COVID, la fem avui, però que qui ho digui sigui ell, quan han presentat proposicions no de llei, Ciutadans, que evidentment no vull dir desfasades. Ara, per exemple, la setmana passada a aquesta mateixa comissió en vàrem tenir una del Partit Popular que evidentment ningú no tenia cap problema a reconèixer, hi havia qualche punt que..., bé, que ja estava desfasat, però a tots els grups això ens ha passat. Però és que no és el cas d'aquesta compareixença, no és el cas, pel motiu que he explicat.

També se'ns ha citat de, bé, estar avui molt contents i *de aplaudir con las orejas*. Jo vull recordar que aquest grup parlamentari no ha demanat només la compareixença de la plataforma, ha demanat la compareixença del director d'AENA, i que l'esperam, del director de l'aeroport de Palma i, precisament..., tant m'és, jo el que vull poder agafar posicionament i escoltar totes les parts. Per tant, aquí no només demanam compareixences de plataformes o d'administracions o de persones que pensem que puguin tenir una afinitat amb nosaltres en una qüestió determinada o en una qüestió general.

Sobre l'ampliació, és clar, vull comentar una reflexió que s'ha fet aquí, l'ampliació no és només quan es consumeix territori, quan hi ha un consum de territori, que també evidentment, això és evident; és a dir, si hi ha unes obres que s'amplien sobre un territori ja consumit per incrementar o que puguin incrementar una capacitat, aquest nombre de gent que s'incrementarà evidentment després consumeix tota una sèrie de recursos. Evidentment som davant d'una ampliació, quan diem ampliació com a terme general.

Sobre que les obres generen feina, jo, és igual, no cal contraargumentar massa. Ja he explicat per exemple quants projectes aquesta cambra ha aprovat perquè AENA dugui a

terme als aeroports de les Illes Balears, a part molts d'altres als quals s'havien compromès. I és clar, crec que tots aquests projectes generen llocs de feina, fins i tot són molt més projectes, amb la mateixa quantitat econòmica he citat molts més projectes que generarien, estic segur, molts més llocs de feina. I estic segur que els diputats que defensen que l'argument és generar llocs de feina estaran d'acord amb mi que si la petita i mitjana empresa pogués presentar-se amb igualtat de condicions que les grans empreses encara es generarien més llocs de feina.

Després hi ha hagut, bé, l'observació que ha fet la diputada d'El Pi sobre l'informe d'avaluació ambiental, que evidentment estic totalment d'acord, totalment d'acord que és un escàndol en aquest sentit.

LA SRA. PRESIDENTA:

Hauria d'acabar, Sr. Ferrà.

EL SR. FERRÀ I TERRASSA:

I després res més, simplement agrair la compareixença i agrair la resposta a les preguntes.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Ferrà. Ara pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Vidal, per un temps de cinc minuts.

EL SR. VIDAL I VIDAL:

Gràcies, Sra. Presidenta. Simplement per remarcar un poc l'ambient i el que s'ha viscut, jo vos he agraït i vos torn a agrair la vostra presència, per saber opinions diferents a aquesta (...), però per aclarir determinades postures que tal vegada queden un poc embullades.

Sr. Jiménez, voy a ponerle un ejemplo porque me da la sensación...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Vidal, no entrin en debat, ja ho hem comentat abans.

EL SR. VIDAL I VIDAL:

... sí, no, no..., és un aclariment pel que ens respecte; és a dir, *en estos momentos, Sr. Jiménez, quien gobierna España son ustedes juntamente con el PSOE y ¿por qué gobiernan? Pues porque el pueblo español dijo: ahora que gobierne la izquierda. Perfecto, fantástico.*

¿Y qué diferencia hay? Pues que nosotros perdimos, y nosotros no gobernamos, y la diferencia es que ustedes toman gestiones, es decir, el que gobierna toma decisiones de gestionar y lo que quiere hacer y lo que no quiere hacer y los que están en la oposición, pues o están de acuerdo o critican las decisiones.

