

**Acta Comisión de Planes Provinciales**  
**15-10-2025**  
**NÚM 110/2025**

En la ciudad de Soria se reunieron en el Salón Comisiones el día 15 de octubre de 2025 a las diez horas los señores citados al objeto de celebrar la Sesión de la Comisión de Planes Provinciales convocada al efecto y en la que se adoptaron los siguientes dictámenes.

Convocados a la reunión los siguientes Diputados Provinciales:

**Presidente**

<b><u>Nombre</u></b>	<b><u>Asiste</u></b>	<b><u>Partido</u></b>
JESÚS ELVIRA MARTÍN	Sí	PP

**Diputados**

<b><u>Nombre</u></b>	<b><u>Asiste</u></b>	<b><u>Partido</u></b>
JOSÉ ANTONIO DE MIGUEL NIETO	Sí	PP
JUAN JOSÉ DELGADO SOTO	Sí	PSOE
IVÁN ANDRÉS APARICIO	Sí	PP
MARÍA JOSÉ JIMÉNEZ LAS HERAS	No	PP
DANIEL GARCÍA MARTÍNEZ	Sí	PP
ELIA JIMÉNEZ HERNÁNDEZ	Sí	PP
JESÚS ÁNGEL PEREGRINA MOLINA	Sí	PP
JUAN RAMÓN SORIA MARINA	Sí	PP
ESTHER PÉREZ PÉREZ	Sí	PSOE
CARLOS MARTÍNEZ MÍNGUEZ	No	PSOE



JESÚS MARÍA CEDAZO MÍNGUEZ	SÍ	PSOE
PILAR HERNÁNDEZ ASENSIO	SÍ	PSOE
EDUARDO ÁLVAREZ GARCÍA	SÍ	VOX

#### **Secretario**

<b><u>Nombre</u></b>	<b><u>Asiste</u></b>
JUAN ANTONIO RUIZ PÉREZ	SÍ

#### **ORDEN DEL DÍA**

Punto 1º Aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior

Punto 2º Análisis situación actual Aeroparque Tecnológico Industrial.

Punto 3º Visita Aeródromo Provincial

Punto 4º Ruegos y preguntas

Seguidamente se pasaron a considerar los distintos asuntos, respecto de los cuales, se adoptaron los siguientes ACUERDOS:

#### **1.-Aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior**

Se aprueba por unanimidad el Acta del día 27 de agosto de 2025.

#### **2.-Análisis situación actual Aeroparque Tecnológico Industrial.**

El presidente de la Comisión, el **Sr. Elvira Martín**, cede la palabra al Diputado Provincial, **Sr. de Miguel Nieto**, Director del ATI para que explique todos los datos que crea convenientes.

**Sr. de Miguel Nieto:** Muchas gracias, señor Presidente, y buenos días a todas y a todos. Es un placer comparecer de nuevo en esta comisión a dar las explicaciones oportunas. Desde la última comparecencia, aunque poco nuevo hay y que no sepáis ya por los medios de comunicación, he comparecido ya en dos ocasiones, el 29 de julio del 2022 y en mayo del 2024 y lo hago en el día de hoy. Entiendo que es un gran placer dar las explicaciones y comparecer muy a gusto.



Pequeño resumen. Creo que todos sabemos cómo nace esto, nace en el 2019, casi a caballo entre las dos legislaturas, en elecciones. La Diputación toma interés por este proyecto. Comenzamos la andadura en la legislatura del 2019-2023, el COVID por medio. Nos tenemos que buscar la vida. Buscamos presupuesto, rescatamos el plan Soria que no se había ejecutado en 2018-2019, arrancamos el compromiso de la Junta de Castilla y León de una inversión de 4 millones de euros para la ampliación de la pista y lo que era el proyecto del aeroparque tecnológico industrial, presentado por la empresa LAYONAIR. Después de un proceso de licitación, como todos ustedes bien saben, se aprueba el proyecto en la Diputación del aeroparque tecnológico industrial, lo que conllevaba la ampliación de la pista del kilómetro 300 que tiene en estos momentos a 2 kilómetros 95 metros, distancia esta que es la máxima para que, según las leyes ambientales, no sea una pista que tenga que ir a un proceso de evaluación ambiental ordinaria. De ahí tampoco teníamos posibilidades de llevarlo mucho más allá, pero bueno, la longitud no es casual.

A partir de ahí empezamos con el intento del desarrollo del proyecto, porque hasta ahora sigue siendo un intento. Solicitamos el 12 de noviembre de 2020 una evaluación ambiental muy pequeñita, que en este caso era solamente para la construcción de la plataforma de estacionamiento, donde estuvieron después los Hércules del Ejército del Aire, que vinieron a través del convenio que la propia Diputación firmó con el Ejército del Aire (Ministerio de Defensa). El 2 de julio de 2021 se inicia el trámite medioambiental.

El 19 de julio de 2021 se entrega el proyecto de ampliación de la pista del aeródromo para su tramitación en AESA. El 2 de agosto, un documento de subsanación ambiental. El 10 de septiembre, presentación de documentación. El 1 de diciembre de 2021, subsanación de documento ambiental del aeródromo. En febrero de 2022 se aporta documentación para el inicio de la evaluación de impacto ambiental de las nuevas infraestructuras propuestas. En abril de 2022, solicitudes de subsanación. El 5 de julio de 2022 escrito del Presidente de la Diputación interesándose por el expediente. El 13 de julio de 2022 remisión de documento ambiental subsanado al proyecto de la modificación ambiental del aeródromo de Garray. El 10 de abril de 2023, contestación al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO). De las modificaciones al proyecto para evitar impactos ambientales significativos. Desde septiembre de 2021, vamos ya en abril de 2023 y estábamos todavía sin ninguna solución.

Cada vez nos pedían una subsanación. Hay que decirlo, en ningún momento se nos requiere a la Diputación la subsanación de estas deficiencias que el MITECO iba viendo, porque el documento inicial va a AESA y luego es AESA la que traslada el documento al MITECO para que resuelva el MITECO. Por otra parte, tiene una tramitación que no es ordinaria, sino simplificada. Todo esto se le requiere a la empresa que el SOMACYL encargó el proyecto ambiental, porque todas las actuaciones, el SOMACYL las ha sacado a licitación, pero es el SOMACYL el que ha hecho todos los encargos, tanto de la tramitación ambiental fase 2, como luego, posteriormente, la fase 3, el complemento aeronáutico de la fase 2, junto con la fase 1, que era la redacción del proyecto, que



también SOMACYL le encargó, de ahí que alguien dijera que lo hizo un ingeniero de caminos. Es que el proyecto de obra, como no puede ser de otra manera, pues tiene que ser redactado por un ingeniero de caminos o un arquitecto, porque es proyecto de obra. Luego en la fase 2 va la tramitación ambiental, la fase 3 el complemento aeronáutico y nos falta resolver la fase 3 que no es poco, y la fase 4, que será la puesta en marcha y todas las licencias ya para operar una vez terminadas las obras. Esas son las cuatro fases de este proceso.

Después de abril del 2023, en el que el Presidente se interesa también. Con motivo del campeonato del mundo de vuelo a vela celebrado en el aeródromo de Garrañá tenemos ocasión de estar con la presidenta de AESA Montserrat Mestre, que nos atendió amablemente. Estaba también la Delegada de la Junta que le pide por favor que nos diga en qué estado se encuentra el aeródromo. El campeonato del mundo fue en San Juan.

Aquí la Directora Montserrat Mestre sí fue rápida y el 19 de julio nos contesta con todo el cronograma que os he dicho. El 10 de septiembre de 2021 AIRPULL solicita a AESA la ampliación de la pista. En dos ocasiones AESA pide modificaciones al documento ambiental, en diciembre de 2021 y abril de 2022. Se le responde a la de diciembre en febrero de 2022 y a la de abril de 2022 en julio de 2022. Y AESA lo remite en septiembre de 2022 al Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico. Estas fechas yo creo que ya os las había dicho, pero por si acaso las repito.

En septiembre AESA traslada al MITECO el documento ambiental. Desde septiembre hasta marzo yo creo que está en un cajón, y el 14 de marzo requiere al promotor información adicional. Se la mandan. En abril el MITECO informa al promotor de la posible vulneración del documento de septiembre. En abril dice *posible vulneración de los valores límites de inmisión acústica* y solicita una nueva estimación de los valores acústicos lo que nos motiva y nos hace hacer otro estudio acústico aparte del que ya se había presentado.

De acuerdo con el procedimiento administrativo de evaluación ambiental simplificada, el proyecto está pendiente de resolución, nos dice la directora de AESA, Montserrat Mestre, que el informe de impacto ambiental del MITECO que determinará si el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria. Aquí es cuando ya se viene el mundo abajo porque creemos que incluso después de todo esto podría haber ido a una evaluación ordinaria, es lo que nos dice el 19 de julio. Afortunadamente hay una resolución favorable el 18 de septiembre de 2023, un año después de que AESA manda la tramitación ambiental. Después del tiempo que estuvo en AESA, un año después de que toda la tramitación ambiental fuera al MITECO, el MITECO resuelve favorablemente y dice casi nada: con 22 prescripciones que debemos de hacer antes de comenzar las obras. Las que nos interesaban, sobre todo, las que no forman parte de las obras, ya están hechas. Resuelve que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto de modificación del aeródromo.



Con esto salvamos desde 2021 hasta septiembre de 2023 la fase 2, dos años.

A partir de ahí empezamos con la fase 3. Nos dan plazo de tres meses, resuelven en septiembre y en noviembre nos dan plazo de tres meses para que presentemos la fase 3.

Nosotros se lo comunicamos a SOMACYL, estamos ya en condiciones de poder presentarla. Una vez que se ha resuelto la fase 2, SOMACYL licita la fase 3, pedimos una prórroga porque era prácticamente imposible en un proceso de licitación de una administración pública, resolver en tres meses el procedimiento de licitación y tener el documento para presentar, totalmente imposible.

SOMACYL licita la fase 3, se la queda una empresa que es GESNAER y la empresa es la que se pone a trabajar en este proyecto inmediatamente. Aunque nos habían dado un plazo de prórroga hasta junio el documento de la fase 3 se presenta un poco antes, en torno a mayo de 2024, en AESA.

A partir de entonces, no tenemos conocimiento de que hayan pedido muchas subsanaciones al documento presentado. La información que tenemos nosotros, como no puede ser de otra manera porque, aunque SOMACYL encarga todos los trabajos, los trabajos los hacen las empresas, pero toda la documentación en AESA la presenta, como no puede ser de otra manera, el gestor, que es AIRPULL. Y AIRPULL es el que presenta toda la documentación en AESA. Entre medias ocurre que se nos caducan los contratos por el propio gestor. Los contratos que terminaban se hace uso de la prórroga a la que tenía derecho el contrato y a partir de ahí la incertidumbre del comienzo de las obras, de lo que va a pasar o no, pero ante la imposibilidad ya de más prórrogas y después de consultar todos los servicios jurídicos de la Diputación, iniciamos la licitación de la gestión del aeródromo para el periodo de la duración de las obras. Pasaría un año con prórrogas hasta la finalización de las obras.

Iniciamos todo ese proceso. Hay en la primera licitación dos empresas que concurren: AIRPULL y USADO FOR SALE. La oferta económica de USADO FOR SALE prácticamente nos salía gratis, porque dice que va a hacer inversiones, y con las inversiones que hace y la actividad que va a desarrollar, generaba ingresos suficientes como para no tener que cobrar canon.

AIRPULL nos pide una cantidad mucho mayor, y como solamente hay dos licitadores, la oferta de USADO FOR SALE cae en baja temeraria.

Yo me empeño con los servicios técnicos, sobre todo con el Vicesecretario, en aceptar la baja temeraria, porque vamos a sacar otra licitación y nos va a pasar lo mismo. Y como encima a este le están diciendo que no se lo podemos dar porque viene muy barato, nos va a costar más dinero. Pero claro, los criterios políticos no sirven. Y al final prevalecen los criterios técnicos. Porque ningún político, bajo su responsabilidad, va a saltarse los criterios técnicos.



Cae en baja temeraria, tenemos que sacar otra licitación. A todo esto, lógicamente, el aeródromo no puede estar sin gestor, por lo que le decimos casi obligatoriamente que AIRPULL tiene que seguir prestando el servicio hasta que haya una resolución sobre la nueva concesión. AIRPULL sigue de gestor, pero en la cantidad que nos había pedido para prorrogar el contrato de gestión anterior. Y la sigue cobrando.

