

- **SOBRE LA TOMA DE MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO ACÚSTICO DEL AEROPUERTO DE EL PRAT (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/001505.)**
- **SOBRE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EMITIDA POR LOS AVIONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001375.)**
- **RELATIVA A LAS MEDIDAS PARA GARANTIZAR UNA OPERATIVA DE FUNCIONAMIENTO DE LAS PISTAS DEL AEROPUERTO DE EL PRAT COMPATIBLE CON LA MODERACIÓN DE SU IMPACTO ACÚSTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002310.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a los puntos 5, 6 y 7. Hemos acordado que se vean en un bloque. La Presidencia será flexible con los tiempos, pero les recuerdo que el orden del día es bastante largo y les ruego que sean breves.

Señor Tardà, tiene la palabra para defender el punto 5.º del orden del día: Sobre la toma de las medidas para reducir el impacto acústico del aeropuerto de El Prat de Barcelona.

El señor **TARDÀ I COMA**: El 30 de octubre del año 2004 entró en servicio la tercera pista del aeropuerto de El Prat de Barcelona y cambiaron las configuraciones de las operaciones de aterrizaje y despegue de aviones, con lo cual se hizo verdaderamente imposible la vida de los vecinos de Gavà y Castelldefels, especialmente en algunos de sus barrios.

Permítanme una secuencia de los hechos para que todos tengamos una cierta perspectiva de dónde venimos y dónde estamos en estos momentos, atendiendo al hecho de que estamos a las puertas de abrir nuevas dependencias en el aeropuerto de El Prat, con lo cual todo va a cambiar, de ahí muchas de las reservas y temores de los ciudadanos que viven en zonas colindantes con el aeropuerto. Decía que el 27 de octubre del año 2005 entró en vigor la nueva trayectoria de control de área terminal propuesta por AENA en la comisión de seguimiento ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona, el ruido se incrementó y además se extendió a otras zonas hasta entonces no afectadas por la contaminación acústica. Felizmente la comisión de seguimiento ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona aprobó el 29 de noviembre del año 2005 una solución transitoria para la gestión de pistas a raíz de una proposición no de ley de nuestro grupo parlamen-

tario, del mes de febrero del mismo año, que recogía una nueva solución, tal como se ha dicho en repetidas ocasiones y así se ha publicitado en los medios, presentada por los mismos vecinos afectados, algunos de ellos profesionales del mundo de la aeronáutica que han sido capaces de aportar soluciones interesantes.

Actualmente se están haciendo las obras necesarias para aplicar esta propuesta global. ¿Dónde estamos ahora? Ahora se está construyendo una nueva terminal, tal como es conocido, entre las dos pistas paralelas, con lo que se podría aumentar el número de operaciones y el número de pasajeros y además habrá cambios en la trayectoria de control de área terminal. Lógicamente existe preocupación entre los vecinos por lo que puede suponer dar un paso atrás respecto a la situación conquistada —entre comillas— en el mes de noviembre del año 2005, según las condiciones actuales que, aun cuando no son óptimas, al menos permiten vivir con unos mínimos aceptables. Pero existe mucha preocupación porque si el aeropuerto pasa a operar con pistas independientes en lugar de pistas segregadas, es decir, una para despegues y otra para aterrizajes, como figura en la propuesta de los vecinos pactada en noviembre del año 2005, la situación volvería a ser la misma que generó todo el problema, de ahí que entiendan la preocupación.

Por todo ello, los siete municipios que rodean el aeropuerto han dejado oír su voz. Sus alcaldes han firmado un manifiesto a favor del mantenimiento de las pistas segregadas porque ello impide que el 95 por ciento de los aviones sobrevuelen zonas habitadas y los alcaldes han actuado como lo que son, como alcaldes, es decir, protegiendo a los vecinos de sus municipios. Hablamos de los ayuntamientos de las ciudades de Gavà, Castelldefels, Viladecans, Sant Boi, Sitges, El Prat y Begues, que suman 340.000 habitantes. Fíjense, el manifiesto que firman estos alcaldes (cinco de ellos pertenecientes al Partido Socialista de Cataluña, algunos de ellos incluso gobernando con mayoría absoluta, con lo cual entenderán que nuestra posición no tiene ningún atisbo de electoralismo) contiene siete puntos, pero el número 4, y traduzco del catalán, dice: Nuestra posición firme en defensa del actual modelo de operaciones en pistas segregadas que en la actualidad no tiene garantizada su permanencia cuando se ponga en funcionamiento la nueva Terminal Sur. Este sistema, tal y como demuestran numerosos estudios y la práctica en aeropuertos internacionales de primer orden, permite mantener los niveles de operatividad necesarias, siendo respetuoso con el entorno al minimizar la afectación sobre los territorios implicados. Es decir, los alcaldes tienen una posición llena de sentido común. Si se hacen inversiones en el aeropuerto de El Prat es porque se quiere incrementar sus potencialidades y su funcionalidad, pero todo tiene que hacerse respetando las condiciones de vida de las personas, porque todavía hoy las personas son más importantes que las cosas, no sé si por mucho tiempo, pero todavía es así. Por tanto, la postura de los alcaldes

es firme en defensa del modelo de operaciones en pistas segregadas, tal como ha quedado reflejado de la lectura del punto número 4 de su manifiesto fechado el 3 de mayo del año 2007, muy recientemente, pero en la actualidad no tenemos garantizada su permanencia. ¿Cuándo? Cuando se ponga en funcionamiento la nueva Terminal Sur. Este sistema permite mantener los niveles de operatividad necesarios respetando el entorno al minimizar la afectación sobre los territorios implicados. Repito lo dicho ahora por mí, antes por boca de los alcaldes.

¿Qué pedimos? Pedimos tres puntos básicamente. En primer lugar, reconocimiento de que la situación actual pactada para el periodo 2006-2008 es ambientalmente más beneficiosa que la originalmente propuesta por AENA. En segundo lugar, advertir que, en caso de abandonar el sistema de operaciones basado en las pistas segregadas para pasar a operar con pistas independientes, se volvería a una situación insostenible. Además, solicitamos que se acuerde buscar una solución definitiva con el concurso de las administraciones y de los vecinos que mantenga el pacto del mes de noviembre del año 2005, basado en la propuesta vecinal de operación con pistas segregadas. Estas son las peticiones que contiene nuestra proposición no de ley.

Debo decir que llegamos a la discusión de las proposiciones no de ley, la de Esquerra Republicana y la de los compañeros de Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de Iniciativa per Catalunya, cuando todavía estamos en trámite de debate de una enmienda que el Grupo Socialista nos ha presentado. Deseo preguntar a la Presidencia si estaremos en condiciones luego de poder articular verbalmente cuál es nuestra posición, en tanto en cuanto todavía no hemos cerrado la negociación. Nosotros entendemos que la propuesta del Grupo Socialista debería complementarse con algunas otras aportaciones de nuestro grupo parlamentario y de otros grupos parlamentarios que también presentan iniciativas esta mañana referidas al tema, y desearíamos concluir las negociaciones a lo largo de esta mañana. Con lo cual, pido que luego tengamos la posibilidad de poder vehicular las conclusiones.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Me dice el letrado que ustedes pueden hasta el último momento, antes de la votación, presentar cualquier enmienda que hayan consensuado entre todos.

Señor Herrera, tiene el turno de palabra para defender el punto 6.º del orden del día.

El señor **HERRERA TORRES**: En primer lugar, quiero señalar que no he podido asistir al debate porque estaba en múltiples comisiones a la vez. Llego ahora y me incorporo al —esperamos— fructífero debate y deseo que al acuerdo. En torno al aeropuerto de El Prat ustedes saben que ha habido una controversia de años, de cómo afectaba a las poblaciones que se encuentran alrededor del aeropuerto de El Prat el ruido de los aviones que aterrizaban y despegaban del mismo. Un planteamiento

que se trasladó en una iniciativa conjunta y transversal de los diferentes ayuntamientos afectados, en el que todos ellos se pronunciaron y fueron aprobadas casi por unanimidad —exceptuando el caso de Castelldefels— mociones sobre la materia y en la que se ponía de manifiesto la necesidad de una solución para los problemas ambientales y de ruido que afectan a las poblaciones limítrofes con el aeropuerto de El Prat. Lo cierto es que hoy existe una preocupación, y es qué pasará cuando se ponga en marcha la nueva T-Sur, sabiendo precisamente que una operativa distinta en torno a las diferentes pistas podría hacer que las personas que se han visto afectadas durante muchos años por problemas gravísimos de ruido vuelvan a tener una pésima calidad de vida. De hecho, las iniciativas que hoy discutimos obedecen precisamente a esta preocupación de los vecinos de diferentes ciudades, que están muy preocupados porque la puesta en marcha de la T-Sur vuelva a suponer que las pistas operen en paralelo y, por tanto, que sus vidas se vuelvan a ver afectadas. Desde nuestro punto de vista, además habría que añadir otros elementos al debate, sabiendo que existen experiencias a lo largo y ancho de todo el planeta, en concreto de toda Europa, que podríamos incorporar. En primer lugar, porque cada avión que despegue o aterrice de un aeropuerto español tiene que pagar un canon en función del ruido, del tipo de avión, del número de pasajeros, según si utiliza finger o autobús, pero también un canon en función del ruido emitido. Nosotros planteábamos que se tiene que penalizar económicamente a aquellas compañías que utilizan las naves más ruidosas, desautorizadas, sabiendo además que aquellas que son más ruidosas coinciden con aquellas naves más obsoletas. Por tanto, un canon que grave a las naves más ruidosas va a contribuir no solo a una mejora de la acústica, sino a una mejora de las emisiones contaminantes, ya que van a ser naves más nuevas y va a suponer también una renovación de las flotas. Hoy, los ingresos de AENA, en el caso de sanción a una compañía debido al exceso de ruido por parte de alguno de sus aviones, no revierten en los municipios afectados, mientras que los perjudicados sí son los residentes en los ayuntamientos de la zona. Por otra parte, hoy en el Consejo Asesor de Aviación Civil no se encuentra ninguno de los ayuntamientos afectados por un posible accidente o por los ruidos mismos que se producen en las zonas próximas a los aeropuertos. Por este motivo, una transaccional conjunta a la proposición de Esquerra Republicana, a la de Convergència i Unió y a nuestra proposición debería incorporar también estas materias, sabiendo que existe una necesidad, que los ayuntamientos que se encuentran en los entornos de los aeropuertos puedan participar en el Consejo Asesor de Aviación Civil, en representación de ciudades donde esté ubicado totalmente o en gran parte un aeropuerto de interés general. El segundo elemento es que AENA revierta a los municipios afectados por la huella sónica de las aeronaves, de forma convenida con ellos, los ingresos que obtiene de las sanciones administrativas

relativas a la disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido y los que pueda obtener al incorporar la contaminación acústica en los cánones que impone a las aeronaves por la autorización de los aeropuertos. Hoy va al Tesoro Público, y no entendemos por qué los ayuntamientos no pueden participar en ello; no es lógico, porque precisamente son ellos los que padecen esos daños. Asimismo, que se incorpore la contaminación acústica producida por cada aeronave en los costes que debe abonar AENA por la utilización de los aeropuertos españoles, con un escalado de la cantidad a pagar en relación con la contaminación producida. Todos estos son elementos que se deberían incorporar finalmente en la transacción, de manera que, si es posible, lleguemos finalmente a la solución. Anuncio ya que, en el caso de que no fuese así, vamos a votar a favor de la proposición no de ley de Esquerra Republicana y a la proposición no de ley de *Convergència i Unió*, pero que en el punto número 2 hemos planteado una enmienda, porque nosotros somos de la tesis —el señor Jané lo sabe perfectamente— de que hoy no es necesaria la ampliación de el aeropuerto de El Prat, que hoy con una operativa conjunta con aeropuertos tan importantes como el de Reus o el de Girona, o los dos, no es necesaria una cuarta pista. Desde luego, hoy no tiene que pronunciarse necesariamente el Congreso sobre esta cuarta pista o sobre la necesaria ampliación del aeropuerto de El Prat, y más en un escenario de subida de precios de carburantes y porque, en definitiva, no va suponer un necesario aumento del número de vuelo. En cualquier caso, anuncio ya que vamos a votar a favor del punto número 1 y 2 de Esquerra, en el caso de que no haya acuerdo. Sí quiero señalar que esperamos que exista un acuerdo que ponga de manifiesto en la Comisión de Fomento del Congreso de forma muy clara a los vecinos que durante muchos años han padecido el problema de ruidos por el aeropuerto de El Prat, y que hoy no los padecen de la misma manera por la solución que se ha encontrado, que con una nueva terminal funcionando, la T-Sur, la operativa va a ser la misma y que, por tanto, las soluciones a los problemas de ruido van a continuar dándose. Esperamos un redactado que deje claro ese punto. Por supuesto, se buscará la solución más apropiada, pero tiene que quedar claro que la voluntad de la Comisión de Fomento dice que la operativa va a ser la misma y que la nueva T-Sur no va a suponer una operativa de pistas que vuelva a hacer que los vecinos de las diferentes poblaciones de los alrededores del aeropuerto de El Prat se vean nuevamente afectados por problemas de ruido tan graves como los que ya han padecido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Herrera, entiendo que usted ya ha defendido la enmienda que ha presentado al punto número 7.

El señor **HERRERA TORRES**: Sí, he defendido también la enmienda al punto número 7 —el señor Jané conoce perfectamente nuestra postura—, que es cohe-

rente con lo que nosotros hemos venido defendiendo siempre. En este caso, estamos de acuerdo con el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) respecto a que la dispositiva de las pistas se mantenga, pero tenemos una diferencia con ellos porque, a nuestro juicio, hoy no es necesario plantear una ampliación del aeropuerto. Sabiendo que hoy existe un punto de vista común a todos y que todos queremos abordar, que es el tema de las pistas, más allá de que nos acepten o no esta enmienda, anunciamos ya que, en el caso de que no hubiese una transacción conjunta de las tres proposiciones no de ley, votaríamos a favor en el punto 1 y en contra del punto número 2, por esta postura diferente que SS.SS ya conocen, al igual que el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Jané para defender el punto 7.º del orden del día, relativo a las medidas para reducir el ruido en el aeropuerto de El Prat.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, nuestro grupo parlamentario inicia este debate con la voluntad de llegar a un acuerdo. Sería positivo que hoy la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, en el tramo final de una legislatura, en el momento de pronunciarse sobre decisiones que van a afectar ya a futuras legislaturas, llegara a un pronunciamiento lo más unánime posible. En ese compromiso parlamentario que hoy buscamos, sería muy positivo llegar al máximo consenso entre todos los grupos parlamentarios presentes en el Congreso de los Diputados. Saben SS.SS. que la entrada en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de El Prat supuso para un gran número de ciudadanos que residen en las poblaciones cercanas una modificación de sus hábitos de vida como consecuencia de un fuerte impacto acústico que sufrieron por el sistema de trayectorias de despegue y aterrizaje de las aeronaves. Saben también que existieron constantes reclamaciones de los vecinos. Hubo acuerdos en esta Cámara —quiero recordarlo—; se aprobaron proposiciones no de ley, e incluso este diputado ha tenido ocasión de plantearle al Gobierno en muchas ocasiones el cumplimiento de las mismas que se estaba dando. Por tanto, se han aprobado proposiciones no de ley, han existido reclamaciones de los vecinos, luego ha habido una reacción política y se han realizado estudios para ver de qué manera era posible llegar a una solución. Se llegó a una solución transitoria en lo que fue el cambio de roles de pistas para que operaran de forma segregada. Ante esta solución a la que se llegó, nuestro grupo parlamentario entiende que ahora hay una inquietud que debemos resolver. De cara a la futura legislatura, cuando se inaugure la nueva Terminal Sur a finales del año 2008 o en el año 2009, hay una inquietud por cómo esa inauguración puede repercutir en la contaminación acústica que todos queremos evitar. Mi grupo parlamentario, haciéndose eco de esa inquietud, también ha presentado una proposición no de ley y nos

gustaría llegar a un acuerdo para que el mismo pueda permitir una posición que *Convergència i Unió* quiere defender, la posición de que se ha creado un grupo técnico de trabajo de ruido, constituido en el marco de la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona, que está realizando unos trabajos que no pueden quedarse estancados. Deben ser unos trabajos que se prolonguen de cara a la operativa que se ponga en funcionamiento con la nueva Terminal Sur. Lo que hay que hacer es buscar soluciones definitivas que permitan alcanzar la máxima capacidad operativa del aeropuerto. Hay que tender a alcanzar esa máxima capacidad, pues el aeropuerto es un punto importante de desarrollo económico de mi país, de Cataluña. Evidentemente, hay que garantizar esa capacidad operativa, pero también se deben asegurar como mínimo unas condiciones ambientales que no vayan a peor, condiciones que tienen que ir en la línea de las actualmente existentes. Pido al Grupo Socialista, que ha presentado una enmienda de sustitución, que introduzca en dicha enmienda algo que todos compartimos. Aquí hay un punto de acuerdo, pues todos queremos las mejores condiciones ambientales, pero en la línea de las actualmente existentes, puesto que han supuesto un punto de acuerdo. Manteniendo esas condiciones en la línea de las actualmente existentes daríamos un mensaje de cara a las futuras legislaturas de tranquilidad a la ciudadanía afectada. Por tanto, pido al Grupo Socialista que en la enmienda que ha presentado introduzca de manera expresa que, cuando hablamos de mejores condiciones ambientales, se haga en la línea de las actualmente existentes, especialmente en lo relativo a los ruidos producidos por los aviones. Esa precisión sería garantista y va en la línea de la metodología que se ha iniciado a través de este grupo técnico. Tampoco podemos olvidar en este debate que en los próximos meses la gestión del aeropuerto de El Prat va a quedar abierta a través de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, en el cual también deberán estar, evidentemente, los ayuntamientos, la sociedad civil y la Generalitat de Catalunya. Nosotros pedimos que la parte catalana de ese nuevo consorcio, de esa nueva forma de gestión que se cree sea mayoritaria. Sin ninguna duda, allí también se va a tratar cuál debe ser ese modelo, pero el modelo instaurado, el modelo que generó ese acuerdo ha sido un buen modelo para rectificar un impacto acústico negativo. Nosotros queremos proporcionar tranquilidad a los vecinos y por eso hoy buscamos el acuerdo unánime, acuerdo unánime porque esa preocupación —lo decía el señor Tardà— ha llevado a los alcaldes de siete poblaciones a firmar un manifiesto conjunto. No es, pues, una situación que no venga respaldada por una preocupación de los máximos responsables políticos a nivel municipal de esa zona. No solo han firmado un manifiesto El Prat o Gavà, sino también Begues, Castelldefels, El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sitges y Viladecans y han expresado esa inquietud existente. Así, ante ese manifiesto e inquietud a mi grupo le gustaría que la votación fuese

unánime, sería el mejor mensaje que hoy podríamos trasladar desde el Congreso de los Diputados al conjunto de la sociedad, un mensaje unitario que garantice la línea de las condiciones actualmente existentes. Queremos asegurar esas mejores condiciones, pero en la línea de las ya existentes y no para ir a peor. Si existe ese compromiso, mi grupo parlamentario estaría dispuesto, como han dicho los señores Tardà y Herrera, a buscar una redacción transaccional que nos permita lanzar ese mensaje de unidad ante esa preocupación compartida por todos los grupos parlamentarios de esta Cámara, especialmente por aquellos que representamos a la ciudadanía de Cataluña, en concreto la circunscripción de Barcelona. Con este ánimo mi grupo parlamentario afronta hoy este debate, esperando que los distintos grupos parlamentarios podamos llegar a un punto de acuerdo con una transaccional. Y repito que en ningún caso aceptaremos la enmienda del Grupo Socialista si no se introduce en la misma la garantía de que se va a ir en la línea de las condiciones ambientales actualmente existentes en lo relativo a los ruidos producidos por los aviones.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A estos tres puntos ha presentado una enmienda el Grupo Socialista. Tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: A pesar de lo que ha dicho usted al inicio de este punto, necesitaremos un poquito de tiempo, pues nos encontramos con que se ha acumulado el debate de tres proposiciones no de ley que, efectivamente, tienen un punto común, el aeropuerto de El Prat, pero dos hablan de un tema y una tercera, la de Izquierda Unida, lo hace de cosas distintas a las que plantean las de *Convergència y Esquerra Republicana*. Habría que explicar el tratamiento que hemos dado de manera diferenciada a la de Izquierda Unida y a las de *Convergència i Unió* y *Esquerra Republicana*, aunque si luego se quieren sustituir las tres en base a la enmienda común que hemos presentado a las dos últimas no nos importaría.

Voy a empezar por la de Izquierda Unida, que se presentó en diciembre de 2005 —las fechas son importantes cuando debatimos sobre esta cuestión—, y cuyo contenido es muy distinto, pues se centra en los ingresos que puede obtener AENA de las sanciones administrativas en materia de disciplina en el tráfico aéreo que pueda imponer. Habla de cánones a imponer por la utilización de aeropuertos, de los costes que puede obtener AENA por la utilización y su relación con la contaminación producida y de la incorporación al Consejo Asesor de Aviación Civil de representantes de las ciudades donde está ubicado el aeropuerto. Ellos hablan de aeropuertos nacionales, pero entiendo que lo estamos haciendo de aeropuertos de interés general. En este sentido, hemos trabajado. Por lo que respecta al primer punto, hay que dejar claro que AENA no es quien tiene ingresos derivados de sanciones en materia de ruidos, pues esas sanciones son impuestas por la Dirección General de

Aviación Civil y el importe recaudado, efectivamente, se ingresa en el Tesoro, de acuerdo con el principio de no afectación de los ingresos públicos. Es, pues, imposible aceptar este punto y llevarlo a cabo.

El segundo punto se refiere a un tema que ya está en vías de solución, por eso hacía referencia al principio de mi intervención a la fecha de la proposición no de ley, diciembre de 2005, porque actualmente está en tramitación en este Congreso la Ley de Calidad del Aire, que incluye en la disposición final segunda, concretamente en su apartado segundo, la modificación de las tasas a que hace referencia la proposición no de ley que estamos discutiendo. En concreto, se fija para los aeropuertos de Madrid-Barajas y de Barcelona el incremento de las tasas en función de la franja horaria y de la clasificación acústica de la aeronave. Podríamos discutir si eso es viable o no lo es, si puede ser mejor o peor, pero el ámbito de discusión de este segundo punto de la proposición no de ley de Izquierda Unida se debería producir en el debate de la ley que he citado.

Finalmente, respecto al tercer punto, es un tema que podría ser estudiado y por ello hemos presentado una enmienda que propone estudiar la incorporación en el Consejo Asesor de Aviación Civil de algún representante cualificado de los municipios en los que esté enclavado un aeropuerto de interés general con tráfico relevante. Nosotros hemos trabajado separadamente las distintas propuestas de las proposiciones no de ley y, salvo que se decidiera por Izquierda Unida —no sé cómo quedará al final esto— que se votaran las tres conjuntas, si se votara separadamente la de Izquierda Unida, votaríamos a favor de este punto, pero no de los dos primeros.

Las otras dos proposiciones no de ley, la de CiU y la de Esquerra Republicana, tienen en común la operatividad de las pistas, la situación actual y su relación con la entrada en funcionamiento de la terminal sur del aeropuerto de Barcelona, que está prevista para finales del primer trimestre de 2009. Advierto que la proposición no de ley de CiU tiene un error, seguramente motivado por las prisas al presentarla el 22 de mayo, muy cerca de unas elecciones y a lo mejor se les fue el dato, pero el compromiso es el primer trimestre del año 2009. No voy a hablar de ambientes preelectorales ni de futuros electorales, el caso es que es el primer trimestre del año 2009.

Voy a centrarme en la proposición no de ley de Esquerra Republicana, que es la que da inicio a la acumulación posterior de otras proposiciones no de ley; y que fue presentada en febrero de 2006, en una fecha en que se estaban discutiendo otros elementos. Es verdad que muchos de los aspectos que hoy nos vamos a felicitar tienen origen en una proposición no de ley de Esquerra Republicana, que provocó una situación nueva respecto a las reivindicaciones de los vecinos. Hay que reconocer que ese fue el inicio de una nueva relación entre la Administración y los vecinos afectados; cuestión que hay que valorar y que da origen a la enmienda que hemos presentado. Una enmienda que nos gustaría que fuera

aceptada por los grupos proponentes y que fuera sometida a votación, ya que tiene como contenido intrínseco un mensaje claro a los ciudadanos y ciudadanas afectados por la contaminación acústica que pueda producir el funcionamiento del aeropuerto; un mensaje de confianza en el sentido de que va a ser posible abordar el futuro de la operatividad del aeropuerto de El Prat con la misma seriedad y rigor con que fue posible alcanzar en su momento el acuerdo de 14 de noviembre de 2005 y que va a permitir llegar a la fecha de la puesta en funcionamiento de la terminal sur, momento en el que el aeropuerto debe estar preparado para alcanzar el máximo de su capacidad. Por ello es necesario que sea en ese momento cuando se busquen las soluciones definitivas y se aseguren las mejores condiciones ambientales, muy especialmente por lo que hace referencia a los ruidos. Decía el señor Jané muy solemnemente que solo será posible en la línea de las condiciones actuales. Yo le digo que no solamente eso, sino que lo actualmente acordado ha sido posible por la voluntad de diálogo, de acuerdo, de seriedad y de rigor; así y no de otra manera se podrá abordar en su momento. A nosotros nos parece justo, y cuando hable del segundo punto se verá más claramente que el reconocimiento de un método de trabajo exitoso y de una manera de trabajar que ha transmitido tranquilidad y confianza a los ciudadanos es bueno que esté como una transaccional en nuestra enmienda.

Yo no sé quién será diputado en el año 2009 cuando entre en funcionamiento la terminal sur, ni siquiera si quienes estamos discutiendo hoy aquí lo haremos de estas materias, pero sería bueno que hoy pudiéramos transmitir a los que estén en aquel momento que la confianza y el diálogo que ha sido posible encontrar en este momento debe seguir subsistiendo. Por tanto, estamos discutiendo de algo que se va a producir en el año 2009, pero para esa discusión se deberán realizar los estudios correspondientes y se requiere conocer previamente la asignación de tráfico por terminales. Por el momento, hay que seguir trabajando en la línea que se viene haciendo tanto en la comisión de seguimiento como en el grupo de trabajo, donde, por ejemplo, el pasado 6 de febrero se presentó una primera propuesta todavía en estado de borrador sobre los distintos escenarios de desarrollo del aeropuerto a analizar para el horizonte planteado. Yo sé que es muy fácil, —siempre se ha dicho que el papel lo aguanta todo— hablar en nombre de la sociedad civil. Este es el ejemplo claro de la situación deseable, cuando la sociedad civil se integra en esa comisión de seguimiento, se integra en el grupo de trabajo técnico de ruido, que se constituyó el día 8 de julio de 2005 y que está compuesto por representantes técnicos de todos los ayuntamientos participantes en la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona. Se han citado los ayuntamientos de Barcelona, Castelldefels, Prat de Llobregat, Gavà, Viladecans, o Sant Boi de Llobregat, y está también la Generalitat de Catalunya, y AENA, con la finalidad de realizar propuestas e iniciativas a trasladar

a la comisión de estudios y actuaciones dirigidas a mejorar la situación acústica existente en el entorno del aeropuerto de Barcelona como consecuencia de su proyecto de ampliación. Esta es una manera de trabajar de forma conjunta. Los trabajos realizados en las diversas reuniones del grupo y los acuerdos alcanzados en las mismas produjeron una propuesta de operación que, al limitar la capacidad operativa prevista como consecuencia de las actuaciones llevadas a cabo para la ampliación del aeropuerto de Barcelona, se mantendría vigente hasta la puesta en explotación de la nueva terminal sur, y así lo aprobó la comisión, como he dicho antes, en noviembre de 2005.

Debemos mandar un mensaje de tranquilidad a los vecinos. Nuestra obligación es, además de prestar oídos a las reivindicaciones de los ayuntamientos, transmitir el mensaje de que estamos frente a una manera de trabajo que es importante y que ha resultado exitosa. A eso responde el apartado b) de nuestra enmienda, que hace un reconocimiento a esa manera de trabajar y de colaborar, a la vez que les dice a las partes —Fomento, AENA, Generalitat, ayuntamientos y, sin duda, las asociaciones de vecinos— que sigan trabajando con esa misma metodología de búsqueda de acuerdo para compatibilizar la ampliación del aeropuerto con la calidad de vida de la población del entorno aeroportuario.

No hace falta ser diputado de Barcelona para querer que el aeropuerto de Barcelona sea el gran aeropuerto que está llamado a ser. No en vano para ello el Estado va a hacer una inversión de 3.000 millones de euros y la ampliación del aeropuerto va a prestar servicio a 30 millones de pasajeros/año. Es evidente, señor Tardà, que esto no será exitoso del todo si no tiene en cuenta a los ciudadanos que se merecen vivir en el área del aeropuerto con una calidad de vida digna. Agradezco a los grupos que hayan dicho que van a aceptar en lo posible nuestra enmienda. Nosotros también haremos un esfuerzo para encontrar la transaccional, pero la garantía de que eso tenga un futuro exitoso lo va a dar el éxito del trabajo realizado hasta este momento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Hay algún grupo que quiere intervenir en este punto? **(Pausa.)**

Señora Nadal, tiene la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: En primer lugar, quiero manifestar la voluntad del Grupo Popular de llegar a acuerdos. Sería importante que la resolución que saliera de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados fuera aprobada por unanimidad, porque difícilmente podrían entender los vecinos afectados que cuando se reúnen las distintas fuerzas políticas con ellos se asumieran compromisos, sea o no en períodos pre-electorales, y que después se hiciera cosa distinta en la Comisión de Fomento en el Congreso. Por tanto, reitero la disposición del Grupo Popular para llegar a una resolución conjunta aprobada por unanimidad.

Se ha hablado del impacto que va a tener la resolución que se adopte hoy en esta Comisión de Fomento en próximas legislaturas. Es cierto. Estamos en una sesión muy importante de la Comisión de Fomento, porque la resolución que se adopte respecto al aeropuerto de El Prat tendrá una ejecutoria que nada tendrá que ver con una legislatura como la actual, que está prácticamente finalizada. Por tanto, el compromiso —y lo manifiesto solemnemente en esta Comisión— del Partido Popular respecto a esas necesidades de los vecinos afectados por los ruidos en el aeropuerto de El Prat tiene un valor altamente significativo, y no me quiero extender sobre la materia, pero ustedes habrán entendido perfectamente que el compromiso de un próximo Gobierno del Partido Popular es realmente importante para los vecinos afectados respecto a la preservación de su calidad de vida, incluso de su salud.

Se ha dicho reiteradamente que la configuración de pistas que supuso la puesta en marcha de la tercera pista de El Prat en el año 2004 conllevó que se realizaran todos los despegues sobre Gavamar y sobre Castelldefels fundamentalmente; eso quiere decir que se sobrevolaban núcleos urbanos muy poblados y que se producía una contaminación acústica que superaba ampliamente la ley. Quiero decir que Cataluña fue pionera en la regulación de disposiciones para luchar contra la contaminación acústica, y tengo el honor de haber formado parte del Grupo Popular en el Parlament que impulsó y consiguió que Cataluña tuviera la legislación más avanzada, la legislación pionera, repito, en materia de lucha contra la contaminación acústica. Esa fue una ley incorporada a la legislación catalana por el Partido Popular. Quiero recordarlo porque justamente al amparo de esta ley se han podido tomar algunas de las determinaciones en las que se han podido fundar los vecinos para presentar sus reivindicaciones.

La señora Cunillera hablaba de gestión exitosa, de lo fantástica que había sido su relación con los vecinos y de lo bien que había ido todo. Es verdad que se rectificó —y es bueno reconocerlo— por parte del Gobierno socialista. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Quiero recordar que la situación era de tal magnitud que la juez de primera instancia e instrucción de El Prat imputa incluso al director general de Calidad Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, al director general de Aviación Civil y al presidente de AENA por la situación medioambiental de los vecinos. Es importante recordar —se ha dicho anteriormente— que no se está hablando solo de poblaciones como Gavà, Gavamar o Castelldefels, sino que estamos hablando de una afectación a más de 340.000 personas: Gavamar, Castelldefels, Les Botigues de Sitges, Sitges, Sant Boi, Prat, Viladecans... El impacto sobre la calidad de vida y la salud de las personas es de una importancia que merece que adoptemos soluciones para que nos podamos comprometer en beneficio de esas personas.

¿De dónde surge la preocupación? Se ha dicho reiteradamente. Surge por la puesta en funcionamiento de la

terminal sur. Como muy bien ha dicho la señora Cunillera, la precipitación ha llevado a algunos grupos a decir que la puesta en marcha sería en 2008 y la realidad es que será en 2009, en cualquier caso será en una fecha próxima, lo que ha motivado la preocupación tanto de las plataformas cívicas como de los alcaldes de todas esas poblaciones, insisto, no solo Gavà. Gavamar o Castelldefels, sino de los alcaldes de todas las poblaciones que acabo de citar, porque el temor es que se cambien nuevamente las configuraciones y que se pase de las pistas segregadas a pistas independientes, es decir, que se vuelva a la situación anterior, que afecta tremendamente a la sostenibilidad ambiental, a la calidad de vida y a la salud de las personas.

Sin duda, la entrada en funcionamiento de la terminal sur supondrá un incremento en número de pasajeros y, por tanto, representará también un incremento en el número de operaciones si queremos que el aeropuerto llegue a su máxima capacidad. **(Rumores.)** Señor presidente, me cuesta mucho...

El señor **PRESIDENTE:** Tiene razón, señora Nadal.

Señorías, les ruego que guarden silencio, porque a quien está hablando le resulta terriblemente difícil poder concentrarse. Permitan que la señora Nadal desarrolle su intervención.

Puede continuar, señoría.

La señora **NADAL I AYMERICH:** Se lo agradezco, señor presidente.

Como decía, se incrementará el número de pasajeros y, por tanto, se incrementará el número de operaciones. Pero si eso es cierto, también lo es que existen estudios de la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona; comisión en la que quiero recordar que participan los alcaldes afectados por esta situación del aeropuerto de El Prat, participación que se impulsó por parte del Gobierno del Partido Popular. También quiero recordar que cuando gobernaba el Partido Popular en el Consejo Asesor de Aviación Civil participaban representantes de aquellos municipios que se encontraban afectados por situaciones derivadas de aeropuertos designados como de interés nacional. En la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona ha tenido y tiene un papel muy importante la representación de los distintos ayuntamientos afectados de la zona de El Prat. Precisamente en esa comisión, como he dicho antes, existen estudios que avalan que se puede mantener la actual situación de pistas segregadas sin llegar a la saturación, que podría estar en los noventa movimientos. Para llegar a esos noventa movimientos nos dicen esos estudios que podemos tener unos seis años de capacidad de toma de decisión; es decir, tenemos ese tiempo hasta llegar a la máxima capacidad operativa del aeropuerto de El Prat en el que podemos buscar soluciones, tenemos ese tiempo para hacer compatibles las preocupaciones y las reivindicaciones de las plataformas cívicas, de los

alcaldes de todas y cada una de las fuerzas políticas. Esas soluciones tienen que ser compatibles con la realidad medioambiental del delta del Llobregat y con la calidad de vida de los ciudadanos, lo que solo es posible minimizando el impacto acústico. Creemos que volver al funcionamiento con pistas independientes de aterrizaje y despegue supone tener nuevamente aviones sobrevolando núcleos de población muy importante, es decir, volver a la situación anterior.

Tenemos un plazo de tiempo para adoptar soluciones, plazo que, según los estudios que tenemos, puede estar entre los seis y siete años. Esto nos permite decidir cuál debe ser el futuro crecimiento del aeropuerto de El Prat. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, les ruego silencio, por favor.

La señora **NADAL I AYMERICH:** Gracias, señor presidente.

El Partido Popular ha hecho propuestas. Quiero recordar que fue el presidente del Partido Popular de Cataluña, Josep Piquè, quien propuso que el crecimiento del aeropuerto de El Prat se hiciera a través de la construcción de una cuarta pista sobre el mar. Cuando se hizo esta propuesta por parte del Partido Popular de Cataluña parecía una propuesta fantasiosa que no tenía ninguna posibilidad de prosperar, pero esta situación ha ido cambiando. Fíjense, señorías, si ha ido cambiando que en un primer momento el Gobierno de la Generalitat tenía afectado por ese plan medio ambiental que se conoce como Red Natura 2000 todo lo que era la zona marítima situada delante del aeropuerto de El Prat. Eso hacía imposible que se realizara la propuesta de crecimiento del aeropuerto de El Prat planteada por el Partido Popular, que vendría a resolver los problemas de contaminación acústica que afecta a la vida y a la salud de las personas. Pues bien, desde el propio Gobierno de la Generalitat se dio un cambio de 180 grados al planteamiento de la Red Natura 2000 y se hizo a través de una consejería ocupada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya-Verds. Quiero decir que se tuvo muy en cuenta el impacto que podría tener esa propuesta en la retirada de la zona marítima situada delante del aeropuerto de El Prat de la protección de la Red Natura 2000 porque se ha dejado de limitar la posibilidad de su creación y establecimiento, tal y como proponía y sigue proponiendo el Partido Popular. La ampliación con la construcción de esa nueva cuarta pista cuenta con ejemplos en otros aeropuertos como el de Niza, Sydney, San Francisco, Tokio o Río de Janeiro, y lo dejo aquí porque hay un largo listado de aeropuertos que han adoptado esta solución. Por tanto, señorías, tenemos plazo para tomar las decisiones definitivas en el diseño de las infraestructuras que necesita Cataluña para no perder competitividad; infraestructuras que se tienen que hacer desde la racionalidad y desde la sostenibilidad para lograr que el aeropuerto de Barcelona sea el aeropuerto

internacional de primer orden que necesita Cataluña para crecer económicamente, para mejorar socialmente y para llegar a esos 30 millones de pasajeros que supone la apuesta que hemos hecho desde las distintas fuerzas políticas. Ello requiere trabajar intensa y conjuntamente con la vista puesta en el futuro, sin dejar de tener en cuenta que tenemos tiempo para encontrar soluciones puesto que la operatividad del aeropuerto no llegará, según los estudios de la propia comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona, hasta dentro de unos años, lo que nos permite asegurar la tranquilidad de los vecinos con el mantenimiento de las pistas segregadas.

Por tanto, en el caso de que no sea aceptada la transacción que ha propuesto el Grupo Socialista, el Grupo Popular votará favorablemente las proposiciones no de ley de *Convergència i Unió* y de *Esquerra Republicana*, que proponen el mantenimiento de las pistas segregadas. Tendríamos una posición distinta respecto a la proposición no de ley de *Iniciativa per Catalunya* sobre contaminación acústica emitida por los aviones, puesto que es una propuesta genérica que no afecta a El Prat concretamente y que nos parece metida con calzador en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Me han comunicado, porque no he seguido el debate desde el principio —estaba la vicepresidenta Puig—, que *SS.SS.* han llegado a un acuerdo sobre una transaccional y querrían un breve turno de explicación. Les voy a dar un minuto a cada grupo parlamentario para que expliquen su posición respecto a la transacción. ¿Qué grupos desean intervenir? **(Pausa.)** Señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Solo agotaré 30 segundos. Celebramos que hayamos encontrado un redactado de consenso, que lo que hace es preservar las condiciones medioambientales actuales. Como ya manifestamos, estas condiciones medioambientales actuales solamente son posibles manteniendo la operatividad actual, es decir, basada en las pistas segregadas. Celebramos, pues, que hayamos llegado a este acuerdo que nos permite encarar el reto que debe significar hacer posible y compatible la mayor operatividad del aeropuerto con unas condiciones de habitabilidad dignas para los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: En primer lugar, respecto a nuestra proposición no de ley, parece que hay consenso de los diferentes grupos parlamentarios sobre el punto tercero. A partir de esto y a partir de la enmienda transaccionada con el Grupo Socialista, nosotros aceptaríamos la enmienda que quedaría redactada de la siguiente manera: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a articular los mecanismos precisos para la incorporación en el Consejo Asesor de Aviación Civil de algún representante cualificado de los municipios en los

que esté enclavado un aeropuerto de interés general con tráfico relevante. Para nosotros sería mejor nuestra redacción —siempre es mejor para el proponente la redacción que él propone— pero en cualquier caso consideramos que esto supone un paso adelante.

En segundo lugar, retiraríamos los otros dos puntos en aras del consenso, pero continuamos manteniendo que sería positiva la participación de los municipios en los ingresos que provienen de las sanciones en materia de ruidos. Y por último, como decía el señor Tardà, para nosotros está claro que mantener las condiciones ambientales para que lo que se refiere a los ruidos producidos por los aviones continúe operando en las líneas actualmente existentes, significa mantener la actual operativa. Dicho de otra manera, significa que las líneas continúen de forma segregada y para nosotros esto va a suponer un paso adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, llevamos ya un minuto y medio.

Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Nuestro grupo parlamentario intentaba que hubiera una posición de consenso y celebramos que finalmente, a través de una enmienda transaccional, se pueda llegar a esa solución de consenso sobre lo que pueda ser el nuevo funcionamiento del aeropuerto de Barcelona cuando se inaugure la nueva terminal sur, que ya en mi exposición inicial había afirmado que sería a finales de 2008 o en 2009. Por tanto, había un error que fue detectado ya desde su presentación. Celebramos ese consenso en la línea de las condiciones ambientales actualmente existentes, introduciendo en la transacción ese aspecto que pedía *Convergència i Unió* en el sentido de garantizar que no se irá a menos, que en lo relativo a ruidos producidos por los aviones se irá a esas condiciones ambientales en la línea de las actualmente existentes tras la rectificación que se produjo con la puesta en marcha de la tercera pista y por la propia presión de los ayuntamientos y del conjunto de vecinos afectados. Nos congratulamos de que finalmente se pueda llegar a ese acuerdo y, por tanto, votaríamos a favor de ese mínimo común denominador que se pueda plasmar en la enmienda final que se plantee.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Nadal.

El señor **NADAL I AYMERICH**: También quiero celebrar que se haya podido llegar a una transacción. Que de esta Comisión salga una resolución tomada por unanimidad tiene una gran importancia, como he dicho al inicio de mi primera intervención, respecto a la confianza que los vecinos habían depositado en todas y cada una de las fuerzas políticas que nos habíamos comprometido precisamente a desvanecer esos temores que tenían a que se pusiera en marcha la terminal sur.

El Grupo Popular se da por satisfecho porque no estamos en la enmienda de sustitución que había presen-

tado el Grupo Socialista, que era muy de mínimos, sino que ha sido capaz de negociar y de llegar a una redacción que también complace a mi grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Un signo del éxito es cuando la disputa de la paternidad del mismo es tan viva. Por tanto, también me satisface de que esto haya sido posible.

Como de lo que íbamos a hablar era de cómo votábamos y lo que íbamos a votar y me parecía que a mí me tocaba hablar de las transaccionales, es lo que voy a hacer. En primer lugar, la transaccional a la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds iría a sustituir la palabra estudiar por articular los mecanismos precisos para... Esa es nuestra transaccional. Parece ser que se va a aceptar, por tanto pediremos voto separado de los dos primeros puntos y votación del tercer punto porque votaremos en contra de los dos primeros y a favor de este. En la enmienda común a las dos proposiciones no de ley de Esquerra Republicana y de Convergència i Unió introducimos después de «mejores condiciones ambientales», la frase «en la línea de las actualmente existentes».

Finalmente, nos felicitamos de la satisfacción que todos tenemos.

El señor **PRESIDENTE**: Estudiaremos de aquí al final si lo que usted ha sugerido con el señor Herrera es posible porque creo que no lo es, ya que se vota la transaccional.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Mucho mejor, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Yo había entendido en la intervención del señor Herrera que sus dos puntos los mantendrá en el futuro, pero no en la votación de hoy.

Vamos a votar ahora conjuntamente las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día con los números 5 y 7. Lo que vamos a votar es una transaccional sobre la base de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que paso a leerles para que no haya problema: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el grupo técnico de trabajo de ruido constituido en el marco de la Comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona continúe sus trabajos con el objetivo: a) de buscar soluciones definitivas que permitan alcanzar la máxima capacidad operativa del aeropuerto de El Prat tras el funcionamiento de la terminal sur, asegurando las mejores condiciones ambientales en la línea de las actualmente existentes, especialmente en lo relativo a los ruidos producidos por los aviones; b) de aprovechar la metodología del diálogo y del acuerdo utilizada exitosamente hasta el momento por el Ministerio de Fomento, AENA, la Generalitat de Catalunya, ayuntamientos y asociaciones de vecinos, tal y como se reflejó en el acuerdo alcanzado el 14 de noviembre de 2005, que permite compatibilizar la actividad del aeropuerto de El Prat con la calidad de vida de las poblaciones del entorno aeroportuario.

Sometemos a votación este texto en sustitución de las proposiciones no de ley 5 y 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, uno,

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos ahora la proposición no de ley que figura en el número 6 del orden del día y que tiene la siguiente transaccional: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a articular los mecanismos precisos para la incorporación en el Consejo Asesor de Aviación Civil de algún representante cualificado de los municipios en los que esté enclavado un aeropuerto de interés general con tráfico relevante.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.