Pero así como su jefe de filas en un momento dado le dijo: Marlaska, 40 guardias civiles delante de mi casa porque me

tocan cacerolas, y al día siguiente tuvo los 40 guardias civiles. Si ahora en el próximo Consejo de Ministros su mismo jefe de filas, Iglesias, coge y dice a Abalos: ¡qué mañana se paren las obras del aeropuerto! Mañana estarán paradas, costará recursos, costará la pera y costará todo esto, pero estarán paradas. Por lo tanto, usted manda mucho y manda porque el pueblo español se lo ha dicho, y yo lo respeto, pero asuma su responsabilidad y no me eche balones fuera, porque ustedes, juntamente con el Partido Socialista, son los capos, muy bien.

¿A visto como el diputado del PSOE es muy inteligente, y yo le respeto, ha hablado de los aeropuertos de China, Singapur y Sudáfrica, y el ponente le ha comprado el discurso, y el ponente le ha comprado el discurso cuando estamos aquí hablando de la ampliación del Aeropuerto de Palma de Mallorca, inteligentemente? Esta es la diferencia.

Con el Sr. Ferrà, pues a veces tenemos puntos en común y me gusta tenerlos. Totalmente de acuerdo, como también el Sr. Ferrà, con la diputada de El Pi, evidentment Maria Antònia, és totalment una olla de caragols que una obra com aquesta no hagi de menester impacte ambiental i si tu vols posar un restaurant a fora vila l'hagis de menester, evidentment no té sentit, però això com tantes i tantes coses que tenim.

En fi, supòs que el senyor ponen ha vist distintes postures dels partits polítics que conformen aquest parlament, que, com que som molts, evidentment hi ha molts de punts de vista i tothom es pensa tenir la raó i per ventura al final no la té ningú.

Però, per acabar, em reiter, li agraesc el seu acte d'haver volgut venir aquí a explicar-nos-ho, m'ha agradat molt saber el seu punt de vista, però em reiter així com he acabat, és a dir, en una empresa el que té la part més grossa comanda i en aquest cas, idò per part nostra, indistintament del que nosaltres fariem o deixariem de fer, però en aquest cas concret en aquest moment no comandam. Per tant, no tenim res més a afegir, més que l'opinió i la participació que hem tengut.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Vidal. Passariem al Grup Parlamentari Unidas Podemos, Sr. Jiménez, per un temps de cinc minuts.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Bien, brevemente. Aclarar que... al proponente de..., bueno, el que... a la persona invitada hoy simplemente aclararle que no soy de Podemos, que siempre lo hago, cada dos por tres me toca decirlo, soy de Izquierda Unida, pero, bueno, al margen de esta cuestión la propuesta de llevar evidentemente es cierta, es decir, al tener representación parlamentaria en el Congreso de los Diputados y presencia en el propio gobierno a través de algunos ministros, pues es evidente que hay que trasladar estas peticiones allí, cosa que hemos hecho, es decir, otra cosa es el resultado de momento de estas peticiones, pero hecho, hecho está. Esto es básicamente lo que quería decir.

En cuanto a lo que está diciendo el representante del Partido Popular, pues, está muy bien, hasta lo puedo compartir, este

tipo de cosas, es evidente, lo que está diciendo, otra cosa es que estemos de acuerdo, como Izquierda Unida, con la línea que se pueda seguir desde el ministerio con respecto a AENA, que esa es otra cuestión.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Jiménez. Ara passariem al Grup Parlamentari Ciudadanos, no hi és. Pel Grup Parlamentari VOX-Actua Balears, Sr. Campos, cinc minuts.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Gracias, Sra. Presidenta. Sr. Alomar, me ha quedado claro cuál es el modelo económico que ustedes defienden. También me ha quedado claro que al Sr. Borràs, el representante del Partido Socialista, le gusta el modelo chino, el modelo chino aeroportuario que también lo ha defendido. Espero que se refiera exclusivamente al modelo aeroportuario y no al modelo político chino, pero bueno, es bueno saberlo y que ustedes además lo aplaudan, el modelo chino.