Hacemos una nueva licitación, la mesa de contratación la resuelve y la resuelve a favor de USADO FOR SALE, en este caso más cara que en la primera licitación. Pero esto también lo tiene que resolver y autorizar el órgano competente que para nosotros no era otro que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Desde abril, que creo que mandamos toda la documentación sobre la resolución de la adjudicación de la gestión a USADO FOR SALE, estamos carteándonos, y ni siquiera nos han resuelto la concesión.

En octubre de 2024, ahora hace un año, AIRPULL nos comunica que están a punto de resolver la fase 3 y que va a ser positiva. Que AESA tenía ya el expediente prácticamente terminado y que lo iban a resolver. Oficiosamente eso es lo que en AESA le dicen a AIRPULL. Algo ocurre que no sabemos y todo se atasca. Incluso la resolución del cambio de gestor. Hay toda la documentación que tenemos y que podemos facilitar. Es USADO FOR SALE el que comunica a AESA, aparte de que la Diputación también se lo comunica, la adjudicación a ellos de cambio de gestor, el 2 de abril de 2025, *por la presente les comunicamos los cambios relativos al aeródromo de Garray, tras la publicación de la adjudicación de la licitación para la gestión y explotación del aeródromo que les adjunto así, como la aceptación por nuestra parte de dicha adjudicación. Les informamos que la gestión de dicho aeródromo se realizará por USADO FOR SALE, calle Martillo 36, Rivas, Madrid. 4 de abril de 2025.*

Aquí nos empieza a mandar AESA documentación de lo que habría que hacer para nombrarlo, pero al final parece ser que entre medias hay un informe de la Abogacía del Estado, no sé si solicitado por AESA, del 30 de octubre de 2024 que es el que nos viene a destrozar toda la tramitación.

En ese informe de la Abogacía del Estado dice que las competencias en infraestructuras aeronáuticas, deportivas, aeródromos y aeropuertos no comerciales le corresponden a la Junta de Castilla y León. Eso está puesto en la reforma que me tocó votar, la reforma del estatuto que se hizo en el año 2007. Desde el año 2007 hasta ahora a nadie se le había ocurrido hablar de la transferencia de esa competencia, pero viene este Abogado del Estado y dice que esta competencia es de la Junta de Castilla y León. Y esto lo dice el 30 de octubre de 2024. A partir de ahí, AESA, ya con ese informe encima de la mesa, no resuelve nada. Después de que Juan Antonio haya estado día tras día llamando a cada uno de los responsables desde que iniciamos el procedimiento, con la presidenta actual, y con la anterior presidenta, directora general de AESA, Isabel Maestre, no Monserrat Maestre. Que nos puso un equipo de técnicos, ingenieros aeronáuticos en AESA a disposición solamente de este proyecto. No queda ninguno. Nuestro



interlocutor de entonces era David Nieto, David Nieto ya no está en AESA ni ninguno de los que nos pusieron y hoy hay otros que ya ni siquiera conocemos. Estamos en una situación verdaderamente, pues yo la calificaría de dramática, desde el punto de vista administrativo, atados de pies y manos, con una indefensión administrativa. Nosotros, Diputación, no podemos hacer nada, porque no depende de nosotros.

Amablemente, y ante la insistencia de Juan Antonio, este señor, que se llama Carlos García Gutiérrez, que es con el que Juan Antonio ha hablado infinidad de veces, para ver si, por favor, nos podían resolver por lo menos lo del gestor. El cambio de gestor, que es lo más imperioso que tenemos en estos momentos.

Seguimos pagando a un gestor que no quiere estar, que es AIRPULL pero le seguimos pagando y tiene la imposibilidad material de entrar un gestor nuevo que quiere venir. Al final parece ser que AESA nos han hecho el favor y por lo menos a este señor a Carlos hay que agradecérselo, de informar todo el expediente de cambio de gestión.

Y lo han informado. Y el último escrito que tenemos, que hace una cronología de todo lo que ha sucedido, desde el 2 de abril, que USADO FOR SALE solicita el cambio, luego nos dice que dado que la Junta de Castilla y León es competente en aeródromos restringidos, AESA ha trasladado el expediente de cambio de gestor del aeródromo con fecha 16 de mayo del 2025. Con fecha 26 de junio, la Directora General de Transportes y Logística de la Junta de Castilla y León devuelve a AESA el expediente indicando que el ejercicio de la competencia está pendiente del traspaso de funciones y servicios que se acuerde en la Comisión de Transferencias por lo tanto se lo devuelve. El 28 de julio, la Directora General de Transportes otra vez, con objeto de evitar la paralización total del expediente hasta que se formalice el traspaso de funciones y el acuerdo de colaboración en la competencia de aeródromos, le dice a AESA que continúe con la instrucción del cambio de gestor. Con fecha 12 de agosto, AESA notifica, conforme al artículo 28 del Real Decreto 1070/2015, la resolución sobre la necesidad de modificación de la resolución y cumplimiento de normas técnicas por el cambio de gestor, lo notifica a todos los interesados y le solicita a USADO FOR SALE una serie de documentación.

Con fecha 25 de agosto, AESA notifica a USADO FOR SALE el inicio de la actuación inspectora para la comprobación del cumplimiento y le dice lo que tiene que hacer.

Y resuelve al final. El 12 de septiembre de 2025 AESA resuelve que USADO FOR SALE SL cumple las normas técnicas de seguridad operacional del Real Decreto 1070/2015 para ser gestor del aeródromo de Garray y el cumplimiento de las normas técnicas está sometido a las siguientes condiciones que se las pone aquí y luego también resuelve: *Notificar la presente resolución a todos los interesados entendiendo por tales a USADO FOR SALE como solicitante de la gestión, a AIRPULL como gestor saliente, a la Diputación Provincial como titular, y a la Dirección General de*



*Transportes y Logística de la Junta de Castilla y León como órgano competente para autorizar el cambio de gestor.* Resuelve que cumple, pero al final dice que *comunicar a la Dirección General de Transportes y Logística de la Junta de Castilla y León como órgano competente para autorizar el cambio de gestor.* Estamos en las mismas. Ha hecho el trabajo técnico, ha dicho que cumple todas las características y todas las exigencias, pero no autoriza porque la competencia para autorizar es de la Junta de Castilla y León.

Y en estas estamos, y en estas nos aburrirnos y aquí seguimos. ¿Qué hacemos nosotros? Pues me lo tendrán que decir ustedes. Pues ahora mismo recabar toda la información. Ya el martes, ayer, que en la última Junta de Gobierno se le ha dicho a Secretaría de la Diputación que por favor actúen y vamos a los tribunales. No podemos estar así. Ante el informe de la Abogacía del Estado, que parece ser que aquí es el catecismo para todos. Y como lo ha dicho un abogado del Estado, todos a cumplir lo que ha dicho el abogado del Estado.

La Junta de Castilla y León ante toda esta problemática y por nuestra insistencia, también estamos llamando todos los días a la Junta (a Juan Antonio ya no le cogen el teléfono). Estaba hablando concretamente con un jefe de servicio de la Dirección General de Logística, ya no le cogen el teléfono.

¿Qué ha hecho la Junta entre tanto? Pues el 16 de abril del 2025 dirige a la Administración del Estado el siguiente escrito:

*ASUNTO: solicitud de inicio de proceso de negociación para el traspaso de funciones y servicios en materia aeroportuaria de aeródromos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general y de aeropuertos y aeródromos deportivos y su petición formal al Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática. Siendo la Comisión Mixta de Transferencias de la Comunidad de Castilla y León, el órgano asesor de la comunidad autónoma en materia de transferencias de competencias, funciones y servicios y medios materiales y personales de la Administración del Estado a la Comunidad de Castilla y León, expongo lo siguiente.* Expone todos los artículos que hacen referencia a la modificación del Estatuto, en el artículo 70, punto 9 en el que habla de las competencias en la modificación del estatuto que hemos comentado sobre aeropuertos y helipuertos que no desarrollen actividades comerciales y les dice que la disposición transitoria primera del estatuto de autonomía regula el funcionamiento de la comisión mixta de transferencias, así como la forma y condiciones a que han de ajustarse los traspasos de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad de Castilla y León.

Solicita al Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática el inicio de las negociaciones en el seno de la comisión, que es la competente y donde se tienen que llevar a cabo las negociaciones para el traspaso de las competencias. Se solicita en abril.





A partir de ahí, la Directora General, dice que no puede resolver ni autorizar nada porque no están hechas las transferencias de esa competencia. Y vuelve a reiterar la convocatoria de la Comisión Mixta de transferencias. En escritos del 23 de septiembre, que son los últimos, y en todos los que nosotros tenemos copia.

La última de doña Laura Paredes Aparicio, Directora General de Transportes y Logística, dirigida a la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Monserrat Mestre Domenech, le dice: *Hemos recibido con fecha 15 de septiembre la resolución de la Dirección General de Aeropuertos y Seguridad AESA de cumplimiento de normas técnicas para el cambio de gestor del aeródromo de Garray. Como apuntábamos en nuestros escritos del 24 de junio y el 25 de julio, el ejercicio de esta competencia sobre aeródromos de uso restringido por la comunidad autónoma está pendiente del traspaso de funciones y servicios que se acuerden en la Comisión Mixta de Transferencias. La comunidad autónoma de Castilla y León ha solicitado el 22 de abril del 2025 el inicio de las negociaciones para el referido traspaso. Solicitamos nos informen del estado de la petición y las previsiones temporales, ya que el retraso en la convocatoria de las reuniones para negociar y formalizar el traspaso está afectando a los expedientes, por lo que reiteramos que es urgente. Igualmente, solicitamos, nos informen del estado de tramitación de la modificación del aeródromo de Garray (Soria).*

En este punto estamos. ¿Ha habido contestación? Que sepamos nosotros desde el 23 de septiembre, que es la última carta que la Directora General de la Junta de Castilla y León manda a la Directora General de AESA, no. Pero es que desde el 22 de abril que el Consejero de Movilidad solicita las reuniones en el seno de la Comisión Mixta de Transferencias para hablar del traspaso, la llamada por respuesta.

Pero claro, imagínense ustedes si ni siquiera podemos hacer el cambio de gestor, qué futuro le espera a la tramitación de la licencia para la realización de las obras.

Pero después de que alguien ya ha avanzado que, a lo mejor después de tanto tiempo, cuando se transfieran las competencias el proyecto habría que iniciarlo de nuevo y ni siquiera a lo mejor serviría la tramitación de la fase 2, es decir, la tramitación ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, del MITECO, pues apaga y vámonos.

¿Entonces no habrá manos negras? Aquí hay una situación totalmente desesperante y que nos sobrepasa y que nos crea indefensión. Y que ahora mismo ya no tenemos otra vía que la justicia para que alguien resuelva quién es el culpable de esta..., no encuentro ni calificativos apropiados para calificar toda esta falacia a la que estamos siendo sometidos.

Por otro lado, dirán ustedes que una vez tengamos el permiso, no habrán hecho los deberes y no tienen las expropiaciones.



Con respecto a las expropiaciones, hubo un proceso de expropiación ya hace muchos años, que podíamos haber seguido adelante con él, porque al final prácticamente todas las alegaciones estaban informadas, todas las que se hicieron al primer intento, en el pleno del 16 de septiembre de 2021, que entre otros, se adoptó el acuerdo de aprobar inicialmente la relación concreta individualizada y valorada de los bienes a expropiar y que se expresan como anexo al presente acuerdo de dicho pleno.

Todas las alegaciones estaban informadas. La mayor parte de las alegaciones las admitimos, ya que nos decían los alegantes que, quitando dos o tres parcelas que podían tener un tamaño un poco más de consideración, el resto eran parcelas pequeñas, entre 3.000, 5.000, 6.000 metros, y la mayoría de las alegaciones iban en el sentido de que si les expropiábamos 1.500, que les expropiáramos toda la finca, cosa que hemos hecho, pero no expropiando, sino en una negociación de acuerdo con los propietarios de esas parcelas. Muchas de esas alegaciones se han resuelto de esa manera, a esos precios desorbitados que decía el Partido Socialista, que estábamos pagando 15.000 euros la hectárea de regadío. En las últimas negociaciones en las que no hemos participado están pidiendo 150.000 euros de secano, pero *¡era un disparate pagarles 15.000 euros por una hectárea de regadío!*.

La mayoría nos vendieron voluntariamente a ese precio, que no se le ocurrió al diputado como ustedes comprenderán, sino que fue fruto de una valoración técnica hecha por los servicios técnicos de Diputación.

Pero había dos alegantes que al final, bueno, de verdadera enjundia por la perseverancia que el alegante va a utilizar hasta el final, y que es Isaías Pérez García. Creo que se puede decir el nombre, porque es público. Mañana en la comisión llevamos la expropiación para informarla ya para el próximo pleno. Tengo ya las contestaciones que ha hecho el vicesecretario. Creo que incluso el primer procedimiento de expropiación podíamos haber tirado adelante con él y haberlo culminado con éxito, pero se nos creaba cierta incertidumbre en una de las causas que fundamentaba principalmente en las alegaciones primeras, ahora ya han tenido que cambiar el discurso, que era que no veían motivada, lo suficientemente motivada la declaración de interés general y de utilidad pública. Y visto que esto no avanzaba y que nos iba a dar tiempo a apuntillar más la utilidad pública, creímos conveniente la fórmula de incluir esta obra como obra propia en el plan de la Diputación. Incluir las obras en cualquier plan de obras de la Diputación lleva implícito la declaración de interés general y, por lo tanto, ya la tiene.

Hubo un recurso también a la aprobación del plan provincial por el mismo alegante. También recurrió la aprobación del plan provincial por incluir la obra del aeropuerto. Eso ya se desestimó. Y ahora estamos en el proceso de contestarle a las alegaciones que formuló a la expropiación.



Nos faltan por adquirir otras parcelas, dos muy pequeñitas también, y que les cogemos, no sé si 500 metros, de una señora que es muy mayor, y que a lo mejor no está en sus plenas facultades mentales y que unos días nos dice una cosa, otros días nos dice otra, tenemos que ir a por las escrituras a Guadalajara y casi nos interesa más llevar adelante el proceso de expropiación que mandar a alguien a Guadalajara que no sabemos ni dónde vive. Y otro pariente suyo que es una finca limítrofe de las mismas características, con muy pequeña superficie y que también es primo, pero que incluso creo que está fallecido.

Y otra parte, una superficie parcial de una sociedad de dos socios. Es una sociedad que tiene dos socios al 60 y al 40% de participación, que también nos han dicho que vienen, y que firman, pero que no aparecen y no vamos a ir a por ellos. Haremos el proceso de expropiación y santas pascuas. Y las alegaciones de este señor y de su señora, que creo que están muy bien, aunque seguramente con un tiempo excesivo, también desde que recibimos las alegaciones, pero el vicesecretario se habrá querido asegurar de que lo hace bien. Hemos tenido que recabar también información complementaria de los ingenieros aeronáuticos redactores de la fase 3, porque este señor viene a decirnos que porqué hacemos la pista de estas dimensiones. Si las características de los aeródromos de tipo 3 C, que es el que va a ser después de hacer las obras el nuestro, pues tienen una longitud máxima de 1.800, que por qué nos vamos a 2.200 metros más. Bueno, pues ha habido que contestarle técnicamente, ha habido que decirle con informes de ingenieros aeronáuticos que los 1.800 que pone de máximo, para cumplir las características de mínimo, para cumplir las características entre 1.300 y 1.800, de 3D, no quiere decir que por mayor seguridad nosotros podamos hacer más de 1.800 y dejarle la categoría de categoría 3D. Eso es totalmente legal, además teniendo en cuenta la consideración de que, a través de una serie de fórmulas físicas y matemáticas de resistencias por la altitud, pues los 2.000 metros de Soria son equivalentes a una pista de 1.300 a nivel de mar. O sea que, en una pista, en un avión de 1.300 a cota de nivel de mar, podría aterrizar, lo que para aterrizar ese mismo avión en Soria necesitaría 2.000 metros. Hasta ese punto vienen a decir las alegaciones de este señor. Con esto termino

**Sr. Elvira Martín:** Bien, pues después de todas estas explicaciones que ha dado el Sr. de Miguel, creo que está claro todo el trabajo que se lleva, y todas las pegas que hay. Creo que esto es un despropósito como bien ha dicho, y lo digo yo también, claramente, y no se si terminaremos algún día. Pero bueno, yo no voy a afirmar ninguna cosa más, pero como digo es un despropósito y a lo mejor hay una mano negra, todo puede ser.

**Sr. Eduardo Álvarez:** ¿Podemos preguntar?

**Sr. de Miguel Nieto:** Sí, lógicamente. En primer lugar, me imagino que los que han pedido la comparecencia, que ha sido el partido socialista.



**Sra. Pérez Pérez:** Voy a decir algunas cuestiones. Nos alegra que sea un placer comparecer para usted, pero también podría hacerlo sin que fuera a petición del Grupo Socialista, porque casualmente las fechas que usted ha señalado siempre ha comparecido a petición del grupo socialista. Y efectivamente, para reconocer lo que ya nos ha dicho, poco nuevo y por los medios de comunicación, pues hombre, a lo mejor podían explicarse las cosas en las comisiones informativas que están para eso y no para los medios de comunicación.

A partir de ahí y de lo contento que está de comparecer, nos dice que se ha ido a 2 kilómetros 95 metros de máximo por las leyes ambientales. Y nos afirma en esta comisión ya algo que ya nos había dicho más veces, porque ha empezado usted desde muy atrás, no sé si para darle más rimbombancia al asunto. Efectivamente, de las comisiones anteriores en las que ha comparecido tenemos buena cuenta y nota, pero ya nos dice que la longitud no es casual y que se ha ido para no ir a una tramitación ordinaria. La primera pregunta es ¿la medición que hacemos de la pista, la planificación que hacemos de la pista se basa solamente para no ir a una tramitación ordinaria?, ¿era necesaria mayor longitud de la pista para lo que es el desarrollo del proyecto?, y ¿en qué beneficio perjudica el habernos ido a esa elección casual, única y exclusivamente para no ir a la tramitación ordinaria?

Esa es una de las primeras preguntas que tenemos. A partir de ahí, nos ha ido haciendo una descripción de lo que es la cronología de todos los hechos, que parte de ella, como digo, ya conocíamos de las anteriores comisiones, para llegar al punto en el que estamos, en la fase 3, que es de lo que yo entendía que íbamos a hablar hoy, puesto que entendíamos que la fase 1 y 2 están superadas, como dice usted, de momento. Y lo hacíamos por una cuestión sencilla. Se viene diciendo que ha habido varias subsanaciones, con lo cual la siguiente pregunta sería ¿cuándo ha sido la última subsanación?, porque se nos ha dicho que para la fase 3 ya se nos había requerido y se nos había dado un plazo de tres meses y se nos había luego dado prórroga hasta junio. Algo así ha dicho. En la fase 3 se nos da un plazo de tres meses, se solicitó prórroga y nos habían dado prórroga hasta junio para tener ese documento. Eso es lo que se nos dice. Entonces, saber si esa es la única subsanación que se nos ha pedido, qué se nos pedía en esa subsanación para la documentación de la fase 3. Y luego me ha despistado que nos ha dicho que en torno a mayo de 2024 se había mandado toda la documentación a AESA. Confirmar que esa fecha es así y qué documentación se había mandado en mayo de 2024 a AESA. Porque se dice, por otro lado, se afirma aquí categóricamente lo que sabemos y lo que no sabemos, pero se dice que no hay muchas subsanaciones, pero que desde luego es SOMACYL quien encarga, presenta, presta, y es AIRPULL quien va a AESA, cosa en la que estamos de acuerdo. Pero entiendo que, estando como estamos encima de este proyecto, seguramente si que sabremos todas las comunicaciones, porque se ha dicho en algún punto lo de creemos, por lo que sabemos. Entonces, entiendo que lo sabemos todo.

Se ha hablado también de otra cosa que me genera dudas y es que cuando caducan los contratos del gestor, dice usted que se hizo uso de la prórroga antes de salir esos dos contratos en baja



temeraria, pues queremos que se nos diga la fecha en que finalizaba ese contrato, que se firmó en 2013 con el gestor, y qué uso de la prórroga se hizo ¿hasta qué fecha?, ¿hasta que entraran?, y también clarificar los tiempos en los que el aeródromo, usted nos dice hoy que no puede estar sin gestor, si en algún momento, porque se ha dicho en otras comisiones, el aeródromo ha estado sin gestor. En algún momento se nos ha dicho que cómo estamos ahora y se ha afirmado que sin gestor. Entonces, saber si lo que se nos ha dicho en otras comisiones se mantiene.

No voy a entrar en que usted se empeñó con la baja temeraria, incluso se atrevió a sugerir al técnico, aunque primó afortunadamente el criterio técnico. Y luego ya sí que nos dice que desde abril que se andan carteando y que no está resuelto. Que pasan cosas, que el informe de la Abogacía del Estado, y data usted el informe de la Abogacía del Estado en septiembre de 2024, perdón. 30 del 10. Un documento y luego el 30 de octubre, el informe de la Abogacía del Estado que viene a destrozarlo todo con el tema de las competencias. Nuestra pregunta va también en varios sentidos con todo el tema de la fase. Si se presentó toda la documentación y nos han requerido de la fase 3, ¿qué proyecto se ha presentado para la fase 3? ¿El del ingeniero de caminos o el del ingeniero aeronáutico? Lo pregunto porque, de paso, le voy a preguntar en qué fecha se aprobó el proyecto aeronáutico por esta Diputación para poder presentarlo.

Entonces, es por ir haciéndome una composición de lugar y trataré de hacer un resumen de qué es lo que yo y desde mi grupo entendemos. Pues bueno, eso es lo que ha pasado. Nos dice el tema del gestor. Públicamente siempre se ha hablado de que AESA estaba poniendo palos en las ruedas, de que se tardaba mucho, que se dilataban los plazos, pues yo quiero agradecer la información que nos han trasladado hoy, que resulta que les pusieron a ustedes un equipo técnico a su disposición para avanzar en el proyecto. Creo que tanto como poner palos en las ruedas no sería.

Y en cuanto al cambio de gestor, me gustaría saber también si es necesario que la solicitud de la fase 3 la haga directamente el gestor o puede hacerla el titular y la solicitud de la fase 4 si realmente es la que realmente tiene que solicitar el gestor. Y digo esto porque a lo mejor si en la fase 4 nos hace falta que sea el gestor quien lo solicite, pero las anteriores se pueden solicitar por el propietario, con este lío que hemos tenido del cambio de gestor, pues a lo mejor podríamos haber ido avanzando algo más en esas fases.

Y luego me voy a remitir a una información que es pública, que es cómo se tramitan las nuevas infraestructuras de los nuevos aeródromos y helipuertos de uso restringido, que por lo que se nos ha explicado es en el que nos encontramos, que pertenece a las comunidades autónomas, cuando así lo recoge el Estatuto de Autonomía, que hay comunidades autónomas como Aragón, Cataluña, Madrid y Valencia que ya han definido sus procedimientos, no es nuestro caso. Para el resto de comunidades autónomas el proceso para la tramitación de nuevas infraestructuras queda recogido en el Real Decreto 1070/2015, sin perjuicio de lo que puede establecer el órgano competente para cada comunidad autónoma. Es un Real Decreto que, desde luego, no nos es nuevo a nosotros y,



evidentemente, a ustedes tampoco, porque precisamente parte de los informes y donde se dicen los cumplimientos vienen dados por este Real Decreto.

A mayores de ello, también voy a hacer referencia a lo que es la guía que existe para la autorización de aeródromos y helipuertos de uso restringido en aquellas comunidades autónomas donde no se han asumido las competencias. Es una guía que está publicada en la página web de AESA, tampoco hay que hacer un estudio muy exhaustivo para ello, y en ello nos pone qué es lo que tenemos que hacer para cada una de las fases. En concreto, para la fase 3, que es la de establecimiento, nos habla de la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea, la Orden 1957 y el Decreto 1070 como normas que nos afectan. Por otro lado, en cuanto a la tramitación, nos dice que hará falta la documentación administrativa según se describe en el anexo 3, un estudio aeronáutico y documentación técnica justificativa según se describe en el anexo 4 para aeródromos, el 5 hace referencia a helipuertos, y la solicitud, en su caso, de los medios aceptables o alternativos para el cumplimiento de la instalación, acompañado de algunos datos más.