Por otra parte, Sr. Alomar, yo incluso puedo llegar a entender que a ustedes les gustaría que Balears, incluso España o Europa se hubiera desarrollado de otra manera, lo puedo llegar a entender, pero es que vivimos en el año 2020 y tenemos lo que tenemos y, probablemente, cuando se inició este desarrollo ni usted ni yo habíamos nacido. Entonces, lo que no podemos hacer ahora es pretender retrocedernos, pues no sé, cincuenta años atrás porque eso va a afectar a muchísima gente; incluso me pongo -fijese si hago un esfuerzo- en que ustedes todo esto lo hacen con una buena intención en favor de la sociedad, pero es que si aplicáramos lo que ustedes defienden la inmensa mayoría de la sociedad viviría en la más absoluta miseria, acabaríamos a tortas por la calle.

Hoy Balears tiene 1.200.000 habitantes, somos absolutamente incapaces con lo que producimos aquí poder vivir, esto es una realidad. No podemos pegarle patadas a la gente para que se vaya, supongo que ustedes no pretenderán eso. Entonces, hay que gestionar con lo que se tiene, yo no digo evidentemente que nos convirtamos en una especie de Hong Kong y seamos 25 millones de personas viviendo en Mallorca, no. Entiendo, y además he pasado muchos años estudiando el desarrollo sostenible, pero es que el desarrollo sostenible no va por la vía que ustedes defienden, ustedes defienden una política que corta de raíz con todo lo que tenemos, o sea, es una política rupturista, y eso, si hablamos de ampliación del aeropuerto por ejemplo, podríamos estar de acuerdo que a lo mejor si aquí nos plantearan que van a poner pistas de aterrizaje hasta la Albufera de Mallorca probablemente encontraría usted nuestra oposición, pero es que de lo que vemos de lo que se plantea y de lo que dice AENA, a no ser que nos esté tomando el pelo, aquí vemos obras de mejora, de seguridad, vamos, para tener una buena entrada a Mallorca.

Por cierto, Sr. Borràs, el aeropuerto... un aeropuerto internacional es la frontera de un país, lo digo por lo que me ha dicho, no, no es una isla, es una frontera, entonces como tal debe ser gestionada como tal, lo digo porque no entraré en el

debate de la cogestión, pero lleva mucho más allá el debate de la cogestión que no simplemente el ansia de colocar más cargos políticos en más administraciones, cuando lo que hay que hacer es quitar cargos políticos que, además, ya vemos cuál es el resultado de los políticos gestionando, lo hemos visto en las cajas de ahorro.

Por tanto, Sr. Alomar, gracias, por su intervención. No apoyamos sus reivindicaciones y espero realmente que no nos veamos en la tesitura de tener que lamentar que unas obras que pueden ser de mejora de la calidad, de la seguridad y que van a dar tantos empleos se paralicen y aun dentro de la inmensa ruina económica a la que nos enfrentamos por esta crisis aun tengamos que lamentar muchos más daños.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Campos. Ara pel Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears té la paraula la Sra. Sureda, per un temps de cinc minuts. Sra. Sureda.

LA SRA. SUREDA I MARTÍ:

Gràcies, presidenta. Sr. Alomar, només vull reiterar les gràcies les gràcies per haver vengut a explicar-nos la seva postura davant l'ampliació de l'aeroport.

Per responsabilitat pens que el director d'AENA també hauria de venir a exposar-nos el pla, per explicar-nos també els dubtes que poguéssim tenir. I he de manifestar que per desgràcia no pintam res, que desgraciadament a Madrid no ens escolten així com ens haurien d'escoltar, haurien d'escoltar i sobretot quan hi ha una gran majoria dels grups parlamentaris d'aquesta cambra que defensen que no hi hagi aquesta ampliació de l'aeroport. Com dic, nosaltres amb tot el que siguin millores, modernització, etc., hi estam d'acord, però no en quantitat, que no vol dir qualitat; en això nosaltres estam d'acord amb vostès.

I simplement reiter les gràcies per la seva compareixença.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Sureda. Passariem ja al Grup Parlamentari Socialista, Sr. Borràs, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Per començar pel final, vam donar suport a la presència aquí del director de l'aeroport; evidentment el director de l'aeroport crec que encara la Mesa de la comissió no ha programat la seva compareixença, per tant no ha tingut oportunitat de dir ni si ve ni si no ve, vull dir simplement, s'ha de comunicar. Que és previsible que no vengui perquè normalment, des que jo som diputat, que fa nou anys, no ha vingut cap representant de l'administració central? És molt probable, però evidentment el meu grup ha demanat

sempre que venguin, i no ha vingut, i el Sr. Vidal ho sap perfectament, ningú mai.

Jo no sé d'on ha tret el Sr. Campos que m'agrada el model xinès aeroportuari, no m'agrada, a mi m'agrada un sistema descentralitzat, però públic, sense participació privada; no m'agrada el model xinès, em sap greu.

I no sé d'on ha tret que l'aeroport de Palma és una frontera, a l'espai Schengen no hi ha fronteres, i l'aeroport de Palma és un espai Schengen i no hi ha fronteres. I esperem que amb el Brexit, la sortida del Regne Unit de l'espai Schengen, la Unió Europea arribi a un acord amb el Regne Unit perquè evidentment continuï no havent-hi una frontera amb el Regne Unit; i evidentment, per tant, no hi ha fronteres. I en tot cas la gestió de frontera, de policia, la pot fer perfectament igual el Govern d'Espanya, i que el Govern de les Illes Balears, amb el Consell de Mallorca, l'Ajuntament de Palma i amb qui correspongui, i les entitats privades puguin decidir quin model d'aeroport volen, i els que puguin arribar, que jo vull que siguin molts, simplement la policia els controlaria. Però, en tot cas, no hi ha fronteres.

Montesquieu va morir l'any 1755, però d'ençà que va morir a l'any 1755 no sé quantes vegades l'hem matat, i avui l'hem tornat matar. Aquest parlament el que fa és controlar el Govern i fer iniciatives legislatives, i el Parlament de Madrid i els diputats que són a Madrid i els que no són Madrid fan iniciatives legislatives i controlen el Govern, i els governs governen i els parlaments els controlen i fan iniciatives legislatives. I, evidentment, que hi hagi un govern a Madrid, les seves decisions de gestió no depenen només de les majories parlamentàries, sinó de les lògiques d'aquells mateixos governs, i açò ho veiem cada dia des que hi ha democràcia en aquest país, que afortunadament ja són uns quants anys; però jo he viscut (...) democràcia i convé no oblidar-ho, i en aquell moment i fins fa no gaire AENA era absolutament insensible i ni tan sols parlava amb ningú, i celebr que almanco s'hagi reunit amb la Plataforma, encara que els hagin fet, segons vostè, poc cas, però almanco s'han reunit; és un gest, és un gest insuficient, ho reconec, però és una passa endavant.

Com és una passa que s'hagi assegut amb el Govern, s'hagi compromès a reformular les grans obres que tenia previst executar a l'aeroport de Palma, que, com vostè bé ha dit, no estan encara adjudicades, i esperem que s'adjudiquin d'acord -si és que s'han d'adjudicar- d'acord amb el Govern de les Illes Balears, que ja ha dit i ha reiterat que no vol ampliacions de capacitat operativa de l'aeroport, i que té una mesa de negociació amb AENA oberta on participen els tres grups del Govern, i estic segur que cap dels tres grups no és partidari de l'ampliació de la capacitat operativa, com s'ha dit aquí reiteradament.