Si nos vamos al punto del anexo 3, que es el que nos pide la documentación, nos dice la acreditación del peticionario para la fase 3, si es persona física o jurídica, lo que corresponde en cada caso y nos pide también la acreditación de la libre disponibilidad para el uso de los terrenos en el caso de que el terreno donde se ubique la instalación sea propiedad del peticionario se presentará una nota simple actualizada del correspondiente registro de la propiedad y si el terreno es arrendado, cedido en uso o bien se dispone del mismo por cualquier otro título válido en derecho se presentará el documento contractual por el cual se dispone de ese terreno o una copia del mismo junto con una nota simple actualizada del correspondiente registro de la propiedad en el que conste el apartado anterior la propiedad del terreno. Eso es lo que la guía nos dice que tenemos que acreditar para la fase 3 y de ahí que nos surjan las dudas y la pregunta es clara y concreta si ya hemos acreditado la libre disponibilidad del uso de los terrenos para esta fase 3.

A partir de ahí, como decía, que se nos clarifique también si la fase 3 es posible tramitarla por parte del propietario o tiene que ser exclusivamente por el gestor, y creo que tenemos todos claro que la fase 4 sí que sería por parte del gestor.

Y a partir de ahí, haciendo referencia también al mismo documento que, como decía, es el que regula todas estas cuestiones, preguntar en concreto si el Real Decreto 1070/2015 de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifica el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos y la Orden de 24 de abril de 1986, por el que se regula el vuelo ultraligero.



En los informes que se nos han dado se nos hace alusión precisamente a este Real Decreto y nuestra pregunta es si se han explorado las posibilidades que este Real Decreto expone en su artículo 25 en otros mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas.

Por el momento, esas son las cuestiones que tendríamos que preguntar.

**Sr. Eduardo Álvarez:** Yo, lógicamente, no puedo bajar hasta esos niveles de profundidad técnica legal como ha realizado mi compañera Esther, pero desde mi punto de vista, de un modo somero, veo tres temas totalmente independientes, pero que a su vez se interrelacionan entre ellos. Por un lado, está la competencia de la Junta Castilla y León a AESA, por otro lado está el traspaso de titularidad del gestor de AIRPULL a USADO FOR SALE, y luego están los problemas que se producen de la coordinación de estas dos cosas anteriores.

Bien, el problema de AESA y la Junta de Castilla y León es un problema administrativo que lógicamente va a llevar tiempo resolver tanto en un sentido como en otro y me gustaría saber si la pregunta sería lógicamente está, si la Junta de Castilla y León va a aceptar, claro todo depende de lo que se negocie en la comisión mixta, pero si una solución rápida podría ser la asunción por parte de la Junta de Castilla y León de las competencias, pero que a su vez delegara en AESA la resolución de los expedientes, con lo cual sería poco más o menos que un acuerdo administrativo que ahorraría bastantes cosas, porque en caso contrario, si la Junta de Castilla y León tiene que desarrollar toda una estructura paralela de algún tipo a AESA, pues eso lógicamente demoraría indefinidamente el proceso y prácticamente sería la sentencia de muerte del ATI. Eso, por un lado.

Con respecto al traspaso de gestores. El tema está en que, lógicamente, ahí sí, yo creo que podría haber causa de demanda por parte de Diputación hacia los responsables de estos trámites, para que de una forma u otra, parece ser que se están pasando la pelota de unos a otros, y por lo tanto pudieran los juzgados decidir quién es la persona que tiene que definir y tomar la responsabilidad. Parece que aquí al final lo que ninguna de las dos instituciones quiere hacer es tomar la responsabilidad de motu proprio para resolver el tema. Desde ambas partes lo único que demuestra es una falta de voluntad, no sé si calificarla de política o administrativa, que desde luego no es justificable.

Y luego, por último quedan, suponiendo que estas dos cosas estarían resueltas en relativamente corto espacio de tiempo, quedarían los problemas ya propiamente dichos, que serían las deficiencias a subsanar para iniciar la fase 3. ¿Y a qué me estoy refiriendo? Ya lo ha introducido aquí mi compañera D<sup>a</sup> Esther es que me imagino, no sé cómo lo plantearía en un momento la transmisión de competencias la Junta de Castilla y León y cómo lo interpretaría, pero desde luego desde el punto de vista de AESA, para poder aprobar el inicio de la fase 3 la disponibilidad de los terrenos tiene que estar ya completamente terminada, no puede estar en proceso de expropiación, y desde ese punto de vista estaría justificado el que no aprobara el trámite para iniciar la fase 3.





Eso, independientemente de todos los problemas de expropiaciones SI y expropiaciones NO, me estoy quedando simplemente en lo que realmente nos preocupa, que es que el ATI pueda entrar en funcionamiento en el menor tiempo posible y generar los beneficios económicos y laborales que todos esperamos y todos deseamos.

Entonces, la pregunta es, ¿la tramitación de los expedientes de expropiación va a estar resuelta para que no haya excusa por parte de AESA o del órgano correspondiente de la Junta de Castilla y León según marca la ley o cómo va a quedar este tema?, porque en este momento, como bien ha dicho D. José Antonio, estamos atados de pies y manos. Hay otra segunda cosa que me preocupa mucho y son los plazos que AESA dio de tres meses y luego la prolongación hasta junio porque evidentemente eso se van a cumplir y según la ley una vez que esos plazos se cumplan el proceso, o sea todo el trámite de fase 3 se rechaza y se archiva con lo cual nos retrotraemos a que todo el proceso de implantación del ATI vuelve al grado cero y habría que en su momento cuando esté todos los trámites hechos volver a empezar desde cero toda esa tramitación. ¿Estoy en lo correcto? ¿Estoy equivocado? Esa sería la pregunta. Y hasta ahí llego. Gracias.

**Sr. de Miguel Nieto:** Bueno, yo creo que no me ha explicado bien, pero ahora se lo recuerdo. Pues bien, doña Esther, a petición del Grupo Socialista. Es lo primero que he dicho, comparezco por tercera vez a petición del Grupo Socialista. He dicho que pocos avances desde la última comparecencia porque estamos en el mismo punto muerto que la última. Sin resolver absolutamente nada. Con una incapacidad por nuestra parte y una indefensión que es que no podemos hacer absolutamente nada.

En cuanto a la tramitación de la fase 3, me estoy refiriendo. Otra cosa es lo que nos corresponde de los terrenos que después haré alusión a ello.

La distancia. Incluso la propuesta inicial de la empresa LAYONAIR para la redacción del proyecto del ATI hablaba de una distancia posible, casi cosa que nosotros veíamos imposible, hablaba de 3 kilómetros. La distancia máxima por la proximidad a Garray, podríamos haber ido a una distancia máxima de 3 kilómetros. Desde luego nosotros tampoco lo veíamos porque nos metíamos prácticamente en el pueblo de Garray, teníamos que cruzar la carretera de la Diputación Provincial que se hizo cuando se hizo la ciudad del Medio Ambiente que va de Tardesillas hasta el entronque de la rotonda que va una para Garray y otra para el aeródromo y no vimos esa acción como interesante para la Diputación y la desechamos de inicio.

En segundo lugar vimos que la tramitación ambiental decía que hasta 2 kilómetros 100 era una tramitación sencilla simplificada y que no nos duraría mucho que vamos a pensar que iban tres años y por eso elegimos los dos kilómetros 95, porque incluso para él diseño y el propósito del aeródromo que tenía en mente el equipo de gobierno que era el Partido Popular después no hacía





falta más distancia, porque nunca quisimos hacer un aeropuerto comercial de grandes aviones, sino dedicarlo a la aviación ligera y mediana.

Y con eso sobran los 2 km y 95 metros. Por lo tanto, me han preguntado si sería necesaria mayor. Nosotros consideramos que no. Y a los efectos de la tramitación lo consideramos la más adecuada para que la cosa fuese rápida.

Me he explicado mal la prórroga de la fase 3 hasta junio. Vamos a ver. He dicho que la fase 2 nos la autorizan a últimos de septiembre. Y entonces nos dan tres meses a partir de la aprobación de la fase 2 para redactar y presentar la fase 3. Lo que ocurre es que hasta que no se termine la fase 2 no se inicia el proceso de licitación de la redacción de la fase 3. Con esto contesto a los dos. Y nos dieron tres meses para presentarla. Lógicamente dijimos que hay que pedir más plazos o más tiempo, ya que tres meses solamente se nos van en hacer las licitaciones y no podríamos presentar el documento.

Entonces se pidió seis meses más hasta junio para la presentación de la fase 3. SOMACYL la licita, se ha dicho que se adjudica a GESNAER, GESNAER la prepara con plazos, se le exigen plazos y la presentan en plazo, en la fase 3. Y creo que aunque caducaba en junio, pues le he dicho, no sé la fecha exacta en estos momentos, que se presenta en torno a mayo, antes de que finalizara el plazo para la presentación de la fase 2. Esa es la prórroga que pedimos en el 2024. Por lo tanto, la fase 3, el documento para la fase 3, se presenta en primavera del 2024.

¿En el contrato se usó la prórroga? Sí. En un primer momento, el contrato con AIRPULL se usó la prórroga.

¿Hemos estado sin gestor? No, no hemos estado sin gestor ni un día porque al final le hemos casi obligado y le hemos mandado comunicaciones a AIRPULL que tenía que seguir manteniendo el servicio hasta que hubiese un nuevo gestor. Se lo ha comunicado la Diputación porque el aeródromo no está cerrado. El aeródromo figura como inoperativo, pero no está cerrado, y por lo tanto puede, habiendo operaciones de aterrizaje y de despegue.

**Sr. Eduardo Álvarez:** No lo entiendo, si está inoperativo pero inactivo ¿qué significa? Si está inoperativo ¿Cómo pueden aterrizar aviones?

**Sr. de Miguel Nieto:** Porque en las nomenclaturas que utilizan en la aeronáutica cerrado es que no se puede aterrizar. No está cerrado, está inoperativo. Quiere decir que no hay nadie concretamente allí que dirija las operaciones. Pero que vía satélite o por los métodos que utilicen se puede aterrizar y de hecho están aterrizando y despegando.

**Sra. Pérez Pérez:** Sería no controlado.



**Sr. de Miguel Nieto:** Correcto. Gracias. La palabra en estos momentos de su situación es inoperativo. Pero no está cerrado. Y por lo tanto tenemos que tener gestor tenemos que tener seguros y es lo que tenemos y como el gestor que se ha quedado con la licitación no puede entrar pues tenemos que seguir porque el servicio lo tenemos que mantener, desgraciadamente, con el que ya no quiere estar que es AIRPULL, pero sigue cobrando.

**Sr. Eduardo Álvarez:** ¿Hay alguna persona presente allí de AIRPULL que lleve la administración?

**Sr. Secretario:** Sí, cuando es necesario está una persona y tramitan todo el tema de permisos, vuelos y tal con AESA. Aquí tiene una persona y luego está el responsable de AIRPULL, que es Juan Cabañero, el que gestiona todas las operaciones. Todas las operaciones las gestiona Juan Cabañero, con ingenieros Aeronáuticos, porque tiene una empresa aeronáutica.

**Sr. Eduardo Álvarez:** La pregunta era lógica, si están cobrando, es lógico que haya una persona que esté presente.

**Sr. de Miguel Nieto:** La propiedad del aeródromo de Requena era de AIRPULL. Ahora no sé si lo han vendido, pero hasta hace no mucho tiempo el aeródromo de Requena, Valencia, era de ellos. Por tanto, tiene un equipo de ingenieros aeronáuticos.

**Sra. Pérez Pérez:** Por no despistarnos con esto de los gestores, AIRPULL no puede entrar porque no tiene todavía la competencia, perdón, USADO, no puede entrar porque tiene la adjudicación, pero no está resuelto, no tiene la autorización, pero en cambio, el que sí que nos comentáis que entra es AIRPULL, pero sin embargo en la página de AIRPULL ya no aparece nuestro aeródromo.

¿Cómo contactan con ellos cuando tienen que hacerlo? Si yo, por ejemplo, mañana quiero ir con mi avión allí, ¿cómo contacto?

**Sr. Secretario:** Pues tienes dos vías, o contactar directamente con AIRPULL o contactar con la Diputación que te pondrá en contacto con AIRPULL. Pero todos los vuelos los gestiona en este momento AIRPULL.

**Sr. de Miguel Nieto:** En este momento el gestor sigue siendo AIRPULL. Mañana no lo sé. Hoy sigue siendo AIRPULL. Mientras no haya una resolución o haya una decisión por parte de la Diputación, dependiendo de los informes que las administraciones a las que hemos consultado den, a lo mejor la decisión la tiene que tomar la Diputación, cuando tengamos los informes de las administraciones.

**Sra. Pérez Pérez:** Sin embargo, USADO FOR SALE sí que aparece en el plan ese que tienen de , donde tú tienes que ir a buscar quién es el gestor de cada aeropuerto. Aparece con el nombre de dos personas y dos números de teléfono.



**Sr. de Miguel Nieto:** Aparece en alguna página de aviación, en ENAIRE, aparece USADO FOR SALE como gestor.

**Sr. Secretario:** En ENAIRE aparece USADO FOR SALE como gestor porque tiene el contrato de gestión, pero no es el gestor.

**Sra. Pérez Pérez:** Y si, por ejemplo, alguien entra en esta página y le encuentra, él le deriva a AIRPULL.

**Sr. Secretario:** No le puede resolver, lo derivará a AIRPULL, porque él no puede hacer ninguna gestión de vuelos con AESA, porque a efectos de AESA el gestor es AIRPULL, mientras no se resuelva el cambio de gestor. El cambio de gestor normalmente duraba lo que tardase la Directora o el Director General en firmarlo. Cumple los requisitos y se firma, si no es más que tomo nota y no tiene más problema, es algo que ya no es comprensible.

**Sra. Pérez Pérez:** Ahora mismo entiendo que con el tema de las competencias ¿el cambio de gestor quien lo tiene que hacer es AESA o también depende de las competencias? Yo lo pregunto porque están diciendo ahora que se resuelve en 15 días.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Sigue teniendo las competencias AESA? por supuesto, claro que sí, la sigue teniendo. Para nosotros la sigue teniendo.

**Sr. Secretario:** Yo no soy ningún experto jurídico, pero a lo mejor, dadas las circunstancias puedo llegar a entender que desde el 2013 que se modificó el estatuto, perdón 2007, todas las resoluciones que ha hecho AESA son nulas de pleno derecho. Si ahora la competencia la tiene la Junta y hasta ahora ha venido resolviendo AESA como competencia estatal, todas las que ha hecho desde el 2007 son nulas, son nulas de pleno derecho. Podría llegar a esa conclusión.

**Sra. Pérez Pérez:** Pues sí se puede llegar a esa conclusión y es el técnico quien nos lo está diciendo que se accione por si acaso.

**Sr. Secretario:** No, no, que yo podría, te digo que desde mis básicos conocimientos jurídicos me parece una situación totalmente incongruente cuando algo tan fácil como el de la gestión.

**Sr. de Miguel Nieto:** Si me dejáis terminar.

**Sra. Pérez Pérez:** Sí, que era para que no nos despistáramos.

**Sr. de Miguel Nieto:** Pues mira, me ha despistado porque has dicho aquí algo del informe de la abogacía del Estado. Este es el que nos condiciona. No sé si has dicho del informe de la abogacía del Estado, pero sí, informe de la abogacía del Estado del 30 de octubre es el que parece que cambia toda la situación. Hasta entonces daba igual, que hubiera esta reforma del Estatuto, desde



el 2007 hasta el 2024 no pasaba nada. Vaya, que casualidad, el abogado del Estado, ese día se levanta y dice, ¡hasta aquí hemos llegado!, el 30 de octubre.

¿Qué proyecto se ha presentado en la fase 3? El proyecto de la fase 3, que ha licitado SOMACYL, que ha redactado GESNAER, es un documento técnico de ampliación de lo que es la afección de todo el proyecto de obra en su aspecto aeronáutico, todas las limitaciones que ese proyecto en su fase 3 tiene que marcar de edificaciones, de ruidos, es un documento técnico que entiendo que no tiene que aprobar la Diputación. Por eso no ha venido aprobación por la Diputación, porque en ningún momento se nos ha dicho que el documento que es la fase 3 requiriera también aprobación por esta institución. Por eso no ha venido el documento de la fase 3 a aprobación por esta Diputación, que entiendo que no sea un proyecto, sino el documento de la fase 3.

Fíjate, si nos quería ayudar AESA que puso un equipo técnico a nuestra disposición, es verdad, pero claro, duró lo de la canción del Sabina. Entonces, mucho equipo técnico, pero es que no nos ha dado tiempo casi ni a conocerlos.

En las noticias lo que nosotros entendemos es que todas las solicitudes a AESA las tenemos que hacer a través del gestor, que no es el titular del aeródromo el que está facultado para hacer todas estas peticiones. Por lo menos es lo que a nosotros se nos ha trasladado, por mucho que el subdelegado diga es que vosotros sois los dueños. No. Nosotros somos los dueños, somos en este caso el sujeto pasivo y el sujeto perjudicado. Pero las autorizaciones tienen que ser todas, por lo que nosotros tenemos conocimiento, a través del gestor. Y por eso lo hacemos de esa manera.

Ahora me viene usted a decir lo que le han pasado, me imagino que de la subdelegación del gobierno, que otras comunidades autónomas, sí, hombre, seguramente que no se va a currar. Es más fácil ya pasar toda la documentación del señor Latorre, que tiene un interés especial por todas estas cuestiones. ¿Qué otras comunidades ya tienen esas competencias por el decreto, no sé si ya ha dicho, 2020?

Pues bueno, lo mismo, desde el 2020 hemos estado en el limbo. Otras comunidades, pues muy bien, otras comunidades a lo mejor lo han creído oportuno, y la comunidad de Castilla y León, pues a pesar de que en su estatuto contempla la posibilidad de tener esta competencia, fíjese, la Justicia está transferida a otras comunidades también hace muchísimos años, Castilla y León todavía no la tiene. Hacemos lo mismo, un informe de la Abogacía del Estado y decir, oiga, que ya tiene usted las competencias de justicia, sin pasar por la Comisión Mixta de Transferencias. ¿Por qué? Porque lo dijo un abogado del Estado. Oiga, yo difiero de todo lo que ha dicho usted. Y me viene a decir que, como otras comunidades ya lo tienen la Junta de Castilla y León también, pues muy bien, pero yo difiero y creo que la competencia la sigue teniendo AESA, y si no, lo que ha dicho Juan Antonio. ¿Qué pasa con todas las resoluciones que ha dictado desde el año 2007?

¿Son nulas? ¿Las anteriores que nos ha hecho también y las inspecciones que nos hace también?



La vía para la autorización de todo eso, y la acreditación de los terrenos y todo lo demás. Pues mire, ya hemos hablado. Y como ha preguntado también por los terrenos D. Eduardo, le he dicho el día que empezamos y el pleno en el que empezamos a tramitar ya las expropiaciones. Si hubiésemos tenido que tirar con aquella tramitación y hubiésemos visto que no nos daba tiempo a asegurarnos más, hubiéramos seguido con la primera. Hemos iniciado la segunda y llegaremos a tiempo. Es probable que quizás el vicesecretario, por asegurarse, haya tardado más tiempo del debido, a mi gusto también, para contestar a las alegaciones, pero en cualquier caso, y a pesar de que tenemos que tener los terrenos a disposición, pues hombre, no sé, será la única administración. Los ayuntamientos piden, cuando le piden una licencia de obra le dicen al que presente la documentación de los terrenos ¿el que quiere hacer la obra? No, sin perjuicio de quien sea el terreno, se le concede la licencia de obra, pero en todo caso, lo que sí la Diputación está en todo momento en condiciones de decir que la Diputación pondrá los terrenos a disposición del proyecto antes de comenzar las obras, eso se lo puede asegurar. Y bueno, si mañana van a tener una comisión de planes para ya resolver las alegaciones y rechazarlas y en el próximo pleno de noviembre se rechazarán definitivamente. Con lo cual ya hay un paso más dado en ese proceso, pero lo que sí les digo es que la Diputación, en todo caso, podía decirle a AESA que tendría los terrenos obtenidos antes del inicio de las obras. Se lo puedo asegurar.

Y por lo tanto, pues usted lo que quiere de alguna manera es justificar lo que está haciendo AESA diciendo que resuelva la Junta, modificación de estatuto, los decretos que usted quiera, que yo no me los sé ya me pasará todos esos decretos para ver si entonces tiene que resolver la Junta, sin pasar siquiera por la Comisión Mixta de transferencias y entonces le diré, D<sup>a</sup> Esther, tiene usted razón no sé cómo no lo hemos hecho caso, sin pasar por la Comisión Mixta de Transferencias.

¿El traspaso de competencias, don Eduardo, se va a llevar tiempo? Pues sí, lamentablemente, me da la impresión, se va a llevar mucho tiempo. Mucho más tiempo del que seguramente podemos esperar. No sé las consecuencias, pero me temo que no va a ser una reunión. Porque, mire, yo estuve presente en una videoconferencia entre la Consejería de Movilidad, Dirección General, Dirección General de AESA, técnicos de AESA, hablando de este tema. Y la Directora de AESA decía que las competencias son vuestras. Y le decía la Junta de Castilla y León, pero ¿cómo vamos a coger una competencia que no sabemos de qué va, no tenemos personal, no sabemos lo que tenemos que hacer, no sabemos lo que vamos a tener que resolver? Dadnos tiempo. Decirnos lo que necesitamos y luego vamos a la Comisión Mixta y lo resolvemos. Pero es que de momento solo dicen que es tuya la competencia. Es igual, se han empeinado y decir, pues ahí la tienes, y sin pasar por la Comisión Mixta.

**Sr. Eduardo Álvarez:** ¿Eso significa la muerte del ATI?

**Sr. de Miguel Nieto:** Pues es probable, Dios no lo quiera. Es probable, es probable y bastante paciencia está teniendo la Junta de Castilla y León y pasando el dinero de un presupuesto a otro



porque lleva dotado desde el año 2021, la dotación presupuestaria de los 4 millones estaba ya en el presupuesto de la Junta de Castilla y León. Si se nos ha advertido de vez en cuando desde la Junta de Castilla y León. Es que este dinero lleva aquí parado desde el año 2021. Espero que no, pero caben, pues sí, se plantean serias dudas de que si la tramitación se prolonga, porque es lo mismo que les estoy diciendo toda la mañana. Estamos con una minucia que es el cambio de gestor, una insignificancia, pues ni siquiera eso. La aprobación de la fase 3 lo mismo se arranca cuando le traspasen, si es que se las traspasan y no resuelve AESA, las competencias de la Junta de Castilla y León, lo mismo le dicen, es que el expediente está sin mirar. A nosotros nos dijeron que estaba para resolver en octubre, pero a lo mejor ahora la sorpresa o todo lo que se había hecho lo meten en un cajón y dicen, ahí lo tienes. Y ni siquiera está informado. Entonces la cosa sería gorda. ¿Correría riesgo el ATI? Sí, por supuesto, mucho riesgo. En esas estamos.

¿La Junta de Castilla y León va a aceptar las transferencias? Sí. Cuando salga por el procedimiento que tiene que ir, es un procedimiento que está contemplado. La Junta de Castilla y León es la que ha dicho que se inician las negociaciones dentro del seno de la Comisión Mixta. La estructura de la Junta de Castilla y León, usted también lo ha preguntado, pues es que en este momento no la tiene. Seguramente en la Consejería de Movilidad lo mismo no hay ni siquiera ni un solo ingeniero aeronáutico.

El cambio de gestor no lo se. Me ha preguntado Ud y es lo que llevamos hablando toda la mañana.

De las deficiencias a subsanar, la principal los terrenos. Los terrenos, mañana se resuelven las alegaciones, se rechazan, y nada más. Se llevan al pleno y lo tendremos antes de comenzar las obras. Creo que mucho antes.

Y la duda que tenía con respecto a los tres meses que ya se lo he contestado, que era para presentar la documentación de la fase 2.

**Sr. Eduardo Álvarez:** Entonces, una última pregunta. ¿Se ha presentado ya demanda contra AESA y no sé contra quién sea, el responsable para que se diluciden las responsabilidades del no cambio de gestor?

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Por la Diputación? No. Hasta este momento. Vamos a recabar más información. Estamos solicitando a las dos administraciones, tanto a AESA como a la Junta de Castilla y León, y con las contestaciones que nos den el secretario ha dicho que va a pedir un dictamen sobre tres cuestiones en concreto, que no las voy a decir aquí, para que nos diga un despacho de abogados, se supone que cualificado, lo mejor que encontremos en la materia para ver si seguimos adelante. La intención nuestra es seguir adelante y buscar las responsabilidades y pedírselas a quien las tenga. Si al final, el informe de la Abogacía del Estado lleva toda la razón y quien tiene que resolverlo en la Junta, pues le pediremos daños y perjuicios a la Junta. A quien las tenga.



Dos cuestiones que no sé si era el motivo también, sí, porque era una situación general del ATI y que se me han olvidado, las habrán visto ustedes si están pendientes un poco de los acuerdos que adoptamos en la Junta de Gobierno, en fechas no muy lejanas hemos adquirido después de una tasación y una valoración también por los servicios nuestros, la solicitud de ellos era de una cuantía muchísimo mayor, el hangar que tenía AIRPULL en el aeródromo.

**Sra. Pérez Pérez:** En junio y por 70 mil euros

**Sr. de Miguel Nieto:** Ya es propiedad de la Diputación y bueno ya ha pasado a formar parte del inventario

**Sra. Pérez Pérez:** ¿Este era de los que habían construido ellos?

**Sr. de Miguel Nieto:** Si. Lo construyeron ellos. Lo utilizaban ellos y le han dado mucha utilización porque allí guardaban el material que necesitaban para el handling de todos los aviones que había en la plataforma y allí guardaban también muchos aviones ultraligeros

**Sra. Pérez Pérez:** ¿Y este no es el que tenían que construir por el pliego del 2013? ¿Que tenían que construir uno? ¿Ese cuál es?

**Sr. de Miguel Nieto:** En el pliego no iba la construcción de ningún hangar.

**Sra. Pérez Pérez:** ¿Seguro? Hay que mirarlo por si acaso. Es que sí que he visto por ahí noticias de que en el pliego venía que se comprometían a la construcción de un hangar. Por eso la pregunta.

**Sr. de Miguel Nieto:** En el pliego no se les exigía que yo sepa, pero lo revisaremos porque lo tenemos ahí. Y por otro lado, podemos facilitar también, aunque también las habréis visto en las Resoluciones de Presidencia de cada pleno que está a vuestra disposición, toda la polémica a raíz del avión de Mauritania que vino sin permiso, pues bueno, el avión vino con el permiso concedido por Resolución por el Presidente de la Diputación para utilizar la plataforma, se les ha dado permiso para instalar una carpa móvil mientras construyen, tienen intención, cosa que seguramente tampoco podrán llevar a cabo, de la construcción de un hangar fijo donde ya poder desarrollar más adelante la actividad, pero lo veo verdaderamente difícil. Estaban con todos los permisos, el control de aduanas lo pasaron en Canarias y por lo tanto en Canarias estaban en territorio español y desde Canarias vinieron aquí.

Yo les dije que si podíamos verlo, tenemos la carpa, estarán por allí, pero me han dicho que para entrar donde está el avión necesitarían permiso del propio ejército de España y de Mauritania, el avión es de las Fuerzas Armadas de Mauritania, y que si queremos ir otro día con más tiempo, pero yo se lo dije ayer y me han dicho que los permisos no los voy a tener en un día. Eso referido al avión de Mauritania.



También hemos estado viendo las posibilidades de instalación de unos hangares pequeñitos, sabéis, bueno no sabéis, Don Eduardo lo mismo dicen que no sabe, porque ya no sé de qué año viene la paralización también, como consecuencia de que no tenemos la autorización para las obras y por lo tanto no tenemos la autorización para ninguna obra. Y tenemos una encomienda hecha a TRAGSA por 250.000 euros o 300.000 euros, no recuerdo, desde hace tres años, para la construcción de una plataforma para la instalación de hangares. Pero como no tenemos autorización para ninguna obra pues también está paralizada esa que iba con dinero de la Diputación y que aún con esos 250.000, pues dista mucho de los 5 millones de euros que la Diputación lleva invertidas, según el Partido Socialista, en el aeródromo, ni de lejos, ni con la compra de todos los terrenos que han sido muchos.

Pero hemos estado viendo la posibilidad de la instalación de hangares pequeñitos y habitáculos, porque tienen que permanecer ahí durante el servicio para un helicóptero permanente del 112 de la Junta de Castilla y León. Están mirando la posibilidad de su instalación en el aeródromo. Estamos viendo las posibles ubicaciones que nosotros vemos, tanto para la base de aterrizaje, que tendrían que utilizar de momento las que hay para el servicio de extinción de incendios de la Junta de Castilla y León, y los terrenos que nosotros vemos más adecuados, ya que la plataforma no está hecha para la construcción de los hangares y para guardar el helicóptero y el personal. Tienen que poner habitaciones y cocina para los que tienen que estar de guardia con el helicóptero.

**Sra. Pérez Pérez:** Vale, pues le preguntaba lo del proyecto y me dice que lo que se ha hecho es presentar ese proyecto y que no tienen la documentación que es la que se presenta. Pero yo pregunto porque en abril de este año, del 2025, aprobamos inicialmente el proyecto de obra de ampliación del aeródromo de Garray. En él, según sus propias palabras, se incluían algunos complementos aeronáuticos, que ha sido preciso realizar modificaciones por un ingeniero aeronáutico, que no variaba la relación de bienes. De por medio también se ha suscrito el convenio con el SOMACYL. Además, había un tema de edificabilidad de las parcelas de SOMACYL, o sea que había bastantes cuestiones en este proyecto. Vuelvo a preguntar porque no me ha quedado claro. ¿Este proyecto tiene que ir a la fase 3? ¿Forma parte de la documentación que hay que presentar en la fase 3?

**Sr. de Miguel Nieto:** Toda la documentación que estás hablando es la fase 3.

**Sra. Pérez Pérez:** Claro, pero es que el proyecto lo aprobamos en abril del 2025. Me dice que en primavera de 2024 se presentó toda la documentación de la fase 3. Y en abril de 2025 hemos aprobado inicialmente un proyecto de obras de ampliación del aeródromo.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿En qué fecha del 2025?

**Sra. Pérez Pérez:** Pues el dictamen de la Comisión de Planes Provinciales del 1 de abril de 2025.





Claro, me han pasado la documentación, como hacen desde la Subdelegación.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Qué hemos aprobado en abril de 2025?

**Sr. Secretario:** El proyecto estaba aprobado, pero se complementa con el estudio aeronáutico.

**Sra. Pérez Pérez:** Se aprueba inicialmente, esto, aprobación inicial del proyecto de obra de aprobación del aeródromo de Garray. Claro, yo no sé si he estado en esta Comisión, pero yo no sé si usted está en los plenos.

**Sr. de Miguel Nieto:** El que no estaba he sido yo.

**Sra. Pérez Pérez:** Claro, vamos a ver. No me lo puedo creer, José Antonio, esto sí que no me lo puedo creer.

**Sr. de Miguel Nieto:** El proyecto de obra en el 2025, ¿cómo vamos a aprobar el proyecto de obra en el 2025?

**Sr. Secretario:** La modificación con el estudio aeronáutico.

**Sra. Pérez Pérez:** La modificación del proyecto con el estudio aeronáutico y los cuatro propietarios que quedan a expropiar. No me creo que esto no me lo estés negando. Vamos, acta el dictamen, es del 1 de abril del 2025.

**Sr. de Miguel Nieto:** Pero eso es para las expropiaciones. Es para las expropiaciones, no modificamos el proyecto allí.

**Sra. Pérez Pérez:** ¿Y los complementos aeronáuticos que se meten no es modificar el proyecto? Pregunto.

**Sr. de Miguel Nieto:** Pues hombre, no es modificar, es complementar. Por eso se llaman complementos. ¿Pone modificación o complementos?

**Sr. Secretario:** Pone aprobación del proyecto.

**Sra. Pérez Pérez:** De todas formas, la pregunta es clara. ¿Este proyecto tiene que ir a la fase 3 o no tiene que ir a la fase 3?

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Qué proyecto? Los complementos aeronáuticos es la fase 3.

**Sra. Pérez Pérez:** O usted se está liando o yo me estoy liando. Aquí ya tenemos un problema.



**Sr. de Miguel Nieto:** Yo entiendo que los complementos aeronáuticos es la documentación de la fase 3 que no modifican el proyecto inicial, lo complementan.

**Sra. Pérez Pérez:** Es evidente es evidente que alguien está intentando tomar el pelo.

**Sr. de Miguel Nieto:** Proyecto de obra fase 1, tramitación ambiental fase 2, fase 3 documentación aeronáutica, que es la que complementa tanto la ambiental como la aeronáutica al proyecto de obra

**Sra. Pérez Pérez:** Fase 3, autorización del establecimiento, cumplimiento de las normas técnicas con lo cual es necesario, salvo error, me corrija el secretario de la Comisión, el estudio de obstáculos con los complementos aeronáuticos y con el sum sun corda. Cumplimiento de las normas técnicas que va todo eso, disponibilidad de los terrenos y otros trámites urbanísticos. Si no me equivoco, si hemos aprobado esta primavera ese proyecto lo habremos hecho para algo.

**Sr. Secretario:** Se ha hecho fundamentalmente a los efectos de la expropiación. Porque la documentación correspondiente, independientemente de que lo tendríamos que aprobar definitivamente el proyecto, la documentación correspondiente es la que se ha presentado en AESA, con todos los estudios aeronáuticos en la fase 3.

**Sra. Pérez Pérez:** Se nos confirma que cuando se apruebe definitivamente este proyecto, el que no se modifica, se amplía, se nos confirma que esto no tiene que ir a la documentación.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Sabemos si nos va a pedir alguna modificación AESA? Es que hasta que no la autorice AESA todavía no sabemos si nos va a pedir alguna modificación más.

**Sra. Pérez Pérez:** Pero, José Antonio, ¿sabemos si hemos presentado un proyecto u otro? Porque, claro, tú has hecho referencia en toda tu explicación al proyecto del año 21, ¿no?

**Sr. de Miguel Nieto:** El de obra, por supuesto. El de obra. Y luego hay otro de tramitación ambiental, que es toda la tramitación ambiental.

**Sra. Pérez Pérez:** ¿Este proyecto no tiene que ir cuando se apruebe definitivamente con la documentación de la fase 3?

**Sr. de Miguel Nieto:** Cuando nos den la resolución definitiva quien sea y nos diga este proyecto es el que vale pues podremos hacer una aprobación definitiva mientras tanto

**Sr. Secretario:** El que se aprueba en el 2025 es el que se ha presentado en la fase 3. En la fase 3 no es necesario aprobar el proyecto porque es posible que te puedan hacer ciertas correcciones. Entonces, si no vamos a estar cada corrección aprobando un proyecto nuevo, una modificación.



**Sra. Pérez Pérez:** Pero, Juan Antonio, ¿el proyecto que se ha aprobado es el que se ha presentado en la fase 3?

**Sr. Secretario:** Evidentemente.

**Sra. Pérez Pérez:** Claro, pues en primavera de 2024 no podría estar presentada la documentación de la fase 3 porque hemos aprobado el proyecto en el 25.

**Sr. Secretario:** Como que no. Para presentarlo no tiene que estar aprobada, no tiene que estar aprobado el proyecto.

**Sr. de Miguel Nieto:** Pues entonces habríamos incumplido todos los plazos porque los teníamos que presentar antes de junio, que era la prórroga del 24.

**Sr. Secretario:** Que no tiene que estar aprobada por la Diputación. Presentan la documentación técnica, dicen si es correcta o no, o te indican las correcciones. Lo lógico es que te indiquen las correcciones que tienes que realizar porque tienes cosas que las tienes mal. Te los dicen, pum, pum, pum, y lo corriges. Y cuando ya sea el ok.

**Sra. Pérez Pérez:** Vale. Luego alguna cuestión más. Cuando dice que está en forma de decirle que pondrá antes de las obras los terrenos, voy a preguntar si se lo ha dicho o no, pero claro, si no se lo han preguntado ustedes no se lo dicen, ¿para qué? Ha dicho usted que está en disposición de decirle a AESA que tendrá, que pondrá a disposición los terrenos antes de comenzar las obras. ¿Se lo ha dicho?

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿No lo ha pedido?

**Sra. Pérez Pérez:** Ahí quería yo llegar, es que tenemos tanta prisa en hacer las cosas, pero sabemos que tenemos que tener la disposición de los terrenos, pero ni siquiera lo mandamos.

**Sr. Secretario:** Por disposición legal, antes de la contratación de las obras tenemos que tener la plena disponibilidad de los terrenos. Lo que pasa es que normalmente las administraciones, léase Diputación, léase Junta de Castilla y León o sea Estado, realizan un proceso expropiatorio. Cuando están en el proceso expropiatorio, la autovía de no sé qué no la licitan cuando ya tienen todos los terrenos, sino estás en un proceso expropiatorio que lleva sus fases correspondientes a que sea la ocupación, aunque no termine el proceso la ocupación, si no llegas al acuerdo, depósito previo a la ocupación en Hacienda, se hacen las actas de ocupación y posteriormente fijará el justiprecio el jurado.

**Sr. Eduardo Álvarez:** Perdón un momento, que interrumpa. Pero es que no estamos hablando de una empresa de construcción, estamos hablando de un aeropuerto. Básicamente la cuestión de la



disponibilidad de los terrenos viene basada en que no hablamos de carreteras, sino que hablamos de aeropuertos. Y es que no puede haber trámites que permitan a un determinado particular o a una determinada empresa colocar un obstáculo dentro de una senda de planeo que pueda producir un riesgo para el aterrizaje de ese avión. Que me vais a contestar que estamos con un aeropuerto inoperativo, pero que no está cerrado. Pero a la definitiva viene a ser lo mismo porque si ha aterrizado el avión de Mauritania, si colocó un camión en ese terreno, un tractor

**Sr. Secretario:** Es que no puede. Pero vamos a ver los terrenos que tenemos en el aeródromo son propiedad de la Diputación. El aeródromo está vallado y tiene que estar

**Sr. Eduardo Álvarez:** Perdón, pero yo estoy hablando de los terrenos en expropiación que puede estar dentro de las sendas de planeo no tiene por qué necesaria la futura pista de la ampliación.

**Sr. de Miguel Nieto:** Para la actividad de la que hay ahora no molestan en absoluto los que hay que expropiar. Llevan esperando muchísimos años sin expropiar esos terrenos. Es que no afecta. Afecta para la ampliación, pero no para la actual.

**Sra. Pérez Pérez:** Vale pues yo bajo mi humilde punto de vista, estoy pensando que los complementos aeronáuticos son necesarios, puesto que hace falta un estudio de obstáculos, creo que eso está claro.

**Sr. de Miguel Nieto:** Los complementos aeronáuticos es la fase 3.

**Sra. Pérez Pérez:** Sí, pero que los complementos aeronáuticos los hemos pasado por esta Diputación en abril del 2025.

**Sr. de Miguel Nieto:** A efectos de completar el expediente de la expropiación. Porque también las alegaciones iniciales nos decían el representante de Don Isaías que ni siquiera teníamos la documentación aeronáutica pasada por AESA. También lo ponía en una de las alegaciones.

**Sra. Pérez Pérez:** Bueno, es que si vamos también al tema de la utilidad pública, pues desde el momento sabíamos que teníamos que haberlo hecho y demás. Bueno, no voy a entrar mucho más.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿A usted le parece que un aeródromo es siendo propiedad de una institución como la Diputación o no?

**Sra. Pérez Pérez:** Pero vamos a ver, si lo que le estoy diciendo es que había un informe en el 2022 que ya nos decía que metiéramos ese proyecto como utilidad pública en el Plan Provincial 2022 y lo hemos metido en abril del 25, y luego nos quejamos de retrasos. Había un informe de un técnico de esta casa. Igual tampoco lo recuerda.



En cualquier caso, bajo mi punto de vista, seguimos pensando que se podía haber sido más ágil, en esto mismo de incluir en el Plan Provincial que lo hemos hecho en abril del 25, había un informe de la casa 2022, seguimos pensando, con lo cual a lo mejor sería conveniente que le diéramos una vuelta a que si la documentación que se nos exige está regulada, o sea, algo como un aeródromo, evidentemente, señor Álvarez, no se deja que pase por allí uno y aparque el coche y fíjate, llega un avión y se lleva el coche puesto. Pues evidentemente, como es algo mucho más serio, está regulado. Todo esto está regulado. Y hay un decreto que lo regula. Y hay unas leyes que lo regulan. Y te dicen las alturas que puedes permitir. Pongo por caso en la construcción de un edificio para que el avión no choque. Pongo por caso y así, en lo burdo para que nos entendamos todos. Esas cuestiones de edificabilidad en algunas de las parcelas se han resuelto en abril de este año a través de un convenio con el SOMACYL. Con lo cual, el estudio de obstáculos, si ustedes me dicen que lo tenemos completo, lo tendremos seguramente, no tengo yo el por qué dudar de su palabra, y que los complementos aeronáuticos tampoco eran necesarios, no nos acordábamos ni que lo habíamos aprobado, que los terrenos tampoco hacen falta, pues bajo nuestro humilde punto de vista, creemos y creemos que hace falta un estudio de obstáculos y los complementos aeronáuticos, creemos que hacen falta los terrenos

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿qué estudio de obstáculos? vamos a ver, que todo eso es la fase 3. Claro que hace falta un estudio de obstáculos, pero no de los que hay en la pista, de los que hay por fuera.

**Sra. Pérez Pérez:** Claro, es que claro, si usted no recuerda lo que aprobamos en abril, pues claro que tenemos un problema, pero muy gordo, ahí sí que tenemos un obstáculo gordo. Creemos que hacen falta los terrenos, nos gustaría que se nos facilite, porque se ha hecho también alusión al dinero que va invertido y a esos cinco millones, que parece que no cuadran las cifras, pues es bastante sencillo. Pedimos que por parte de los servicios técnicos de esta comisión se nos haga un documentito que se nos diga adquisición de parcelas, tanto, adjudicación del expediente de contratación del servicio de promoción del aeroparque, tanto, plataforma, tanto, suministros, tanto, ejecución de pavimento de hormigón, tanto, realización de horas del personal, tanto, proyecto de la calle de herradura, las parcelas, la vigilancia, los gastos diversos, las primas de seguros.

No nos ha comentado también que se ha hecho un seguro, por cierto, en el mes de julio, que también lo hemos visto en lo que nos dice que vemos en los decretos.

**Sr. de Miguel Nieto:** Y que también veníamos pagando en el anterior. Sí, porque ahora, lógicamente, el que corría a cargo del gestor, cuando le obligamos a aumentarlo, lo pagamos a medias y ahora que el gestor no quiere llevar la gestión, pues lo tenemos que pagar nosotros.

**Sra. Pérez Pérez:** Bien, pues perfecto. Lo que pedimos es un documento en el que se clarifiquen, porque esto es bastante sencillito, si es dinero público, es de esta casa y lo hemos pagado, pues



seguramente sepamos cuánto hemos pagado. Que lo diga un técnico, así no es ni lo que dice usted ni lo que digo yo. Mucho más sencillo.

Que también se nos informe si lo que nosotros creemos de que hace falta para esa fase 3, que me insiste que es la fase 3, claro, es que es en la que estamos. Por eso yo insisto en la fase 3, porque es en la que estamos. Entonces, como cualquier vecino de cualquier municipio tiene que

presentar toda su documentación completa antes que un ayuntamiento le dé la licencia, desde mi grupo lo único que nos queremos asegurar es que cuanto antes completemos lo que esté en nuestra mano, que es completar la documentación, porque ya nos han dejado claro que lo de las competencias no está en nuestra mano. Lo de completar la documentación me ha quedado duda, si está en nuestra mano o no, porque como lo hace SOMACYL no sabemos si está en nuestra mano o no. Pero lo que sí que pedimos es que a la mayor brevedad posible nos aseguremos de que toda la documentación que tenemos que presentar está presentada para la fase 3.

**Sr. de Miguel Nieto:** Pero es que no la tenemos que presentar nosotros, es que no te enteras.

**Sra. Pérez Pérez:** Pero vamos a ver, la tendrá que presentar quien, el gestor. ¿Y quién se la da la documentación para la fase 3?

**Sr. de Miguel Nieto:** Pero es que está presentada hace mucho tiempo es que la documentación de la fase 3 está presentada y completa he dicho primavera del 2024 que es que esperábamos la resolución ya de la fase 3 en octubre del 2024, que es que estamos en octubre del 2025 ¿Tú crees que nosotros podemos saber si falta algo en la fase 3 que son cuestiones aeronáuticas?

**Sra. Pérez Pérez:** A ver, yo puedo saber lo que dice usted casi siempre.

**Sr. de Miguel Nieto:** No, si falta algo lo tiene que decir AESA. Y año y medio después de presentarla, AESA no ha dicho absolutamente nada de que nos falte nada.

**Sra. Pérez Pérez:** En su propia intervención hacía usted caso de que nos habían hecho modificar precisamente esos complementos aeronáuticos. Es que lo decía usted en su intervención.

**Sr. de Miguel Nieto:** Sí, y se han subsanado y en octubre, pero no a nosotros. Nosotros no, porque no hemos elaborado el documento. ¿Que nos han pedido modificaciones a nosotros? No creo que haya dicho eso, sino que han pedido subsanaciones a la empresa, lógicamente, y al que ha presentado el documento, que es AIRPULL.

**Sra. Pérez Pérez:** Aquí ya se contemplan los complementos aeronáuticos, que también se echaban en falta en el primer proyecto y que han servido y constituido la base para presentar la documentación. Eso es lo que decía usted. Con lo cual, se echaban de menos unos complementos



aeronáuticos, se ha firmado un convenio con el SOMACYL, en el que, entre otras cosas, bajamos la edificabilidad para el estudio de obstáculos. Si nosotros lo que queremos, José Antonio, de verdad, es que si ya sabemos que esto hace falta que lo presente, quien lo tenga que presentar cuanto antes. Pero si depende de nosotros el decir, ya tenemos los terrenos porque somos nosotros quienes estamos haciendo el proceso expropiatorio, ¿no?

**Sr. de Miguel Nieto:** Te obcecas en hablar de una película que no existe. Si es que cuando nosotros para las expropiaciones llevamos el complemento aeronáutico, que es la fase 3, ya tenía que haber estado aprobada por AESA.

**Sra. Pérez Pérez:** O sea, ¿se podía aprobar la fase 3 sin complemento aeronáutico?

**Sr. de Miguel Nieto:** Oye, que el complemento aeronáutico es la fase 3.

**Sr. Secretario:** La fase 3 se presenta antes de junio, dentro del plazo correcto. Del 2024. Esa fase 3, esa documentación lleva el proyecto complementado con todos los datos aeronáuticos. Y eso está en fase 3 a estudio de AESA.

Independientemente de eso, nosotros aprobamos el proyecto definitivo porque en alguna de las alegaciones hacía referencia a que el proyecto faltaba la fase aeronáutica. Se aprueba eso y se mete en el plan del 25.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Hacía falta aprobarlo por la Diputación? Pues seguramente que no. Por pleno.

**Sra. Pérez Pérez:** Perfecto. Pues como yo no me entero de nada, ustedes que se enteran de todo, ya veo dónde estamos. Se enteran de todo y no recuerdan ni lo que hemos aprobado en abril. Pero se enteran de todo y yo soy la que no se entera de nada. Y para su tranquilidad, como me ha pedido que le pase la documentación que me han pasado, pues directamente. Es que es bastante más sencillo, José Antonio, si se tiene interés, si no se busca mirar a ver quién está declarando, si no se busca mirar a ver dónde está la mano negra y se busca sacar los proyectos, si ya me conoce. Si es que además parece mentira que no me conozca. Yo dije, si a mí me tocara tramitar, ¿qué haría? Me voy a informar lo primero de qué es lo que hay que hacer. Oigo AESA todos los días, en las comisiones, en los periódicos, en todos los sitios. Vamos a ir a la página de AESA a ver qué dice. Las comunidades autónomas lo dicen, la tramitación de nuevas

infraestructuras lo dice toda la información que yo tengo la he sacado de la página oficial de AESA.

**Sr. de Miguel Nieto:** O sea, ¿para autorizar la fase 3 sabes que tú la fórmula?

**Sra. Pérez Pérez:** Está en la página web está en el Real Decreto y vienen las fórmulas



**Sr. de Miguel Nieto:** O sea, que la portavoz del Grupo Socialista sabe la fórmula de desbloquear esto, porque no sé por qué estamos hablando del bloqueo porque según tú, ya lo hubieras desbloqueado.

**Sra. Pérez Pérez:** No, no lo hubiera desbloqueado. Seguramente porque directamente me dice que tengo que cumplir las normas técnicas y tengo dudas de que las cumplamos, porque me dicen que tengo que cumplir la disponibilidad de los terrenos y efectivamente se ha demostrado que podremos tenerla, pero que no la tenemos, y otros trámites urbanísticos. Eso es lo que hace falta para desbloquear la autorización de establecimiento, que es la fase 3. ¿Estamos de acuerdo, por lo menos, en cuál es la fase 3? Y la fase 4, la de autorización de apertura del tráfico, para la que ya nos piden el cumplimiento de las normas técnicas, la compatibilidad que ya tenemos del espacio aéreo y la documentación del gestor.

Yo he mirado el Real Decreto. ¿Ha mirado usted el artículo 25 del Real Decreto 1070? Pues a lo mejor es interesante mirarlo porque vienen las fórmulas de colaboración entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas cuando las transferencias no están transferidas. Ese es el Real Decreto. Me choca que llevemos hablando de las competencias no sé cuánto tiempo y que usted no se haya leído el Decreto que regula cómo hacerlo.

**Sr. de Miguel Nieto:** Le doy y le digo todos los escritos que están diciendo la Abogacía del Estado, AESA y la Junta de Castilla y León. ¿Usted se cree que si tan fácil fuera la Junta de Castilla y León no estaría ya resolviendo este expediente? ¿Por qué la Junta de Castilla y León está pidiendo la reunión de la Comisión Mixta de Transferencias? La tienen que llamar a usted para que les diga lo que tienen que hacer. Llamadle a usted, que va con la tablet y les dice lo que tienen que hacer. Porque ni AESA ni la Junta de Castilla y León saben lo que tienen que hacer. Eso es en definitiva lo que está diciendo usted. Con su Tablet desbloquea usted este embrollo.

**Sra. Pérez Pérez:** Igual me tienen que llamar para decirles que el director del ATI no recuerda lo que aprobamos en los plenos. Lo que se ha demostrado ya aquí es que usted siendo el director del ATI me está diciendo que ni siquiera ha leído el Decreto que regula en las comunidades autónomas que no tienen transferidas las competencias, por lo menos haberle echado un vistazo a ver que se podía hacer. ¡Que me venga a decir usted a mí lo que resuelvo y lo que no! cuando le digo que hemos aprobado cosas de la ATI en abril y me dice usted que qué hemos aprobado y le pregunta al técnico, pues hombre, yo no me entero de mucho, pero hay quien se entera de lo mismo. Yo no soy directora del ATI.

**Sr. de Miguel Nieto:** A efectos de las expropiaciones le he dicho, si es que si todavía los complementos aeronáuticos, usted no sabe que es la fase 3, y los obstáculos, que no sé de qué obstáculos habla de la fase 3, la fase 3 son los complementos aeronáuticos, esa es la fase 3, que se presenta en AESA en mayo del 2024. ¿Qué cree usted? ¿Que hasta que no la aprobamos entonces





en la abril de 2025?, por eso está esperando AESA, porque no la habíamos aprobado en la Diputación, si es que nadie nos ha pedido que la aprobemos. Se llevo a pleno nada más incluido para asegurar el procedimiento de las expropiaciones por las alegaciones que habían hecho antes y en las que se echaban de menos el proyecto aeronáutico.

**Sra. Pérez Pérez:** Como usted está seguro de que toda la fase está presentada desde el 2024 y que no vamos a tener que presentar nada más,

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Usted no? ¿Usted lo pone en duda? ¿hasta eso pone en duda?

**Sra. Pérez Pérez:** No. A ver. Lo que voy a pedir es que se nos dé la documentación por echar un vistazo a lo que se ha presentado, porque si nos piden disponibilidad de terrenos y usted dice que lo ha presentado todo, pues me gustaría ver de verdad la disponibilidad de los terrenos. Tengo curiosidad, ya ve cosas que me pasan a mí. Y como nos piden también el cumplimiento de las normas técnicas, pues sí, le vamos a pedir que por favor nos traslade la documentación que se ha presentado para la fase 3 de autorización de establecimiento.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿El cumplimiento de las normas técnicas? ¿De qué normas técnicas habla? ¿Nos han pedido a nosotros? No, es que cuando usted dice, nos han pedido, ha habido que modificar, pero a quién, ¿a la Diputación? En la Diputación no han presentado nada.

**Sra. Pérez Pérez:** Vale, pues es que voy a ser mucho más clara. Yo entiendo este proyecto como un proyecto de esta casa, que pensaba que era como lo entendíamos todos. Podemos entrar en los matices y puedo ir al detalle de, no, mire, se lo tenemos que pedir a la empresa GESNAER porque es la que ha hecho el proyecto.

**Sr. de Miguel Nieto:** Porque AESA sí hay que hacer modificaciones, a nosotros no nos las comunica.

**Sra. Pérez Pérez:** Pero vamos a ver la disponibilidad de los terrenos, quién tiene que decir si son nuestros o no.

**Sr. de Miguel Nieto:** Y dale con la disponibilidad de los terrenos. ¿AESA nos ha pedido a nosotros la disponibilidad de los terrenos?

**Sra. Pérez Pérez:** Pues lo que dice la guía de la fase 3, autorización del establecimiento en el anexo.

**Sr. de Miguel Nieto:** Se lo he dicho por activa y por pasiva, la Diputación está en condiciones de asegurar que tendrá la disposición de los terrenos antes de comenzar la contratación de las obras. Y que la podíamos haber tenido mucho antes si hubiéramos tirado con el procedimiento que se inició en el año 2021.



**Sra. Pérez Pérez:** Lo que se dice aquí es que si se tiene la disponibilidad de los terrenos hay que aportar la nota simple y si no se tiene hay que tener el documento que dice que los vamos a tener.

¿Hemos aportado el documento que dice que los vamos a tener? Porque es lo que se nos pide en el anexo. Si esto es las instrucciones: qué tengo que presentar, persona física, el DNI, persona jurídica.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Quién nos lo ha pedido?

**Sra. Pérez Pérez:** No nos lo ha pedido nadie porque si a nosotros en una subvención o en unas bases de subvenciones decimos que hay que presentar el DNI y el formulario de solicitud, pues eso es lo que se nos pide, porque es la tramitación que hay que hacer. Si no presentamos el DNI, nos lo pedirán en subsanación, pero si lo que tenemos es prisa, a lo mejor lo tenemos que presentar antes de que nos lo pidan en subsanación. Pero vamos, esto es porque desde mi grupo tenemos prisa en que este proyecto salga adelante y salga adelante lo antes posible.

**Sr. de Miguel Nieto:** Los terrenos lo vamos a tener, desgraciadamente, mucho antes que el permiso para iniciar las obras. Vamos a tener mucho antes los terrenos que la licencia para iniciar las obras., ¿Qué le parece?

**Sra. Pérez Pérez:** Me parece bien. Espero que lleve razón.

**Sr. de Miguel Nieto:** Mañana en la comisión se llevan las dos alegaciones que ha habido, las desestimarán o no, a lo mejor las apoyan.

**Sra. Pérez Pérez:** Seis meses llevamos para ese trámite.

**Sr. de Miguel Nieto:** Pero claro, no las tengo que informar yo, ¿Lo sabe usted?

**Sra. Pérez Pérez:** Claro, porque si hubiera dependido de usted en el gestor, pues habría hecho otra cosa, se habría saltado todas las leyes.

**Sr. de Miguel Nieto:** Si hubiera dependido de usted y de su tablet, tendríamos los permisos antes de haberlos solicitado

**Sra. Pérez Pérez:** Pues a lo mejor si usted, si hubiera leído, no sé si la tablet o el documento en papel, pues a lo mejor se acordaría de que tuvimos un pleno, de que aprobamos cosas, claro. Pues a lo mejor las que no tenemos muy buena la memoria.

**Sr. de Miguel Nieto:** Mire. Todo esto es documentación del ATI.



**Sra. Pérez Pérez:** Pues mira a ver si encuentra el acuerdo de abril. No vaya a ser que esté colgado en la página web y sea una alucinación mía.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Hacía falta llevar la aprobación de los complementos? Le he dicho que por mayor seguridad. Pero ahí de lo que se trataba en ese punto era de iniciar de verdad y asegurarnos el proceso de las expropiaciones, que lo teníamos ya iniciado.

**Sra. Pérez Pérez:** El tiempo nos dará y nos quitará la razón. Archivamos el expediente en ese mismo pleno, no sé si se acuerda.

**Secretario:** Se archivó el expediente anterior.

**Sr. de Miguel Nieto:** Porque había un expediente anterior. Es que si no hubiera tenido necesidad hubiéramos tirado adelante con la anterior. Si nos dan la licencia hace dos años, hubiéramos tirado adelante con el anterior. Se lo aseguro.

**Sra. Pérez Pérez:** Bueno, pues por favor, porque quede claro, si se nos puede hacer llegar el documento de las inversiones y la documentación presentada de la fase 3,

**Sr. de Miguel Nieto:** La documentación que haya presentado AIRPULL de la que ha elaborado GESNAER,

**Sra. Pérez Pérez:** Y a la que hacemos seguimiento desde esta casa, porque si Juan Antonio habla todos los días con todos, tendremos el seguimiento bien hecho.

Y por cierto, si es posible también, por parte de los servicios técnicos, que se exploren las posibilidades de colaboración entre las dos administraciones para el lio este de las competencias, especialmente el artículo 25 del Real Decreto 1070.

**Sr. de Miguel Nieto:** ¿Que los servicios técnicos nuestros exploren las posibilidades de poner de acuerdo a la Junta y AESA?

**Sra. Pérez Pérez:** O sea, no tenemos tanta prisa entonces. Estamos esperando que sean las competencias.

**Secretario:** La prisa la tenemos y los servicios técnicos, y yo hablo desde una perspectiva exclusivamente técnica, lo primero estamos alucinados de la situación, totalmente alucinados desde el punto de vista técnico, no político. Las posibilidades que establece el Real Decreto se promueven o se inician, desde mi punto de vista, cuando se crea la Comisión de Transferencias y hay en esa Comisión de Transferencias los acuerdos correspondientes. No obstante, nosotros sí que desde aquí se va a pedir y ya está incluso redactada a la vista de la resolución de AESA del cambio de gestor, con todos los antecedentes, que son curiosos, porque aquí se van traspasando



unos a otros, y que viene cronológicamente, os lo puedo pasar si queréis. Ha hecho referencia José Antonio, cuando se presenta el escrito, que hace la Directora General dice oiga que yo se lo devuelvo porque no se han empezado, no tengo ninguna transferencia, se lo devuelve AESA, lo devuelve y yo hago referencia, o sea la Diputación hace referencia a esta resolución y en base a esta resolución le pido a la Junta que resuelva. A mí me dice *siguiendo las instrucciones de AESA como órgano competente para autorizar el cambio de gestor*. Eso se va a mandar, si no es hoy, mañana a la Junta de Castilla y León, para, siguiendo las instrucciones de AESA y mediante esta resolución, que me diga. Eso está hecho esta mañana, y solo pendiente de mandarse.

**Sra. Pérez Pérez:** Nosotros lo que entendemos es que si se puede explorar y agilizar, aquí se ha dicho que si han estado en una videoconferencia con la Dirección General, con la Directora y demás.

**Secretario:** Al señor este de aquí que firma la resolución, que se llama don Carlos García Gutiérrez Marced, cuando me coge el teléfono le digo, soy tu castigo, mi presentación es esa. Hablo con él, llamo al de la Junta. El de la Junta me dice, no, no, nosotros no hacemos nada, habla con AESA. Hablo con AESA, hablo con el uno, hablo con el otro

**Presidente:** Si no hay nada más se acaba la sesión.

### **3.-Visita Aeródromo Provincial**

### **4.-Ruegos y preguntas**

No hubo.

Y no habiendo más asuntos que tratar se dio por terminada la sesión a las doce y treinta horas de la que se extiende la presente acta.

*Documento firmado electrónicamente*