Per acabar, model fràgil; evidentment és un model fràgil, tots els models són fràgils, però n'hi ha de més fràgils, i la incertesa que vivim i la que podem viure, i podem viure un canvi de model, encara són més fràgils que el model fràgil que vivim en aquest moment. Tenim una economia de serveis, i per tant una economia extensiva, que necessita molta gent per poder donar resposta a la demanda, per tant qualsevol canvi de model significa una pèrdua de nervi demogràfic (...), (...)

pèrdua de nervi demogràfic, perquè evidentment si passam d'una economia més extensiva, que necessita molta mà d'obra per produir, a una que necessita manco mà d'obra per produir, tindrem conseqüències manco...

(Se sent de fons una sirena)

... -no sé què està passant, però... crec que és al carrer- tenim manco..., tindrem manco capacitat demogràfica, i açò significa manco gent vivint, significa manco escoles, significa manco mestres, significa manco infermeres, significa manco doctors, significa manco moltes coses, teniu-ho present, que significa una pèrdua demogràfica. Per tant, quan moguem els ous d'un paner a un altre hem d'anar molt alerta perquè parlem de feina de gent, parlem de persones, parlem de vides, parlem de famílies; i no només parlem de cambrers, no només parlem de cambrers, sinó que parlem de tota l'estructura econòmica de la nostra societat, perquè no parlem de cambrers, no parlem d'hotels, sinó que evidentment si és el pulmó de l'economia de les Illes el turisme, evidentment és el que fa respirar també les escoles, fa respirar també els hospitals, fa respirar els centres administratiu, fa respirar les botigues, els petits comerços..., ho fa respirar tot i, per tant, alerta com moguem els ous del paner, que ho facem a poc a poc i amb bones. I evidentment l'aeroport, i en açò estarem tots d'acord i estarem d'acord amb vostè, és el principal instrument perquè siguem capaços de regular bé els filtres per fer aquest canvi de model, que jo no discuteix que sigui necessari, però que hem de fer a poc a poc i amb bones.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs. Ara per tancar té una contrarèplica el compareixent per un temps de cinc minuts per cada compareixent, serien trenta minuts màxim., te la paraula el Sr. Alomar.

EL SR. REPRESENTANT DE LA PLATAFORMA CONTRA L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE PALMA (Gaspar Alomar i Trias):

No, crec que seré molt més breu, perquè bàsicament tampoc no se m'ha interpel·lat massa.

Res, només volia fer una reflexió final. Aquí hi ha gent que supòs que coneix millor com va l'empresa privada, es parla que les inversions són d'uns 270 milions d'euros, sumant superen (...) 600 milions d'euros, i... volia preguntar als que coneixeu més la iniciativa privada: qualcú estaria disposat a invertir 600 milions d'euros només perquè la gent estigui més còmoda a l'aeroport, o és perquè espera un retorn de la inversió a canvi? Està clar que això està fet perquè els beneficis creixen d'alguna altra banda, i és l'increment d'arribada de passatgers, l'increment de la part comercial, etc. No ho sé..., si no ho volem veure..., o digau directament que estau d'acord amb l'ampliació de l'aeroport, no fa falta que digueu que perquè AENA diu que això és una remodelació no és una ampliació. Ja està.

I he de lamentar que no he vist una postura clara per part del Partit Socialista respecte d'aquestes obres. No m'has dit si

això et sembla una ampliació o no et sembla una ampliació, només dius que estàs en contra d'una ampliació, però no em dius si això ho és, i sí que ho és! Crec que els números canten a la vista. Quan ho tinguem damunt i quan augmenti la capacitat declarada ens posarem tots els mans al cap i no haurem fet res per evitar-ho, ara que podem.

Ja està. Moltes gràcies per escoltar-me i fins a un altre dia.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé, moltes gràcies, Sr. Alomar, per la seva compareixença, per haver vingut.

I s'aixeca la sessió. Moltes gràcies.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS