



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 138

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ BONO MARTÍNEZ

Sesión plenaria núm. 129

celebrada el jueves 11 de febrero de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Convalidación o derogación de reales decretos-leyes:

- Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo. (Número de expediente 130/000024.) 4

Debates de totalidad de iniciativas legislativas:

- Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 54-1, de 11 de diciembre de 2009. (Número de expediente 121/000054.) 15

Propuestas de resolución relativas a las memorias del Consejo General del Poder Judicial:

- Propuestas de resolución presentadas con motivo del debate de la memoria sobre el estado, funcionamiento y actividades del Consejo General del Poder Judicial y de los Juzgados y Tribunales de Justicia, correspondiente al año 2008. (Número de expediente 245/000004.) .. 29

Convalidación o derogación de reales decretos-leyes (Votación.)**Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales:**

- Acuerdo entre el Reino de España y la República de Finlandia sobre protección recíproca de la información clasificada, hecho en Madrid el 9 de junio de 2009. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 213, de 13 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000141.) 34
- Canje de notas, de fechas 5 y 12 de junio de 2009, constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y las Naciones Unidas relativo a la celebración del taller sobre el fortalecimiento de la cooperación internacional en materia penal en asuntos de terrorismo entre los Estados miembros de la CEDEAO: Consolidación de los instrumentos bilaterales, regionales e internacionales en materia de extradición y asistencia judicial recíproca. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 215, de 20 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000142.) 34
- Protocolo adicional al Convenio para la protección de las personas con respecto al tratamiento automatizado de datos de carácter personal, a las autoridades de control y a los flujos transfronterizos de datos, hecho en Estrasburgo el 8 de noviembre de 2001 y Declaración. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 216, de 20 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000143.) 34
- Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral, hecho en Nueva York el 8 de julio de 1965. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 217, de 20 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000144.) 35
- Acuerdo de estabilización y asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Bosnia y Herzegovina, por otra, hecho en Luxemburgo el 16 de junio de 2008. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 218, de 20 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000145.) 35
- Canje de cartas, de fechas 10 y 11 de agosto de 2009, constitutivo de Acuerdo entre España y la Secretaría de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), para albergar la celebración de la reunión, que tendrá lugar en Barcelona del 2 al 9 de noviembre de 2009. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 222, de 27 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000146.) 35
- Protocolo relativo a la gestión integrada de las zonas costeras (CIZG) del Mediterráneo, hecho en Madrid el 21 de enero de 2008. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 223, de 27 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000147.) 35
- Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la aplicación de determinadas disposiciones del Convenio relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea de 29 de mayo de 2000 y del Protocolo del mismo de 2001, hecho en Bruselas el 19 de diciembre de 2003. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 224, de 27 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000148.) 35
- Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre el procedimiento de entrega entre los Estados miembros de la Unión Europea e Islandia y Noruega, hecho en Viena el 28 de junio de 2006. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 225, de 27 de noviembre de 2009. (Número de expediente 110/000149.) 35

Debates de totalidad de iniciativas legislativas (Votación.)**Propuestas de Resolución relativas a las memorias del Consejo General del Poder Judicial (Votación.)**

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

	Página
Convalidación o derogación de reales decretos-leyes	4
Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo	4

El señor **ministro de Fomento (Blanco López)**, expone las razones que han obligado al Gobierno a la promulgación del real decreto-ley.

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Perestelo Rodríguez**, del Grupo Parlamentario Mixto; **Llamazares Trigo** y **Canet i Coma**, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; **Beloki Guerra**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); **Macias i Arau**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); **Ayala Sánchez**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y **Simancas Simancas**, del Grupo Parlamentario Socialista.

Interviene de nuevo el señor **ministro de Fomento**.

	Página
Debates de totalidad de iniciativas legislativas	15
Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea	15

El señor **ministro de Fomento (Blanco López)**, presenta a la Cámara el proyecto de ley.

En defensa de las enmiendas a la totalidad presentadas intervienen los señores **Llamazares Trigo** y **Tardà i Coma**, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y la señora **Díez González** y el señor **Jorquera Caselas**, del Grupo Parlamentario Mixto; **Beloki Guerra**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) y **Macias i Arau**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Ayala Sánchez**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y **Simancas Simancas**, del Grupo Parlamentario Socialista.

Interviene el señor **ministro de Fomento**.

Intervienen de nuevo el señor **Ayala Sánchez**, la señora **Díez González**, y los señores **Llamazares Trigo** y **Beloki Guerra**.

Cierra el debate el señor **ministro de Fomento**.

	Página
Propuestas de resolución relativas a las memorias del Consejo General del Poder Judicial	29
Propuestas de resolución presentadas con motivo del debate de la memoria sobre el estado, funcionamiento y actividades del Consejo General del Poder Judicial y de los juzgados y tribunales de Justicia, correspondiente al año 2008	29

En defensa de las propuestas de resolución presentadas intervienen el señor **Jané y Guasch**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y las señoras **Montserrat Montserrat**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y **Juanes Barciela**, del Grupo Parlamentario Socialista.

En turno de fijación de posiciones intervienen la señora **Díez González**, del Grupo Parlamentario Mixto; los señores **Llamazares Trigo**, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y **Olabarría Muñoz**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

	Página
Convalidación o derogación de reales decretos-leyes. (Votación.)	34

Sometida a votación la convalidación del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, se aprueba por 332 votos a favor, uno en contra y cuatro abstenciones.

Sometida a votación su tramitación como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia, se aprueba por 336 votos a favor y uno en contra.

	Página		Página
Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales . .	34	Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre el procedimiento de entrega entre los Estados miembros de la Unión Europea e Islandia y Noruega, hecho en Viena el 28 de junio de 2006	35
Acuerdo entre el Reino de España y la República de Finlandia sobre protección recíproca de la información clasificada, hecho en Madrid el 9 de junio de 2009.	34		
Canje de notas, de fechas 5 y 12 de junio de 2009, constitutivo de Acuerdo entre el Reino de España y las Naciones Unidas relativo a la celebración del taller sobre el fortalecimiento de la cooperación internacional en materia penal en asuntos de terrorismo entre los Estados miembros de la Cedeao: Consolidación de los instrumentos bilaterales, regionales e internacionales en materia de extradición y asistencia judicial recíproca . . .	34	<i>Sometidos a votación conjunta los dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores, se aprueban por asentimiento.</i>	Página
Protocolo adicional al Convenio para la protección de las personas con respecto al tratamiento automatizado de datos de carácter personal, a las autoridades de control y a los flujos transfronterizos de datos, hecho en Estrasburgo el 8 de noviembre de 2001 y Declaración.	34	Debates de totalidad de iniciativas legislativas. (Votación.)	35
Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral, hecho en Nueva York el 8 de julio de 1965.	35	<i>Sometidas a votación las enmiendas de devolución presentadas al proyecto de ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, se rechazan por dos votos a favor, 182 en contra y 152 abstenciones.</i>	
Acuerdo de estabilización y asociación entre las comunidades europeas y sus estados miembros, por una parte, y Bosnia y Herzegovina, por otra, hecho en Luxemburgo el 16 de junio de 2008. . . .	35		Página
Canje de cartas, de fechas 10 y 11 de agosto de 2009, constitutivo de Acuerdo entre España y la Secretaría de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (Cmnucc), para albergar la celebración de la reunión, que tendrá lugar en Barcelona del 2 al 9 de noviembre de 2009.	35	Propuestas de resolución relativas a las memorias del Consejo General del Poder Judicial. (Votación.)	35
Protocolo relativo a la gestión integrada de las zonas costeras (CIZG) del Mediterráneo, hecho en Madrid el 21 de enero de 2008.	35	<i>Se someten a votación las propuestas de resolución presentadas.</i>	
Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la aplicación de determinadas disposiciones del Convenio relativo a la asistencia judicial en materia penal entre los Estados miembros de la Unión Europea de 29 de mayo de 2000 y del Protocolo del mismo de 2001, hecho en Bruselas el 19 de diciembre de 2003. . . .	35	<i>Se levanta la sesión a las doce y cincuenta minutos del mediodía.</i>	
		—————	
		Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.	
		CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES:	
		— REAL DECRETO-LEY 1/2010, DE 5 DE FEBRERO, POR EL QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, SE ESTABLECEN LAS OBLIGACIONES DE LOS PROVEEDORES CIVILES DE DICHS SERVICIOS Y SE FIJAN DETERMINADAS CONDICIONES LABORALES PARA LOS CONTROLADORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO. (Número de expediente 130/000024.)	
		<i>El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.</i>	
		<i>Convalidación o derogación del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen</i>	

las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Para exponer las razones que han obligado a la promulgación del real decreto-ley tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, como ustedes saben, el Consejo de Ministros ha aprobado un real decreto-ley por el que se regulan una serie de cuestiones relativas al servicio público de control de navegación aérea. En primer lugar, quiero agradecer el apoyo que esta medida ha recabado de la sociedad española. Asociaciones de consumidores, organizaciones empresariales, representantes de líneas aéreas y de los sectores de la hostelería y el turismo, cámaras de comercio, gobiernos autonómicos, ayuntamientos, movimientos vecinales, todos ellos han comprendido el alcance y las repercusiones que esta reforma estructural del sector de la navegación aérea va a tener en la economía española.

La navegación aérea, señorías, es un servicio público cuya prestación corresponde a la empresa pública AENA. Pero la autoridad pública en materia de navegación aérea, es decir el Gobierno de España, tiene la obligación de hacer que el servicio se preste en condiciones de continuidad y eficiencia y tiene también la obligación de que sus costes económicos sean asumibles y equilibrados y que se cumplan las leyes españolas y las directivas y reglamentos de la Unión Europea. La Dirección General de Aviación Civil y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea han puesto de manifiesto que en estas condiciones no tienen la capacidad de garantizar el servicio de control de tránsito aéreo con la continuidad y eficiencia requeridas.

Se ha constatado que resulta imposible resolver esta situación mediante un acuerdo entre AENA, que es una empresa pública, y los controladores aéreos, que son empleados públicos. El actual convenio de los controladores con AENA expiró el 31 de diciembre de 2004, hace más de cinco años, y durante todo este tiempo ha sido completamente imposible alcanzar un acuerdo para un nuevo convenio, pese a que se han celebrado sesenta y cinco reuniones y AENA ha presentado hasta diez propuestas diferentes. Negociación tras negociación, el resultado siempre ha sido el mismo, forzar un acuerdo extraestatuario, en condiciones leoninas, bajo la amenaza de colapsar los aeropuertos en los periodos de mayor tráfico aéreo. Este año se pretendía repetir el mismo escenario. El 31 de marzo finalizaba el pacto extraestatuario en el que se fijaba la ampliación de jornada y las retribuciones. A partir del 1 de abril, AENA no hubiera podido garantizar la continuidad en la prestación de servicio ni hacerlo de forma eficiente. Por estos motivos el Gobierno ha decidido aprobar este real decreto-ley al constatar que en la situación actual ninguna de estas circunstancias está garantizada. El Gobierno no puede

abdicar de sus obligaciones como garante del interés público y en el control de la navegación aérea está comprometido, señorías, el interés público, porque en un Estado de derecho algo tan fundamental como el control del tráfico aéreo no puede estar sujeto a otros intereses que no sean los intereses generales. Por ello, ante una situación excepcional, hemos tomado una medida excepcional.

Hemos decidido actuar cumpliendo con nuestro deber para abordar tres problemas principales. Primero, los costes de navegación aérea en España son muchísimo más elevados que los de cualquier otro país de la Unión Europea y el motivo fundamental es la enorme diferencia entre la retribución de los controladores en España y en el resto de Europa. Si se aceptaran las exigencias de los controladores puestas encima de la mesa, en el año 2012 se alcanzaría un coste salarial de más de 910 millones de euros, lo que contrasta enormemente con el coste, por ejemplo, de Alemania, que es de 271 millones de euros, o de Francia, que no llega a los 300 millones de euros. Señorías, España esto no se lo puede permitir. No podemos seguir pagando por un servicio público más del doble de lo que se paga en el resto de los países europeos. Es incompatible con la racionalidad económica, es incompatible con la situación de nuestra economía y es incompatible con un sentido elemental de prudencia retributiva, que debe imperar en el sector público. El origen de este problema está en la prolongación de la jornada laboral que disfrutaban los controladores, una jornada por convenio que, utilizando de coartada la negociación colectiva, tenía una parte A, con 1.200 de horas de jornada, de jornada base de trabajo, y otra parte B; esta segunda parte contemplaba unas horas que, aunque eran necesarias para garantizar el servicio, tenían una consideración diferente y se cobraba un 165 por ciento más que una hora de jornada base. Así, una de cada tres horas de su trabajo se considera en la práctica hora extraordinaria y se paga casi el triple de su valor ordinario, que ya es alto de por sí. Este coste de la hora adicional ha sido cuestionado por la Intervención General del Estado desde el primer momento que se suscribió el convenio en el año 1999 y también ha sido cuestionado por la Intervención General del Estado el acuerdo extraestatuario.

Señorías, si todos los trabajadores de nuestro país cobraran el triple por cada una de cada tres horas de trabajo, no habría ni una sola empresa en nuestro país que lo pudiera soportar. Y esto es lo que sucede con nuestro servicio de navegación aérea. La norma que hemos aprobado toma dos medidas principales: establece una jornada ordinaria de trabajo para los controladores, fijada en 1.750 horas, en el entorno de la que tienen sus colegas del resto de Europa, equivalente realmente a las horas que de manera efectiva realizaban los controladores españoles durante los últimos años. Y, dentro de esas 1.750 horas, el real decreto-ley también garantiza los descansos obligatorios en cada jornada, que son un 33 por ciento de noche y un 25 por ciento de día. Esto

supondrá, para que lo comprendan bien, 24 horas de jornada al día durante la semana, frente a las 18 que hacían actualmente, aplicando los descansos, y, si es de noche, supondrá 18 horas de jornada a la semana, frente a las 12 horas que realizaban en la actualidad. Además, el decreto limita el número de horas extraordinarias a 80 anuales, lo que permite el Estatuto de los Trabajadores. Es decir, el decreto normaliza su régimen laboral en lo que se refiere a la jornada y en relación con la legislación laboral española.

El segundo problema tiene que ver con la dirección y organización del servicio público de control de tráfico aéreo. Según la normativa europea y los criterios imperantes en todo el mundo, esta debe corresponder a la empresa encargada de prestar el servicio, en este caso AENA. Sin embargo, no era así. Era el propio colectivo de control el que tenía la potestad de dirigir y organizar este servicio público, de acuerdo con sus propios criterios y de acuerdo con sus conveniencias. El real decreto devuelve la competencia de organizar y dirigir el servicio a quien nunca debió dejar de tenerla, la empresa proveedora. Una manifestación de este problema es la facultad que se ha atribuido a los controladores de poder dejar de trabajar a los 52 años, cobrando íntegramente su sueldo, lo que equivale a percibir sin trabajar una media de 170.000 euros al año. Este es un privilegio incomprensible y una grave dificultad para garantizar la continuidad en la prestación del servicio. El real decreto suspende el ejercicio de esta facultad. Este real decreto-ley establece, además, una serie de medidas sancionadoras en caso de incumplimiento grave de las obligaciones de los proveedores de control. A su vez, los incumplimientos que puedan afectar negativamente a la seguridad o que menoscaben gravemente la continuidad del servicio por parte del controlador podrán ser, a partir de ahora, causa de despido disciplinario.

El tercer problema se refiere a la rigidez de la propia gestión del servicio de control del tráfico aéreo en España, que es necesario flexibilizar. Por una parte, el real decreto-ley abre la posibilidad de que, en los aeropuertos con un volumen muy pequeño de tráfico, y siempre que se justifique con el informe de seguridad que deberá elaborar AENA en cada caso en cada aeropuerto, el control de las operaciones de despegue y aterrizaje se realice mediante profesionales de servicio de información de vuelo de aeródromo, servicios AFIS. Esto es mucho más eficiente económicamente e igualmente seguro y está desarrollado en muchos países y en muchos aeropuertos de nuestro entorno comunitario, como ha acreditado la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Y, además, en línea con la actual regulación europea, el real decreto-ley abre la prestación de determinados servicios de tránsito aéreo para empresas, tanto públicas como privadas, certificadas por una autoridad europea de supervisión. El Estado seguirá siendo siempre titular del servicio, manteniéndose como garante dada su naturaleza de servicio público.

Es, pues, señorías, una reforma estructural, de modernización, de rigor económico, totalmente necesaria e inaplazable en el momento presente para garantizar la continuidad, la eficiencia y la sostenibilidad del sector aeronáutico, un sector estratégico para la economía española, porque del transporte aéreo, entre otros, depende un sector tan relevante para España y tan intensivo en empleo como es el de la industria del turismo. Ya les anuncio que el próximo año rebajaremos las tasas de navegación aérea en un 8 por ciento y, en el año 2012, las rebajaremos otro 7 por ciento; es decir, un 15 por ciento en dos años, con el fin de situarlas en la media de las tasas de los cinco países con más tráfico aéreo de Europa. Supondrán un ahorro anual de 120 millones de euros, que sin duda tendrán una repercusión directa en las compañías aéreas y en el coste de los billetes que pagan los ciudadanos. **(Aplausos.)** Así beneficiaremos, como les indico, a un sector estratégico para la economía española, como es el turismo, y reduciremos además significativamente el déficit de explotación de AENA. A la vez, señorías, queremos mantener abierta la vía del diálogo y la vía del acuerdo. Por ello, ya AENA se ha reunido con los representantes de los trabajadores para negociar un nuevo convenio colectivo bajo las nuevas premisas que establece el decreto-ley. Tenemos que confiar en el sentido de responsabilidad de todas las partes para que ese acuerdo final sea posible y sea positivo. El Gobierno hará todo lo que esté en su mano para facilitararlo.

Señorías, como dije al principio de mi intervención, contamos con la gran comprensión de la mayoría de los ciudadanos y con el apoyo de asociaciones de consumidores, cámaras de comercio, instituciones, agentes sociales y organizaciones empresariales. Ahora, señorías, espero también contar con la colaboración de los grupos parlamentarios, con su buena disposición para seguir adelante por este camino, porque, señorías, creemos que el camino que hemos emprendido es bueno para España. A pesar de que el decreto-ley está vigente desde el pasado viernes, y si así lo estiman conveniente, ya les comunico que el Gobierno está dispuesto a mejorarlo, si cabe aún más, mediante su tramitación en esta Cámara como proyecto de ley, con el que queremos en definitiva garantizar la continuidad en la prestación del servicio de tránsito aéreo con su sostenibilidad económica y también con su sostenibilidad financiera.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

¿Algún grupo desea utilizar el turno en contra de la convalidación del real decreto-ley? **(Pausa.)** En tal caso, pasamos a escuchar las posiciones de cada uno de ellos. Por el Grupo Mixto va a intervenir don José Luis Perestelo. Tiene la palabra.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, señorías, intervengo en nombre de Coalición Canaria, dentro del Grupo Mixto, porque a nadie se le esconde la importancia que el transporte aéreo tiene para cualquier territorio, mucho más para un territorio insular, un territorio insular que además basa su economía fundamentalmente en el sector turístico. De ahí la trascendencia también del anuncio por el señor ministro en la presentación de este real decreto, sobre todo por lo que se refiere a la disminución de las tasas aeroportuarias. Coalición Canaria viene defendiendo en esta Cámara desde hace mucho tiempo la necesaria disminución de estas tasas aeroportuarias. Y no lo hacíamos por capricho, pues hemos dicho en esta Cámara que era lo que estaban haciendo precisamente nuestros vecinos turísticos competidores con Canarias. Recuerdo una intervención del presidente del Gobierno, comprometiéndose a una bajada de las tasas aeroportuarias, en el sentido de establecer una rebaja en función de la operatividad de las compañías aéreas. En aquel momento le decíamos que quizás era muy tarde para que ese anuncio tuviera una repercusión inmediata en la temporada, que ya empezaba, de verano, pero que había que tomar una decisión a más largo plazo, sobre todo para incentivar a las compañías aéreas a elegir Canarias como destino, porque es ahí, a partir de esa elección de Canarias como destino turístico, cuando se pueden plantear ofertas de plazas de vuelos para esos turistas.

Señor ministro, usted ha planteado un tema que preocupa a la ciudadanía. También ha dicho en su intervención cómo ha recibido el apoyo de la ciudadanía a través de las asociaciones y a través de distintas instituciones. Y la verdad es que nosotros también apoyamos esta iniciativa, nosotros vamos a votar favorablemente el real decreto-ley, pero nos hacemos una pregunta, que es la siguiente: la situación de los controladores aéreos no es una consecuencia exclusiva de la actitud o de la actividad del control aéreo, ni siquiera de los profesionales. Yo creo que ha habido una permisividad, por no llamarlo de otra manera, de los gobiernos correspondientes para llegar a esta situación. La situación de salarios, que se ha planteado como una situación difícil de entender por la ciudadanía, ha posibilitado un posicionamiento de la ciudadanía demonizando un poco —si me lo permiten— al colectivo de controladores. Yo pienso que ni una cosa ni la otra; ni era bueno llegar a esos niveles de salarios, que están produciendo ese impacto en las tasas de navegación, ni demonizar en estos momentos a un colectivo con cuyo nivel de funcionamiento todos estamos satisfechos. Otra cosa es que estemos de acuerdo en cómo la organización de ese trabajo se ha producido y quién ha decidido que se organice el trabajo a través de los propios representantes sindicales o de los representantes de ese colectivo.

Valoramos la decisión de su ministerio, valoramos la decisión de buscar por esta vía un consenso y sobre todo de establecer un criterio de estabilidad que garantice las operaciones aeroportuarias y que no siembre la incertidumbre, principalmente en periodos importantes y que

pueden producir lesividad a los intereses económicos de cualquier territorio, pero, como digo, más desde la perspectiva de Canarias, con la importancia que tiene el sector turístico. A nadie se le esconde la trascendencia que podría tener, negativa, en la economía de Canarias una huelga de celo o una situación de conflictividad en temporada de Semana Sana, de Navidad o de verano. En cualquier caso, ustedes saben que el turismo de Canarias no es estacional, que es de todo el año, y por tanto cualquier suspensión de actividad, cualquier conflicto en cualquier momento afecta inmediatamente a la economía de Canarias. Repito que Coalición Canaria va a apoyar esta convalidación del real decreto-ley, entendemos que significa una apuesta para trabajar en la consecución de un objetivo, que no es otro que rebajar los costos de navegación aérea, y sobre todo para incidir de manera positiva no solo en la rentabilidad de las compañías aéreas, sino también —lo que es más importante— en el precio que paga el usuario al final por volar.

En este real decreto se contempla también una iniciativa que usted planteó, señor ministro, en una comparecencia en Comisión, que es la implantación del sistema AFIS de control o de un sistema AFIS de información, desde tierra, desde la torre de control, a los aviones y tripulaciones, para poder operar en determinados aeropuertos que, por su nivel de intensidad, no necesitan el servicio de control porque no hay necesidad de ordenar las operaciones, puesto que están suficientemente separadas en el tiempo por los propios horarios de operatividad. Nosotros no dudamos de la validez de este servicio ni de la seguridad que pueda dar. Sin embargo, sí le pedimos prudencia a la hora de plantearlo, pedimos información y que no se citen como ejemplos aeropuertos que son sensibles en Canarias, como pueden ser el de la Gomera o el de Hierro, que en estos momentos son aeropuertos muy sensibles en Canarias. Pediríamos también responsabilidad y rigor a la hora de explicar el funcionamiento del sistema y garantías absolutas de seguridad —usted también presentaba en Comisión, como un objetivo básico en la ordenación de la navegación aérea, la seguridad—, como algo por encima de todo, ya que es algo fundamental para los que tenemos la necesidad diaria de utilizar el avión. Esa seguridad es sin duda fundamental a la hora de elegir el avión como medio de transporte más seguro.

Como decía, vamos a apoyar esta convalidación, pero también —y en este caso creo hablar en nombre de todo el Grupo Mixto— vamos a pedir su tramitación como proyecto de ley. Es importante que un tema tan sensible como el que se regula en este real decreto-ley sea debatido, sea consensuado, si es posible, por todas las fuerzas parlamentarias en su tramitación como proyecto de ley. Por eso, al mismo tiempo que vamos a dar nuestro apoyo a la convalidación del real decreto-ley, vamos a solicitar también que se tramite como proyecto de ley. Seguro que en esa tramitación vamos a encontrar el diálogo y el consenso suficiente para garantizar una solución definitiva a esta situación, que no es agradable para nadie y

mucho menos para un territorio insular alejado, que necesita la navegación aérea como instrumento vital de comunicación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Perestelo.

Por el Grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra en primer lugar don Gaspar Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Gracias, señor presidente.

Señorías, señor ministro de Fomento, incluso para abolir privilegios yo he aprendido que hay que guardar las formas y esta iniciativa en nuestra opinión no guarda las formas. No guarda las formas porque da la impresión de que el Gobierno y el Ministerio de Fomento se han convertido en el Robin Hood en representación de todo tipo de colectivos sociales y han logrado encontrar un chivo expiatorio, no solamente en relación con la situación privilegiada de los controladores, sino también para ocultar la mala gestión de AENA. Porque, señorías, de todo estamos hablando, no solamente de un caso concreto. Además de que para abolir privilegios hay que guardar las formas y el Gobierno no las guarda, no se puede aprovechar un decreto, no se puede aprovechar una campaña de demonización de un sector, para privatizar el sector aéreo, cuando también ha sido el propio ministro quien ha dicho recientemente en esta Cámara que la privatización tendría lugar en el suelo, pero no en el vuelo. Pues bien, lo que se nos propone en este caso es la privatización también de las torres de control, cosa que para nosotros es de todo punto inaceptable. No aceptamos la privatización de AENA, mucho menos la privatización del control aéreo, lo que se denomina competencia, aunque se mantenga el titular del servicio público en manos del Gobierno y en manos de AENA.

Nos preocupa asimismo en esta materia que el Gobierno continúa, en nuestra opinión, sin abordar el problema de fondo y es una ley de navegación aérea de los años sesenta. Continuamos con la política de retales, una política de retales que no nos permite que nuestra estructura de navegación aérea sea coherente con un sector que se ha desarrollado mucho desde los años sesenta, señorías. Tenemos una ley de los años sesenta. Por esta razón nos parece que esta medida no es acertada.

No es acertada tampoco —y lo he dicho en un primer lugar— desde el punto de vista de las formas. ¿Por qué no se puede hacer cualquier cosa para abolir un privilegio? Porque para abolir un privilegio, en nuestra opinión, hay que guardar las formas democráticas. En primer lugar, para nosotros no hay una situación de excepción, como dice el ministro, que justifique un decreto de estas características. Pero nada justifica cargarse mediante decreto algo tan precioso como el artículo 37 de nuestra Constitución, que hace prevalecer

la negociación colectiva. Nosotros creemos que es un mal mensaje. Comienza por un sector donde esta medida puede contar con apoyo público y con consenso parlamentario, pero yo les pregunto ¿y a continuación, qué? ¿A continuación irá Renfe? ¿A continuación irán otros sectores que considere el Gobierno que chocan con determinadas libertades y derechos de los ciudadanos? Creo que no es un buen mensaje este de llevarse por delante la negociación colectiva mediante decreto.

Como he dicho antes, lo que más preocupa a mi grupo parlamentario —de hecho, los sindicatos mayoritarios han pedido un informe en relación con este decreto, sencillamente porque no se fían de esta utilización excepcional del decreto frente a la negociación colectiva— es lo que tiene ver con el sector aéreo, con el hecho de que el Gobierno con esto elude su responsabilidad en la gestión de AENA. La deuda de AENA no se explica por la situación de los controladores, señor ministro, se explica por una desbocada carrera de inversiones que en estos momentos nos pasa factura. Por otra parte, tampoco creemos que esta medida pueda justificar la privatización del sector aéreo español. Solamente nos quedaba por privatizar el aire, y ya estamos en ese plan. Tampoco creemos —y termino— que con esta medida se justifique que no abordemos una renovación de fondo de nuestra Ley de Navegación Aérea compatibilizando distintos intereses, el interés económico, pero, sobre todo, la seguridad aérea. Yo no tengo claro que esa distribución de funciones que ustedes plantean, en la que AENA se convierte prácticamente en el todo, sea una distribución adecuada. Hay materias que AENA no debe ni supervisar ni regular, debe ser la dirección general y debe ser, en nuestra opinión, la supervisión del sistema de seguridad aérea.

En definitiva, creemos tener motivos para rechazar por razones de procedimiento y de contenido este decreto, aunque desde el punto de vista populista y desde el punto de vista de los tics del Ministerio de Fomento sea a veces una iniciativa eficaz.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Llamazares.

Por el mismo grupo parlamentario tiene la palabra don Francesc Canet. **(La señora vicepresidenta, Cunillera i Mestres, ocupa la Presidencia.)**

El señor **CANET I COMA:** Gracias, presidenta.

Señorías, intervengo brevemente para fijar la posición de mi partido en este punto, en la convalidación del real decreto-ley. Es un real decreto-ley que viene precedido de una larga exposición de motivos, de hecho casi más extensa que el propio contenido del real decreto, y en ella se hace un diagnóstico demoledor de la situación, tanto de la navegación aérea en general como de los controladores en particular, especialmente se señala la baja productividad por controlador y un incremento desmedido de los costes, horas de trabajo y emolumentos de unos empleados públicos en comparación con los

restantes controladores europeos, cifras que, por otra parte, hemos de recordar que el sector rechaza. De todo ello el Gobierno acaba infiriendo la necesidad de una normativa con rango de real decreto que dé una vuelta de tuerca a la situación y lo hace con medidas de indudable corte liberalizador.

Es evidente que la responsabilidad en la génesis del cuadro que se ha descrito en el real decreto-ley corresponde a agentes y a gobiernos diversos. Así, el Partido Popular dejó el tema sin resolver, probablemente por tacticismo, por el interés de ahorrarse el enfrentamiento con un sector de empleados públicos de especial relevancia social. Es innegable que la apuesta del Ministerio de Fomento, guste o no, ha conectado con la opinión pública y ha ganado la batalla de la comunicación, logrando instalar en el imaginario social la necesidad de las medidas que se proponen en el real decreto-ley, unas medidas que son contestadas, como he dicho, desde el sector afectado, con advertencias de distinta índole y a las que deberemos atender. Unas, de tipo económico; otras, de tipo técnico, entre ellas, la regulación de los turnos, horarios y descansos del personal y, especialmente, el servicio AFIS. Los controladores aluden también a razones de tipo formal que chocarían con artículos de la Constitución española en materia de libertades de los trabajadores y su capacidad en la negociación colectiva. No voy a repetir las alusiones que ya ha hecho mi compañero de grupo, Gaspar Llamazares, con un serio aviso de fondo de parte de los controladores: la posible merma de seguridad que se derivaría del hecho, por ejemplo, de que el real decreto-ley ha impuesto personal no operativo para tomar decisiones operativas sobre las salas de radar, torres de control, etcétera. El ejemplo más reciente que nos han hecho llegar sería el incidente ocurrido en Barajas el pasado fin de semana.

En ese contexto de dificultades para el diálogo —que esperamos prosiga— entre el Ministerio de Fomento y el colectivo de controladores, se ha hecho pública la solidaridad del sector de los controladores aéreos militares que no desean ser solución de urgencia, llegado el caso, puesto que, a su criterio, las Fuerzas Armadas no cuentan con los recursos suficientes, ni personales ni organizativos.

Desde la óptica del interés general, parece evidente que se ha generado una opinión mayoritaria sobre la conveniencia de una reforma a fondo de un sector que aparece como corporativo. Al menos esa es la imagen que se ha creado. Incluso la apertura a la concurrencia de la competencia pueden ser factores atractivos para evitar que las infraestructuras, presentes y futuras, resulten cautivas de unos precios que les impidan competir. La necesidad de modernizar el sector aeroportuario requiere un esfuerzo de generosidad y no penalizar la apuesta del Gobierno, entendiendo que es de gran calado. Ensanchar el marco en el contexto del cielo abierto europeo también nos parece positivo. Por eso, vamos a apoyar la convalidación, porque entendemos que esa norma que hoy se propone convalidar no es contradic-

toria con planeamientos que nuestro partido defiende, como la eventual individualización del modelo de gestión de los aeropuertos españoles. Se trataría de dos actividades, control aéreo y gestión de aeropuertos descentralizada o individualizada, completamente distintas y no contradictorias. Por tanto, votaremos a favor de la convalidación y nos congratulamos de que se pueda tramitar como proyecto de ley para introducir las mejoras que sean necesarias a través del diálogo que, como ha dicho el ministro, esperemos que no se rompa, que prosiga y podamos aprobar un texto que satisfaga al menos las aspiraciones mínimas de todo el mundo.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Gracias, señor Canet.

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señora presidenta, señorías, señor ministro, no voy a ocultarle que en relación al real decreto-ley que usted presenta hoy para su convalidación por este Congreso me muevo con sensaciones y sentimientos contrapuestos. No sé si felicitarle. Debería decir, con mayor precisión, que no sé si sumarme a ese coro de felicitaciones que usted hábilmente ha gestionado —lo digo en beneficio suyo—, o no sé si sentirme realmente molesto por lo que hoy presenta a este Congreso. Intentaré explicar mi posición.

Ustedes traen aquí una decisión que en relación con el problema es terriblemente tardía, para comenzar. Proponen que este Congreso convalide un real decreto referido a la prestación de servicios de tránsito aéreo en el que se incluyen varias medidas, algunas de las cuales provocan una cierta molestia o una cierta dificultad. Pero la molestia principal es de forma, porque ustedes lo hacen —y entiéndame bien la expresión— con un cierto descaro político sobre lo que ha ocurrido; lo hacen con un grado de irresponsabilidad política, al parecer, o pasando por encima, por debajo o al lado de las responsabilidades políticas que en este campo en algún sitio tiene que haber. Usted podría contestarme en relación con estos sentimientos contrapuestos: aclárese usted mismo. Y mi grupo se ha aclarado: le vamos a apoyar, señor ministro.

En todo caso, quisiera explicarle con mayor detalle el porqué de nuestra molestia y también de nuestras dudas. Lo voy a hacer así, además, con el fin no solo de que usted entienda con precisión el posicionamiento de mi partido, sino para justificar que también yo me voy a sumar a que este real decreto vaya por vía de un proyecto de ley que usted ha ofrecido, algo que le agradezco. Evidentemente, estamos ante un tema complicado y no menos ante un tema grave, y con ello me refiero no al tema genérico de la navegación aérea y de los servicios de tránsito aéreo, campo en el que ustedes pretenden introducir distintas medidas, sino en concreto al conflicto que ha explotado finalmente en la navegación aérea entre

AENA y los controladores aéreos. El tema es complicado, es verdad, pero no es que lo sea en sí mismo; hay controladores aéreos por todo el mundo y el sistema está regulado en Europa sin este grado de conflicto. Si la situación generada aquí es grave es porque la gestión de AENA en este punto es lamentable. AENA, como quedó ya regulado en los presupuestos del año 1990, es un ente de derecho público, con personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada. A este ente se le encomendó ya entonces entre sus funciones, como queda recogido en sus estatutos, la ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los servicios de tránsito aéreo y de telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de las infraestructuras, instalaciones y redes de telecomunicaciones del sistema de navegación aérea. Esa fue una encomienda desde la Administración pública a un ente al que se le dotaba de plena capacidad jurídica para que hiciera las cosas como debía hacerlas. ¿Qué ha ocurrido? Que no ha cumplido con sus obligaciones, así de simple. AENA, cuyas excelencias de gestión han venido cantándonos ministras y ministros sin solución de continuidad, este modelo de gestión se nos ha mostrado todo lo lamentable que se nos muestra en un tema como el de hoy. Y lo ha sido hasta que la situación ha alcanzado la gravedad que todos conocemos y que usted, ministro, aunque tardíamente —o en relación con usted mismo, tampoco lleva excesivo tiempo en este ministerio— teniendo en cuenta el problema que se había generado hace muchos años, ha tenido la valentía de denunciar y decir: hasta aquí hemos llegado.

Mi grupo, señor ministro, está de acuerdo en que este tema hay que solucionarlo. Estamos de acuerdo también en que parte del camino para solucionarlo se debe a que hicimos un proceso de liberalización de este servicio. Estamos todavía más de acuerdo en que dicho camino debemos recorrerlo en el marco europeo, bajo ese cielo único europeo, cuyo tráfico se trata de ordenar y regular con eficacia y eficiencia. Estamos de acuerdo en abrir este campo a la competencia, con garantías, dado el servicio del que se trata, pero alejándonos lo más posible de ese modelo perverso que en nombre siempre del servicio público encomienda a AENA una función y cuando AENA no la resuelve, vuelve a esta Cámara para que papá —en este caso, papá Congreso— haga lo que ellos, con plena capacidad de actuación, no han sido capaces de resolver. Por lo mismo estamos, cómo no, absolutamente de acuerdo en que a los controladores aéreos, si se les ha cedido el poder fáctico que se les ha cedido, se les retire. Lo que no entendemos es por qué AENA no les ha quitado, porque si es por un convenio —y de momento, el lado extraconvenio—, alguien firmó el convenio. No una parte, sino dos firmaron el convenio. Son exactamente igual de responsables los dos firmantes. Alguien ha gestionado el convenio. AENA es quien ha gestionado el convenio. Este convenio no lo conoció este Congreso cuando ambas partes lo negociaron y lo firmaron, y es ahora este Congreso el que

tiene que decir, tantos años más tarde y después de tantos desastres, que ese convenio no estaba bien. A juicio de mi grupo, esto no puede pasar, al menos sin una denuncia pública de las responsabilidades políticas que en este tema tiene que haber. Hay que decirlo con claridad. No podemos pasar por alto que cuando se le da a alguien plena capacidad jurídica y todos los instrumentos del mundo para que pueda hacer las cosas que está obligado a hacer, luego recurra a quien, por las razones que sea, puede resolverle el problema y él se vaya de rositas, políticamente hablando.

Dicho lo cual, señor ministro, vamos a entrar a resolver. Hay que entrar a resolver pero no parcheando una vez más. Vamos a resolver el tema, es decir, no hagamos algo que, una vez más, por razones de coyuntura o por las razones políticas que sean, resuelva a medias o, dicho de otra forma, aplase nuevamente la solución definitiva del tema. Nuestro sí es, entre otras cosas, un sí a una solución que tiene que ser definitiva en el marco y a nivel europeo. Hagámoslo bien, todo lo bien que seamos capaces de hacerlo, sin errores jurídicos, sin errores técnicos. No se le oculta que el tema no deja de tener complicaciones de muy diversa índole, empezando por las resistencias que de seguro ha de encontrar y siguiendo por las dificultades jurídicas que, en este tema, haberlas haylas. A este punto del camino pedregoso, lleno de dificultades, nos ha traído, como decía, AENA y un ministerio que ha debido de vigilar por este tema durante tantos años y que no lo ha hecho de la forma en que debería; ese AENA cuya gestión en este y en otros campos ha sido ensalzada repetidas veces en este Congreso, pero ahora todos hemos visto que el rey estaba realmente desnudo. Es tiempo de sacar lecciones, y nuestro sí es, entre otras cosas, a que se saquen todas las lecciones que haya que sacar sobre el sistema aeroportuario español en este tema; es un sí a lo que usted propone, a que resolvamos este tema; es un sí, como decía alguien que me ha precedido en el uso de la palabra, a la necesidad de un enfoque conjunto, global, de la navegación aérea, y es un sí a que hagamos las cosas de forma que nunca más vuelva a pasar y que nunca más ocultemos estas cosas que pasan, por mucho que pueda estar en el interés político del momento de un ministerio y del ministro o la ministra de turno.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Beloki.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, señor ministro, nos encontramos aquí ante lo que podríamos calificar como el intento de resolver una ecuación compleja, si me permiten el símil matemático, en la que se barajan una serie de parámetros que me parece que compartimos

todos los que estamos aquí. En primer lugar, la seguridad. La función esencial del control aéreo es garantizar la seguridad, en todos los sentidos de la palabra. Otro de los parámetros es garantizar la eficacia en la prestación de un servicio que tiene, además, la calificación de servicio de interés público. Y, finalmente, otro parámetro —se han hecho apelaciones anteriormente también a este respecto— es la legalidad, que debemos siempre respetar. Y esta ecuación, señoras y señores diputados, como tantas otras ecuaciones de los tiempos modernos se ha tenido que resolver en todos los países avanzados. Algunos la han resuelto a través de procedimientos que seguramente a la mayoría de esta Cámara no le gustarían, por ejemplo, la militarización que el presidente americano Reagan hizo en Estados Unidos porque las cosas habían llegado a un nivel de conflicto parecido, por cierto, al que tenemos en estos momentos aquí. Otros países europeos han tenido también momentos duros, yo diría que con un *tour de force* importante entre los sindicatos representativos de los colectivos y las autoridades o las agencias o las empresas públicas o privadas que gestionaban la navegación aérea, pero nos encontramos con que la mayoría de estos países ya llevan unos cuantos años con esta ecuación resuelta y España, no.

Podría acabar mi intervención diciendo simplemente que todo lo que nos ha contado el señor Beloki lo asumo. Aquí hay responsabilidades políticas muy claras; con una diferencia, señor Beloki, que yo no las acabo en AENA, porque la decisión de no ejercer con firmeza ante determinados planteamientos no fue, en último término, del presidente o del director general de AENA, fue del señor o de la señora que ocupaba un asiento azul en esta Cámara. De hecho, esto plantea un problema que no tengo resuelto que es la relación entre estas empresas públicas. El señor Llamazares ya se ha ido, pero al señor Llamazares hay que recordarle que muchas veces que algo sea público no garantiza que funcione bien. Hay que tener un buen nivel de contrato-programa con las empresas públicas. Está bien que existan empresas públicas, pero el juego de responsabilidades tiene que quedar claro. Por lo tanto, aquí las responsabilidades no deberían acabar en AENA, donde por otra parte me consta que hay excelentes profesionales, sino en las cúpulas ministeriales o, acaso, presidenciales que han tolerado o que han dado la orden de ceder ante las demandas, yo creo que excesivas, por parte de los sindicatos representativos de los controladores.

En consecuencia, debemos resolver esta ecuación; debemos resolverla porque ya no hay tiempo. Estamos en tiempo de descuento. En estos momentos AENA y el ministerio plantean una solución. En primer lugar, desde el primer momento nuestro grupo ha dicho que bienvenida sea la solución. Es decir, con la misma dureza que uno puede y debe pedir responsabilidades a quienes no lo han solucionado hay que saludar que por fin se solucionen. Estos dos elementos son importantes. En estos momentos tenemos los elementos para resolver la ecuación. Es más, en una primera lectura de este real

decreto-ley me parece que la solución de la ecuación puede estar cercana. Por tanto, nuestro grupo va a intervenir, como siempre, y también nos sumamos lógicamente a que este real decreto sea convalidado pero sea tramitado como proyecto de ley a través del ejercicio de las funciones parlamentarias.

En estos momentos ha habido un ejercicio de firmeza ministerial, es cierto. Ahora, señoras y señores diputados, si la Cámara así lo decide, nos toca hacer también un ejercicio de firmeza parlamentaria. Nuestro grupo la va a ejercer. No nos han gustado en absoluto algunas de las cosas que se han dicho por parte de algunos portavoces aquí. Es más, nosotros también hemos hablado con sindicatos mayoritarios representativos de millones de trabajadores de este país que no tienen siquiera garantizado un subsidio de paro porque se les ha acabado y que, por lo tanto, no comprenden cómo se puede defender en esta Cámara una posición de quienes están cobrando al año más de 500.000 euros. Yo creo que desde el primero hasta el último sindicalista de este país saben que hay algo muy importante que es la igualdad; la Constitución nos pide ante todo la igualdad de todos los ciudadanos. Y si además esta desigualdad se ha conculcado a través de unas fórmulas extraconvenientes que han burlado el Estatuto de los Trabajadores, a mí me parece que en la mente de cualquier sindicalista de este país hay un convencimiento absoluto de que por aquí los que estamos en uno y otro lado del centro no podemos pasar. Por tanto, señor ministro, nuestro grupo anuncia una firmeza parlamentaria. Sepa usted que para perfeccionar y mantener lo que está hoy escrito puede contar con *Convergència i Unió* de arriba abajo, incluso nos ha gustado, por qué no decirlo, la puerta abierta a la liberalización.

Señor ministro, algunos países —y con esto voy a acabar porque creo que es un matiz importante— han resuelto el problema dando responsabilidad al colectivo. Usted sabe perfectamente que en algunos países se presta este servicio por sociedades donde están participando como accionistas los propios controladores. Yo tengo una elevada consideración de la profesionalidad de los controladores españoles, sin embargo, creo que este procedimiento, digamos, de autogestión se ha venido llevando a cabo sin que responda al principal objetivo, que es el interés público. Por ejemplo, si alguna de estas torres se puede gestionar incluso por una empresa de los propios controladores, aunque sin estar sometidos simplemente a un objetivo como es el máximo autolucro sino a la prestación en condiciones de eficacia y seguridad de un servicio de interés público, yo lo firmo. Es más, a nuestro grupo es la solución que más le complacería, que fuera autogestionado por quienes saben, pero siempre con criterios de interés público. Señor ministro, tenemos ahora un reto importantísimo, nuestro grupo va a estar ahí y nuestros votos son casualmente indispensables para garantizar cualquier mayoría, la vamos a ejercer en este caso para que aquello que usted ha planteado pueda —repito, con los perfeccionamientos necesarios— convertirse en una ley que resuelva definitivamente una ecuación.

Finalmente, en toda resolución de una ecuación hay que dar siempre unas cuantas pistas, y permítanme, señoras y señores diputados, que acabe con estas pistas. En primer lugar, reconocimiento de la solvencia profesional de los controladores y de AENA, porque la hay. Segundo, necesidad de firmeza política, porque no la ha habido y debe haberla. En tercer lugar, no hay que cerrarse a ningún tipo de fórmulas; los países que mejor han resuelto esto son los que han sabido combinar estos elementos: la claridad en la defensa por parte de quienes tienen que hacerlo del interés público, pero también la participación de aquellos que saben y que comprenden que además del propio lucro hay otra cosa más importante: el interés común.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Macias.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señores diputados, señor ministro, al final, tal y como habíamos venido sosteniendo desde mi grupo, el problema que el Ministerio de Fomento tiene con los controladores trasciende la mera negociación colectiva. Señor ministro, el problema se ha agudizado con la dejadez y la desidia del Ministerio de Fomento desde 2005, que no quiso o no supo negociar las condiciones de trabajo de un colectivo reducido pero importantísimo para garantizar la seguridad y la confianza en un tráfico vital para España como es el aéreo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El real decreto-ley se ha hecho de forma precipitada y tiene inconcreciones, señor ministro, y es un asunto de tremenda complejidad técnica que creemos debería haberse analizado con más profundidad. Tiene un contenido extenso y denso y aborda frentes que sin ninguna duda tenían que haberse tramitado con el sosiego que impone un proyecto de ley. Señor ministro, no solo supone el establecimiento de un régimen de trabajo para lo que significa el control aéreo con regulación de horario laboral y la dependencia orgánica; no solo supone que sea AENA la que efectivamente ejerza de proveedor de servicios de tránsito aéreo y recupere la organización, planificación, dirección, gestión y control de la prestación del mismo; no solo supone el establecimiento de los AFIS de aeródromos; no solo supone unas medidas transitorias para el actual personal; no solo supone que se impongan unas garantías y se regulen unos incumplimientos y tampoco supone solo que se haga una estimación de la bajada del coste de las tasas aeroportuarias. Supone la liberalización del control de la navegación aérea y permitir la libre competencia con proveedores civiles de servicio de tráfico aéreo. Por cierto, la liberalización de los servicios públicos no ha sido uno de los planteamientos políticos e ideológicos de su partido.

Todo esto, señor ministro, es bastante complejo como para hacerlo a través de un real decreto-ley. Una vez más —se lo han dicho otros compañeros de esta Cámara— su Gobierno ha perdido cinco años en tantas cosas que tiene que acudir precipitadamente a medidas poco estudiadas, pero, eso sí, de las que trata de sacar una inmediata y enorme rentabilidad política y mediática.

Señor ministro, la liberalización del control aéreo no es una cuestión menor. No hay más que ver el propio contenido del real decreto-ley y la cantidad de cuestiones que quedan abiertas para apreciar la magnitud del tema: tendremos nuevos prestadores de servicio, pero no tenemos a nadie que los homologue, teniendo que recurrir a Europa; habrá nuevos controladores y tenemos que habilitar especialmente a Senasa y a otros organismos; habrá un nuevo régimen del servicio de información de vuelo, pero no tenemos ni profesores ni alumnos, y en lo que se ha intentado hacer, por lo visto, han suspendido todos. Por tanto, señor ministro, tendrá que establecerse un régimen de control bastante más seguro de lo que hasta ahora han demostrado poder realizar tanto AENA como la Dirección General de Aviación Civil e incluso la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que desde luego no han acreditado saber hacerlo. Como le digo, señor ministro, demasiado contenido para unos reguladores y operadores que si algo han podido acreditar en los últimos cinco años, ha sido mala gestión, desidia, ocultismo en algunos casos y endeudamiento.

Señor ministro, mi grupo también quería dejar claro que hay algunas cuestiones que deberían ser aclaradas, porque no pueden dejarse dichas en la exposición de motivos como si los antecedentes o las consecuencias de este real decreto-ley vinieran siempre del mismo lado. Hay dos errores de inicio, que son, primero, que los incrementos retributivos sean normas que vienen desde el año 1992. No. Vienen desde 1983, desde la denominada escalada monetaria, y se produjo por la extensión de una sentencia de los juzgados de Palma de Mallorca a todo el colectivo de controladores, incluso a los que tenían sentencias desestimatorias, de un incremento que también se llamó el de los 1.000 millones, y desde entonces el incumplimiento ha sido sistemático. Por otro lado, es cierto que el primer convenio fue el que entró en vigor en 1999, pero lo que no se dice es que fue una copia del estatuto de los controladores de 1992, cuando un gobierno socialista crea AENA, tras haber anunciado que solo crearía Aeropuertos Españoles, pero luego negoció para incorporar Navegación Aérea, y que dio lugar a que los controladores ya negociaran su estatuto, que es el origen de las 1.200 horas y de la posible multiplicación de horas y salarios. El convenio de 1999 solamente mantuvo la misma postura.

Señor ministro, si desde 2004 se hubiera actuado como estaba planificado por parte del Ministerio de Fomento, seguramente no estaríamos en esta situación. El convenio de 1999, que tenía vigencia hasta el 31 de diciembre de 2004, llevaba aparejada la duplicación del número de controladores y por tanto la práctica desapa-

rición de las horas extraordinarias. Mire qué datos. Desde 1992 que se crea AENA hasta el año 1996 hay una convocatoria de controladores aéreos y se crean 96 plazas; desde 1996 a 2004, seis convocatorias de controladores aéreos y se crean 1.176 plazas; desde 2004 a 2010, una convocatoria de controladores aéreos y 150 plazas. Fíjese, en una etapa de un gobierno 246 plazas, en otra etapa de gobierno 1.176 plazas. Si quiere se lo digo en porcentaje: 83 por ciento y 17 por ciento. Si a eso le añadimos que desde el 31 de diciembre de 2004 en que vencía el convenio, su Gobierno ha dejado que se prorrogue año a año, tendrá usted una explicación coherente de por qué el problema se ha enquistado y por qué ahora tienen que adoptar medidas de riesgo, medidas de trepanación, por no haber empleado medidas de prevención y curación, para lo que han tenido la friolera de cinco años.

Señor ministro, estos datos son todavía más incomprensibles si tenemos en cuenta que en estos años se han puesto en servicio infraestructuras que aumentaban la oferta, que han producido lógicamente aumento de los tráfico y que han propiciado ese aumento de las masas salariales que efectivamente son espectaculares, pero que no solo son espectaculares en la cifra actual sino en su incremento. Incremento de masas salariales en el año 2000: 156 millones de euros para 1.680 controladores; año 2009, usted lo ha dicho: 765 millones de euros para 2.400 controladores. Es inaceptable de todo punto esa gestión salarial que se ha hecho en AENA para los controladores. Si además le añadimos que los resultados de explotación de AENA en el año 2000 —que le he citado en primer lugar— eran de un beneficio de 108 millones, que se rompen las cifras positivas curiosamente en el año 2005 y que en el año 2009 hemos llegado a un déficit de explotación de 386 millones de euros con una previsión para el año 2010, según sus presupuestos, de 421, usted tiene la respuesta de dónde está el problema de la gestión de AENA. No le quiero recordar también que AENA en 2003 debía 2.600 millones de euros y que AENA debe hoy 12.700 millones de euros. Por tanto, señor Blanco, menos bombo y más serenidad. El Partido Popular, como usted sabe, es responsable, vamos a votar afirmativamente la convalidación del real decreto-ley a pesar de las dudas que nos genera y esperamos en el trámite parlamentario mejorar los déficits y la falta de garantías de las que adolece.

Señor Blanco, por último, está inmerso en la reforma del modelo aeroportuario y esta es la primera actuación dispositiva que el Gobierno ha hecho en ese entorno. ¡Cuidado! Nosotros le ofrecimos nuestro apoyo porque usted expuso en la Comisión el pasado día 12 un modelo que reunía prácticamente los postulados del Partido Popular, pero si el desarrollo del mismo va a ser por el mismo procedimiento que usted ha seguido hoy, tendremos que revisar nuestro planteamiento. Señor ministro, estamos de acuerdo con la liberalización de los proveedores de servicios, pero no es una cuestión baladí. Usted ha dicho también que se puede empezar por cual-

quier tipo de aeropuerto. Señor ministro, hay que tener en cuenta la seguridad, el control y la libre competencia y mucho tiene que mejorar el Ministerio de Fomento para poder prestar esos servicios y controlarlos con las debidas garantías. Esperamos que tenga más éxito que en las inspecciones aeronáuticas, porque si es igual, estamos apañados.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Ayala.

Para fijar la posición del Grupo Socialista tiene la palabra don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Señor presidente, señorías, el real decreto-ley que el Gobierno somete a la convalidación de esta Cámara constituye una medida positiva y valiente que merece no solo el voto unánimemente favorable de los grupos parlamentarios sino también el mayor reconocimiento a su impulsor, el ministro de Fomento, en representación del Gobierno de España. Ese reconocimiento ya lo ha obtenido el ministro de todo el universo del transporte aéreo, desde las empresas a sus profesionales, desde las cámaras de comercio a la industria del turismo, desde las instituciones públicas al conjunto de los ciudadanos españoles, que muy mayoritariamente han agradecido la actuación decidida en la solución de un problema tan enquistado como insostenible.

El real decreto-ley es breve, sí, pero cumple con varios propósitos de interés general. En primer lugar, pone fin al escándalo de unos salarios desmesurados e ilegales que resultaban incompatibles con el llamamiento general a la austeridad frente a la crisis. Sin ánimo de mirar hacia atrás, señor Ayala, estos salarios y estas condiciones laborales desmesuradas se negocian y se establecen bajo un gobierno del Partido Popular en el año 1999. Con un gobierno del Partido Popular se crea el problema y con un gobierno del Partido Socialista se va a solucionar.

El real decreto-ley acaba también con el chantaje permanente que un grupo de privilegiados planteaba al conjunto de la sociedad española para mantener sus prebendas desorbitadas con cargo al erario público, utilizando como rehenes a los aeropuertos españoles, a sus usuarios y a nuestra economía en su conjunto. O tragábamos con sus exigencias inaceptables o nos paraban los aeropuertos, como lo han hecho contraviniendo la ley en demasiadas ocasiones. Solo estos dos propósitos justificaban ya por sí mismos la pertinencia y la urgencia del real decreto-ley. Pero el real decreto-ley consigue también que el gestor aeroportuario recupere algo tan crucial y tan básico como la organización de las torres de control y la propia navegación aérea. Algo tan fundamental para la seguridad misma de nuestro transporte aéreo estaba encomendado hasta ahora incomprensiblemente a la autogestión corporativa de los propios controladores.

El propósito que yo señalaría como el más relevante, el que ha de movernos a respaldar con claridad este real

decreto-ley es el que busca y alcanza a mi juicio mejorar la eficiencia, la competitividad y la continuidad en un servicio, el servicio aeroportuario, que constituye en sí mismo una herramienta crucial para el desarrollo económico y para la generación de empleo en nuestro país. Antes de este real decreto-ley cualquier intento por mejorar, por modernizar nuestro sistema aeroportuario y de navegación aérea chocaba frontalmente con ese agujero negro de ineficiencia, de productividad bajo mínimos y de déficit galopante que suponía el descontrol de la navegación aérea en nuestro país.

No es esta desde luego una iniciativa exenta de riesgos. Lo sabía, lo sabe bien el ministro. No en vano el problema había permanecido sin solución desde hace más de una década. De hecho, el principal representante del sindicato de controladores se ha jactado públicamente de su poder para derrocar gobiernos y en otras ocasiones, como se ha dicho también, han practicado estrategias de presión tan dañinas como intolerables y fuera de la legalidad. Se ha afrontado el problema y se ha hecho lo que se tenía que hacer con determinación y eficacia. Solo se podía hacer mediante un real decreto-ley —la alternativa era renovar un convenio inaceptable de facto—, midiendo bien los tiempos, anticipando escenarios de dificultad, combinando el diálogo y el buen gobierno y salvaguardando los derechos de unos pocos con el interés general de todos. El derecho de los trabajadores, señor Llamazares, no se defiende corriendo el riesgo de mantener y prorrogar de facto un convenio inaceptable. No se defiende manteniendo unos privilegios absolutamente intolerables y contrarios al interés general.

Se han hecho las cosas bien y la demostración está en el escenario vigente, el escenario de una nueva negociación abierta, eso sí, ahora de manera condicionada en torno a la sensatez y a la viabilidad que establece esta nueva regulación. No se vulnera la Constitución ni se vulnera el Estatuto de los Trabajadores. La Constitución y el Estatuto de los Trabajadores en su artículo 85 establecen que los convenios colectivos regulan las condiciones de trabajo pero siempre desde el respeto a la legalidad. El convenio colectivo que se frustra con este decreto contravenía la legalidad. Así lo establece la Intervención General del Estado desde el año 2002 de manera sistemática. Con este real decreto-ley el Gobierno cumple su responsabilidad de gobernar. La organización del trabajo del control aéreo vuelve a manos del gestor aeroportuario. Los aeropuertos con menos frecuencia de vuelos dispondrán del sistema AFIS más eficiente e igual de seguro, señor Perestelo. Empresas privadas con acreditación internacional se harán cargo de las torres de control que determine el Gobierno bajo su titularidad y bajo su dirección. Esto es lo realmente relevante al respecto, señor Llamazares, una vez más. Las condiciones laborales de los controladores españoles se van a equiparar a las de sus colegas europeos. No los vamos a dejar en la indigencia, señor Llamazares. Van a estar trabajando en torno a 24 horas semanales de trabajo efectivo por un sueldo de en torno a 200.000 euros anuales. Si

esto es contravenir sus derechos y dejarlos en situación de desamparo, en fin, muchos ciudadanos se sorprenderán de tal consideración en su boca, señor Llamazares, le insisto una vez más. Se suspende la licencia especial retribuida mediante la que se cobraban en torno a 170.000 euros anuales sin trabajar desde los 52 años. Se establece el despido disciplinario para quien practique sabotaje sobre la seguridad y sobre la continuidad del servicio y se rebajan las tasas de navegación aérea en un 15 por ciento.

Insisto, con este decreto el Gobierno cumple su responsabilidad de gobernar. En definitiva, con los controladores más controlados, los aeropuertos españoles ganarán en eficiencia, los viajeros propios y los que nos visitan ganarán unas tasas más baratas, las empresas y nuestra economía ganarán competitividad y empleo, y lo que es más importante aún, el conjunto de la sociedad española ganará en dignidad. Agradezco el respaldo que se pone de manifiesto por parte de la mayoría de los grupos en sus intervenciones desde esta tribuna y solicito incluso un respaldo unánime a este real decreto-ley. El interés general así lo aconseja.

Muchísimas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Simancas.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, intervengo muy brevemente en primer lugar para agradecer el tono y la cooperación que han ofrecido la mayoría de los grupos de esta Cámara para resolver un problema que a todos nos preocupa y cuya solución tiene que ser compartida por todos. Simplemente quiero señalar que esta decisión no obedece ni a la improvisación ni a la precipitación. Recuerdo a SS.SS. que en mi comparecencia en la Comisión anuncié que en el primer trimestre, como paso previo a abordar el modelo de gestión aeroportuaria, trataría de resolver todo lo relativo a navegación aérea para buscar un sistema más eficiente. Lo hemos resuelto haciendo esta propuesta de la forma que creíamos que se puede resolver. Es una reforma estructural de gran alcance. No he señalado a nadie, no he querido mirar hacia atrás, no he buscado responsabilidades. Tengo la responsabilidad de afrontar y de resolver ese problema y en esa responsabilidad, señorías, quiero contar con todos, porque la sociedad nos agradecerá que entre todos seamos capaces de resolver este problema que a todos preocupa. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Señorías, respecto de los dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre Convenios Internacionales, ¿damos por examinado el punto, que votaremos en el momento oportuno? **(Pausa.)** Se da por examinado.

DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

— PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA. (Número de expediente 121/000054.)

El señor **PRESIDENTE**: Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. Señor ministro, ¿desea presentar el proyecto de ley? (**Asentimiento**.) Pues tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante el Pleno de esta Cámara para presentar el proyecto de ley por el que se modifica el artículo 4 de la Ley 48/1960, de Navegación Aérea, una modificación normativa necesaria y que no debía postergarse más. Hablamos de la modificación de un artículo que casi tiene cincuenta años de vigencia y es que no solo los profundos cambios que el sector aéreo ha experimentado desde entonces hacen necesaria su actualización, también debemos adecuarlo a las nuevas exigencias de la sociedad para hacer compatible ese servicio de las grandes infraestructuras. Se apelaba hace un momento a la deuda de AENA y quiero decir que la deuda de AENA tiene que ver con la inversión en infraestructuras. No en vano el aeropuerto de Madrid costó 6.000 millones y el aeropuerto de El Prat 5.000. Ahí tienen 11.000 solo de los 12.000 millones de la deuda de AENA. Podemos decir que no se tenía que haber hecho eso, pero en todo caso hay que saber quién tomó la decisión y cuándo se tomó la decisión de hacer grandes infraestructuras como palanca del crecimiento económico de nuestro país, con el respeto, por supuesto, al medio ambiente y a los derechos de los ciudadanos.

Como SS.SS. conocen, el sector aeroportuario es estratégico para la actividad económica española. Tanto es así que hoy mismo un periódico dice: La fusión de Iberia y British, en jaque por la disputa de la Ley de Navegación Aérea. Digo que es un sector estratégico para la actividad económica española; estratégico tanto por su propia dimensión como por su carácter dinamizador para el resto de los sectores productivos: por su dimensión, genera 440.000 empleos, de los cuales 140.000 se localizan de manera directa en las 6.200 empresas que operan en los aeropuertos españoles; por su carácter dinamizador, porque del transporte aéreo depende, entre otros, un sector tan relevante para España y tan intensivo en empleo como es el de la industria del turismo. Baste señalar que tres de cada cuatro turistas que llegan a nuestro país tienen como puerta de entrada nuestros aeropuertos. Los aeropuertos constituyen, pues, nodos de concentración e impulso de la economía esenciales para nuestro sistema productivo, pero ninguna actividad económica, por muchos benefi-

cios que aporte, puede llevarse a cabo a cualquier precio.

La importante actividad económica que los aeropuertos generan debe ser conciliada con su entorno urbano más inmediato y esta necesidad de conciliar intereses a veces contrapuestos es la que ha llevado al Gobierno a proponer definitivamente un marco jurídico estable y claro: un marco estable porque la seguridad jurídica es un elemento imprescindible para la toma de decisiones tanto de los gestores aeroportuarios como de los operadores aéreos, pero también para los ciudadanos, que pueden ver condicionada su forma de vida por el mero hecho de residir en las inmediaciones de un aeropuerto; y un marco claro que fije ya las obligaciones objetivas, las obligaciones precisas que ha de hacer cumplir el Estado en materia de calidad acústica, que han de ser compatibles con la protección de los ciudadanos que viven en el entorno aeroportuario. Seguir sin tomar decisiones en este sentido puede llevar a que en última instancia afecte a los derechos básicos de las personas, sin ofrecerles como contrapartida la imprescindible protección de la que son acreedoras.

Señorías, el proyecto de ley que el Gobierno somete hoy a su consideración clarifica y precisa cuáles son las obligaciones del Estado en materia de impacto acústico de la navegación aérea y también las medidas de ejecución inmediata para proteger los derechos de los ciudadanos afectados, todo ello con el objeto de lograr un justo equilibrio entre los derechos de estas personas y los intereses de la economía nacional. Así, según el proyecto de ley, el Estado estará obligado en los aeropuertos de su competencia, en primer lugar, a garantizar que en las poblaciones circundantes se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa vigente; en segundo lugar, a aprobar planes de acción que incluyan las correspondientes medidas correctoras. Estas deberán garantizar esos objetivos de calidad acústica que conforme a la normativa sean aplicables al espacio interior de las edificaciones. En tercer lugar, la autoridad aeronáutica y el gestor aeroportuario estarán obligados a hacer una evaluación continua del impacto ocasionado por la infraestructura a las poblaciones circundantes para garantizar una capacidad de reacción que corrija las situaciones que se produzcan, para reforzar la vigilancia y la capacidad de sanción de los incumplimientos, todo ello para compatibilizar una explotación eficiente de la infraestructura aeroportuaria con los derechos de los dueños y ocupantes de las zonas cercanas. Esta ley fija además un plazo concreto para que el Estado apruebe las correspondientes servidumbres acústicas y se atiendan los derechos de los afectados por la operación de los vuelos sobre esas zonas.

Señorías, este proyecto adapta la Ley de Navegación Aérea a la más reciente normativa internacional y comunitaria en esta materia, responde a la doctrina marcada por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos y por la 35ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional. De este modo, España se va a situar a la

vanguardia europea en cuanto a calidad acústica en los entornos aeroportuarios. En definitiva, la nueva norma incrementa las obligaciones del Estado y adelanta la implantación de planes de acción en las infraestructuras aeroportuarias. Estamos hablando de la implantación de planes con diez años de anticipación en relación con la Ley del Ruido promovida por el Gobierno del Partido Popular y aprobada en esta Cámara en el año 2003, en la que se situaba en el año 2020 el plazo para la aplicación de servidumbres aeronáuticas y sus medidas correctoras, que nosotros —reitero— adelantamos en diez años. Ahora ese plazo se fija en un horizonte temporal mucho más próximo: seis meses a partir de la aprobación de esta norma para los grandes aeropuertos y doce meses para los de tamaño medio. Para el resto de los aeropuertos y a criterio del gestor aeroportuario correspondiente, también podrá ser reducido el plazo legal previsto actualmente.

En suma, señorías, es un proyecto de ley necesario, es un proyecto de ley equilibrado y es un proyecto de ley que sobre todo tiene vocación garantista; garantista con unos derechos ciudadanos que hasta ahora no se habían regulado de forma adecuada y garantista a la vez con el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias para que sigan siendo un elemento clave para el impulso económico y la generación de empleo. El Gobierno está adoptando importantes iniciativas para impulsar la actividad aeroportuaria, reformas estructurales para hacer más competitivo el sector aéreo y en consecuencia nuestra economía. Señorías, los invito a sumarse a quienes desde la responsabilidad y el compromiso queremos conciliar el desarrollo económico, el empleo, los derechos de los ciudadanos y la sostenibilidad ambiental. Apostamos por ello para que los ciudadanos afectados por la operativa de los aeropuertos puedan percibir sus elementos más beneficiosos en términos de desarrollo económico y social pero también en términos de mejora de la calidad de vida de ellos mismos, de sus familias y de las comunidades en las habitan.

Señorías, este es uno de los retos que tiene nuestra sociedad en materia de desarrollo sostenible. Sin lugar a dudas puede ser un texto que entre todos, como todo, podamos mejorar, y por ello les invito a sumarse y a que hagan aportaciones. Estoy dispuesto a escucharlas y a atenderlas. Ahora tenemos la oportunidad de hacerlo entre todos —reitero—, en un marco de consenso y en un marco de diálogo.

Muchas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro de Fomento.

A continuación vamos a examinar las enmiendas a la totalidad que han sido presentadas a este proyecto.

Tiene la palabra para defender la por ellos presentada, por el Grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, don Gaspar Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, señorías, es la segunda iniciativa que debatimos en el día de hoy en esta Cámara propuesta por el Ministerio de Fomento, y yo tengo la impresión de que el Gobierno y el Ministerio de Fomento sufren un ataque de pánico ante la crisis económica. Y ante la crisis económica, en opinión de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya a quien represento en esta enmienda, deberían mantenerse la tranquilidad y las formas. Las dos cosas en democracia son muy importantes, porque, al igual que en la anterior iniciativa, en esta propuesta late lo que podríamos denominar, ante la crisis económica, la razón ejecutiva del Ministerio de Fomento y la razón economicista. Razón ejecutiva porque esta iniciativa no responde a una planificación previa del Ministerio de Fomento; esta iniciativa pretende salir al paso de una sentencia judicial del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid, por tanto no hay una planificación por parte del ministerio; y razón economicista —que no económica— porque el ministerio pretende contraponer el futuro económico del sistema aeroportuario de los aeropuertos al futuro económico, social y ambiental de su entorno, y creo que es un grave error porque estas cuestiones son perfectamente compatibles.

Señorías, estamos discutiendo en el día de hoy este tema no porque lo haya querido el Gobierno, porque el Gobierno no quería discutirlo en este Pleno, quería que esta iniciativa pasase de tapadillo. Primero lo intentó en el marco de una ley omnibus; no lo consiguió, y finalmente aparece como iniciativa que pretendía ser de urgencia en la que no hubiera una participación parlamentaria necesaria. En nuestra opinión sigue siendo imprescindible la modificación global, mejor dicho una nueva ley de navegación aérea, y no es útil la política de remiendos, la política de parches del Gobierno en esta materia. Hoy han sido dos remiendos, dos remiendos a una ley de los años sesenta, cuando llevan ustedes seis años en el Gobierno y podían haber adoptado una iniciativa de modificación de la ley. Razones han tenido más que suficientes para ello: razones económicas, razones ambientales y también razones de seguridad, y no las han aprovechado. Resulta curioso, señorías, o podríamos decir que paradójico que, ante un accidente gravísimo de Spanair en el aeropuerto de Barajas, no se haya provocado como consecuencia una reforma legal a fondo de nuestro sistema aéreo, y nos encontremos ahora con que el ministerio se da mucha prisa en responder a una iniciativa judicial o en responder a una situación de gestión de AENA. Creemos que no hay proporción en las medidas y no son explicables.

En cuanto al contenido de la propuesta, gracias a la presentación de la enmienda de totalidad y gracias a que se ha tenido tiempo, los grupos parlamentarios —he de reconocerlo aquí— han modificado en cierta medida la propuesta inicial. No es la propuesta que se presentó, y por tanto podemos decir que ha mejorado, pero a noso-

tros la propuesta tal y como está hoy todavía no nos satisface. ¿Por qué? En primer lugar, porque esta modificación legal es una modificación ad hoc y a nosotros no nos gustan en democracia las modificaciones ad hoc, y mucho menos nos gustan las modificaciones ad hoc que pretenden impedir la generalización de una sentencia judicial, y que pretenden una aplicación retroactiva para impedir o retrasar derechos ciudadanos reconocidos. Creemos que esta cuestión es bastante evidente. Pero luego, en la redacción del texto, nos encontramos no solo con la pretensión de evitar la aplicación de una sentencia judicial, sino también con una medida de suspensión de derechos reconocidos sobre el medio ambiente, frente al ruido, de suspensión de esos derechos reconocidos a los ciudadanos, y además sin suficientes garantías, en nuestra opinión. Por tanto, por mucho que se haya modificado la ley, no supone un avance en esta materia.

La redacción del artículo 4 dice que podrá ampliarse el ámbito de las servidumbres acústicas. En ese sentido se mantiene una gran inseguridad jurídica. Por otra parte la disposición transitoria del proyecto de ley explicita que quedarán en suspenso provisionalmente los objetivos de calidad acústica, así como los sobrevuelos, frecuencias e impactos asociados a dichos objetivos. En nuestra opinión suspende derechos, alguno de ellos de carácter fundamental. En el proyecto de ley se presenta una iniciativa por trámite de urgencia frente a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. En nuestra opinión esa medida es discutible. Por otra parte la propuesta significa una ley ad hoc que, lejos de sanar las consecuencias de una sentencia judicial, supone un grave desequilibrio entre los derechos de los ciudadanos y de los municipios del entorno de los aeropuertos —aeropuertos de Madrid, de Barcelona o de Gavà, cualquier aeropuerto que planteemos en esta materia— y los derechos de los ciudadanos, que tienen derecho al medio ambiente, tienen derecho a su propia iniciativa económica, y que con esta iniciativa quedan en una total inseguridad jurídica.

Para terminar propondríamos una serie de modificaciones para mejorar el texto. La comisión mixta que se plantea en cada aeropuerto debería incluir en su composición a los ayuntamientos con suelo afectado, y estos ayuntamientos con voz y con voto, además de la posibilidad de la presencia de ayuntamientos afectados por el ruido. De hecho es la composición actual de la comisión de seguimiento de las actuaciones de ampliación, por ejemplo, en el sistema aeroportuario de Madrid. Como mínimo que tuviera esa composición homóloga con la de Madrid. Por otra parte, en el punto 4.2 habría que restringir la obligatoriedad de soportar niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales a lo determinado por las rutas aéreas y a la normativa de operaciones aprobadas. Por último, en el 4.b) se debería eliminar la posibilidad de ampliación del ámbito de las servidumbres porque significa una gran inseguridad, tanto para los vecinos como para las empresas municipales y los propios municipios. He ahí, señorías, nuestras

diferencias. Creemos que esta es una iniciativa que podría ser necesaria en el marco de una ley de navegación aérea, pero es una iniciativa desequilibrada y que no cuenta con los afectados.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llamazares.

También por el mismo grupo parlamentario tiene la palabra don Joan Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Gracias, señor presidente.

Permítanme, señorías, que empiece por el final. Espero que no sirva de precedente, pero debo comunicar que nosotros habíamos presentado una enmienda a la totalidad el 28 de diciembre. El compañero Llamazares, en nombre de Izquierda Unida, considera que debe mantener la enmienda a la totalidad, situación que procedimentalmente arrastra al grupo —tal y como tiene que ser— en el mantenimiento de la enmienda a la totalidad, pero debo decirles que nosotros no vamos a votar favorablemente la citada enmienda a la totalidad que presentamos el día de los santos inocentes, el día 28 de diciembre, puesto que realmente el proyecto de ley tenía su enjundia, y asimismo manifestamos que los acuerdos y las negociaciones llevadas a cabo con el diputado Simancas nos han configurado un escenario en el cual es posible el acuerdo.

Debo decir que ciertamente saltaron un tanto las alarmas cuando leímos el proyecto de ley, puesto que ustedes saben que desde la pasada legislatura, desde el año 2004 ya veníamos planteando un conjunto de iniciativas en este Parlamento provenientes de la comarca del Baix Llobregat, de poblaciones circundantes al aeropuerto de El Prat, Castelldefels, Gavà, Viladecans y El Prat mismo, donde los vecinos de los barrios situados cerca del aeropuerto, pero también de aquellos barrios por donde sobrevolaban los aviones padecían unos niveles de contaminación acústica muy, muy elevados. Lo cierto es que hubo movilizaciones y un posicionamiento de los ayuntamientos, y que con la participación activa de los ciudadanos se pudieron parar un tanto los pies a unas maneras de hacer de AENA que no siempre gustan, es más, normalmente desagradan por su prepotencia indisimulada. Se ha avanzado y es cierto que AENA incluso incorporó soluciones elaboradas, trabajadas por los ayuntamientos —por cierto, todos con alcaldes socialistas— y los mismos vecinos de estas ciudades. ¿Cómo podía entenderse que con estos precedentes el proyecto de ley fuera tan rotundo que obviara, no ya orillara, sino que fuera tan rotundo menospreciando incluso aquello que ha quedado ya fallado desde Europa, que asocia evidentemente la inviolabilidad de los domicilios a la contaminación acústica? Se ha dado un gran paso hacia delante, integrando como derecho aquello que es una vulneración del mismo domicilio, es decir, la contaminación acústica llevada a los extremos

que se habían vivido en algunas zonas conocidas por los diputados catalanes, como son las del Baix Llobregat. Así pues entendíamos que lo que estaba escrito en el proyecto de ley no se podía aceptar de ninguna manera, incluso fue redactado con un cierto desprecio, porque, ¿cómo se puede obligar a soportar eso? Francamente parecía que los que redactaron el proyecto de ley hubieran nacido aquel día, y, repito, con un cierto desprecio a la posición de la ciudadanía y al mismo Parlamento español, que había trabajado para corregir un tanto todo lo establecido hasta aquel día.

Ya tendremos tiempo de discutirlo durante la tramitación legislativa. Lo que aquí importa es que hemos llegado a acuerdos. En todos los aeropuertos y en el caso del aeropuerto de El Prat —permítame que hable de él, que es el que me atañe— se va a crear una comisión mixta. El Grupo Socialista, el Gobierno está dispuesto a aceptar que la comisión sea paritaria, tres de la Administración General del Estado, dos ministerios más AENA, y tres de la parte catalana —la Generalitat de Cataluña ya articulará el procedimiento con los municipios del territorio—. Vamos a decidir quién la preside. Entendemos que debería ser la Generalitat, pero si se considera que debe haber un turno rotatorio, vamos a hablarlo. Lo importante es estar de acuerdo en esto y que los acuerdos se tengan que adoptar por unanimidad, es decir, que todo aquello que afecte a los planes ambientales y a su ejecución tenga como requisito previo su paso por esta comisión mixta, que lo aprueba y lo ratifica. Para nosotros esto es muy importante, porque además se articulan procedimientos para integrar la participación ciudadana —agentes sociales, ayuntamientos, vecinos—, ya que se podía dar el caso de que hubiera disfunciones entre la opinión de los vecinos y la opinión de los ayuntamientos. Esto para nosotros es un paso adelante. Por supuesto se debe garantizar —este es el compromiso— el respeto a lo establecido en las respectivas declaraciones de impacto ambiental, incluyendo el respeto a los límites de inmisión sonora, tanto en el interior de los domicilios, de las viviendas, como en su exterior. Esto es fundamental. No nos llamemos a engaño: no se trata de hacernos trampas. Estamos hablando de la inmisión sonora, no solo en el interior de los edificios, sino también en su exterior.

En definitiva, el grupo parlamentario mantiene la enmienda a la totalidad, pero no con los votos de Esquerra Republicana. Vamos a votar en contra de esta enmienda a la totalidad que se pondrá a votación. Estamos bastante satisfechos de los acuerdos alcanzados, y vamos a ver ahora cómo perfilamos y retocamos definitivamente en el trámite parlamentario esta ley, que por fin viene de una vez por todas a hacer algo muy importante, que es aunar los intereses de la ciudadanía, sagrados, y los intereses también del país en pro de su crecimiento económico.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Tardà.

Para la defensa de otra enmienda a la totalidad de la señora Díez tiene ella la palabra, que compartirá en tiempo con la fijación de posición que en este punto también hará el señor Jorquera.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, señor ministro, se decía desde la tribuna que por segunda vez en la mañana de hoy vamos a hablar de navegación aérea. Yo diría que vamos a hablar tangencialmente en este momento de navegación aérea, porque el objetivo del proyecto de ley, cuyas enmiendas a la totalidad hoy se someten a consideración, no es resolver los problemas de navegación aérea, ni siquiera los problemas económicos que planteaba el ministro en su intervención, ni modificar el artículo de una ley que tiene cincuenta años —como el resto de los artículos de esa ley; no solo este artículo tiene cincuenta años—, sino evitar que se cumpla una sentencia judicial. Esto es de lo que estamos hablando. Lo demás es algo que hay que adornar, porque hemos tenido que adornar el trámite, pero de lo que estamos hablando, lo que el Gobierno quiere que hagamos es ayudarle a incumplir la ley, mejor dicho a incumplir una sentencia judicial, y a que ciudadanos que tienen derecho a la tutela efectiva de la ley se queden sin ese derecho, por la vía de la modificación de un artículo de una ley de hace cincuenta años, y de que se aplique retroactivamente esta ley, sobre cuya urgencia e idoneidad estamos discutiendo hoy.

Estamos, como les decía, ante una ley cuya única urgencia viene motivada por la decisión del Gobierno de evitar el cumplimiento de esa sentencia. Una sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid —como ya se ha dicho— con motivo de la contaminación acústica que padece la urbanización Santo Domingo, de Madrid, afectada por la ampliación del aeropuerto de Barajas. Eso es lo que se ha dicho y esa es la pura realidad. La sentencia del Tribunal Superior de Justicia, cuyo fallo quedaría sin efecto con la retroactividad de la reforma proyectada —fíjense que estamos hablando de la retroactividad como si fuera una cosa normal, y a mí me parece que es un escándalo; sin embargo hemos dicho que nos parece mal, pero seguimos adelante con ella; nadie ha dicho aquí que ya no va a ser retroactiva, que van a retirar lo sustancial de ese texto—, declara —insisto— que los recurrentes han padecido la vulneración de su derecho fundamental a la intimidad domiciliaria como consecuencia del ruido producido por el sobrevuelo de aviones, y por ello les reconoce su derecho a que por la Administración se adopten las medidas precisas para que cese la causa de esa lesión, y que se les indemnice a cada uno de ellos con 6.000 euros por la lesión producida. Todo ello quedaría sin efecto, como el señor ministro sabe perfectamente, si sale adelante el proyecto de ley con la redacción propuesta. Lo sabe perfectamente porque ese es el objetivo.

La demanda y su resolución judicial ha sentado además un precedente que el Gobierno quiere suprimir a toda costa mediante la presente reforma, que al imponer el derecho de soportar cualquier afección acústica o ambiental de las infraestructuras con efecto retroactivo, paralizará la aplicación de cualquier sentencia que se dicte en el futuro y la interposición de nuevas demandas. Aun no siendo arbitrario en sí mismo ni atentando a la igualdad este proyecto de ley, no tiene cabida en nuestra Constitución ninguna ley o el concreto régimen jurídico en ella establecido cuyo efecto sea el de sacrificar de forma desproporcionada el procedimiento contenido en el fallo de una resolución judicial firme. No cabe en la Constitución que haya una ley para evitar que se ejecute un procedimiento judicial que es firme.

Unión Progreso y Democracia entiende que es imperativo que este proyecto de ley sea devuelto al Gobierno para ser sustituido por uno acorde con la legalidad vigente. Planteamos esta enmienda una vez ponderado el interés general —del que aquí hablaba el ministro— y el interés de los particulares, porque hay que ponderarlo: el interés general y el interés de los particulares tutelado por el fallo judicial que el Gobierno trata de vulnerar. Señorías, este proyecto de ley contraviene el ordenamiento jurídico, elimina el derecho a ser indemnizado por la privación de un bien o derecho recogido en el artículo 33.3 de la Constitución, y además pretende aplicarse en toda su extensión a situaciones jurídicas previas a la aprobación de la ley. Además, por si esto fuera poco, vulnera el artículo 9.3 de la Constitución española que proclama la irretroactividad de las leyes restrictivas de derechos individuales; y lo que es aún más grave, vulnera el artículo 24.1 que es el que garantiza a todos los ciudadanos el derecho a la tutela judicial efectiva. Como dije antes, no tiene cabida en nuestra Constitución ley alguna que pretenda hacer imposible que se cumpla un determinado fallo judicial, entendiendo que la existencia de un conflicto grave entre los derechos fundamentales reconocidos a las personas y el desarrollo de una actividad comercial —aunque esta sea de interés general, como es el caso— no se resuelve con una reforma puntual de un artículo de una ley, y mucho menos de la forma en la que se pretende. Fíjense ustedes que hasta el momento presente en el artículo 4 de la ley actual el deber de soportar la navegación aérea, en la actual redacción, como les decía, incluye el derecho a ser resarcido de los daños y perjuicios que esto les cause. Este derecho a resarcimiento de carácter general que, además, pretende eliminarse con carácter retroactivo a situaciones jurídicas previas a la aprobación de la ley, en la disposición transitoria se elimina también con la redacción del artículo 4.1 que se propone en el proyecto, al limitarla al ámbito concernido en el artículo 13, señor ministro. En el artículo 4 redacción 1 se refiere el artículo 13 para las indemnizaciones solo y exclusivamente motivadas por accidentes. Insisto, el justo equilibrio entre derechos jamás se puede resolver con leyes ad hoc que impidan el cumplimiento de sentencias firmes.

Fíjense, no solo que impidan, sino que tengan como única pretensión impedir el cumplimiento de sentencias firmes. Abordar el problema y resolverlo con respeto a la ley y a la justicia —que no siempre coinciden— requeriría un estudio detallado y profundo, como aquí se ha hecho, una reforma de la ley en su conjunto, de la ley que tiene cincuenta años toda ella, señor ministro, y no solo este artículo. Insisto, abordar el problema y resolverlo requeriría un estudio detallado y profundo así como una reforma y desarrollo sistémico de la propia Ley de Navegación Aérea, hecho todo ello con la debida transparencia —cuestión también muy importante— y el cumplimiento de los trámites de participación e información pública, que igualmente en este caso —y como ya se ha explicado— se ha evitado a toda costa, hasta el extremo de que casi de milagro estamos debatiéndolo en este momento.

Por todas estas cuestiones, señorías, señor ministro, sostenemos esta enmienda a la totalidad en la que pedimos que el proyecto de ley sea devuelto al Consejo de Ministros.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díez.

Para fijar la posición tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, señorías, en primer lugar quiero agradecer la deferencia de la diputada doña Rosa Díez por poder disponer de parte del tiempo de defensa de la enmienda a la totalidad para, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, fijar nuestra posición con respeto a este proyecto de ley.

Comienzo por decir que la posición de partida del Bloque Nacionalista Galego es favorable a las enmiendas a la totalidad presentadas, básicamente por dos razones: la primera, porque este proyecto de ley rompe el equilibrio necesario entre el desarrollo de los aeropuertos y la actividad económica a ellos vinculada y su conciliación con la calidad de vida de los ciudadanos. Y en segundo lugar, porque a nuestro juicio este proyecto de ley contiene además elementos de más que dudosa constitucionalidad. Quiero comentarles que el Bloque Nacionalista Galego es muy sensible a este aspecto; siempre somos sensibles cuando de lo que se trata es de asegurar la efectiva protección de los derechos fundamentales, pero somos más sensibles aún en este contexto cuando en Galicia el debate político, en gran medida, está monopolizado por un recurso de inconstitucionalidad presentado por el Gobierno central contra una ley ampliamente avalada por el Parlamento gallego. De ahí nuestra preocupación por examinar la constitucionalidad de los proyectos de ley que emanen del Gobierno central.

¿Por qué consideramos que hay elementos de más que dudosa constitucionalidad? En primer lugar, por su

intención indisimulada de soslayar los efectos de una sentencia judicial, y en segundo lugar porque introduce elementos de desprotección de derechos fundamentales de los ciudadanos. Así se establecen una serie de obligaciones para los vecinos afectados por la actividad aeroportuaria, con la única obligación para el Estado de definir unos objetivos de calidad acústica, sin contar con la participación de las comunidades autónomas, pese a tener competencias en la materia, ni de los municipios y vecinos afectados. Se llega a facultar al Estado para modificar unilateralmente el ámbito de las servidumbres, soslayando incluso las declaraciones de impacto medioambiental, y se establece un régimen transitorio que de aprobarse significaría la privación temporal de derechos de los ciudadanos, y además introduciría elementos de retroactividad que afectan a derechos reconocidos de los ciudadanos. Por lo tanto, esta es la posición de partida del Bloque Nacionalista Galego.

En el proceso de diálogo previo al debate de este proyecto de ley el Grupo Socialista ha asumido el compromiso de modificar algunos de los aspectos más sensibles de dicho proyecto de ley, por lo tanto valoramos ese avance, pero aun así vamos a reservarnos nuestro sentido de voto final hasta conocer desde esta tribuna los compromisos que asume el grupo que da soporte al Gobierno, en particular en lo que afecta a la necesidad, desde nuestro punto de vista, de eliminar la aplicación retroactiva de esta ley en lo que afecte a derechos reconocidos por los ciudadanos, porque insistimos, desde nuestro punto de vista esto introduce un elemento de clara inconstitucionalidad.

De todas maneras, quiero concluir manifestando que en nuestra opinión se ha desaprovechado esta ocasión para abordar un debate global sobre la necesidad de reformar la navegación aérea en más aspectos, y no resolver un problema puntual suscitado al Gobierno fruto de una sentencia judicial. No compartimos el método, no compartimos una ley que tiene única y exclusivamente el objeto al que me acabo de referir, mientras se opta por la vía del decreto para establecer una nueva regulación de la prestación de los servicios de tránsito aéreo. Quiero manifestar que el Bloque Nacionalista Galego no discute en absoluto la necesidad de introducir reformas en la regulación del tránsito aéreo y de sus mecanismos de control; no discute en absoluto la necesidad de introducir reformas en las condiciones laborales de los controladores aéreos, pero el decreto que se debatió en el anterior punto nos merece reservas, primero, por el precedente que se crea para resolver conflictos colectivos —la negociación colectiva, señorías, está amparada por la Constitución—; segundo, por introducir elementos de privatización, aunque sea parcial, en la prestación del servicio del tráfico aéreo, y tercero, por el impacto en la seguridad de la nueva regulación. Por eso, respecto al decreto, anuncio la abstención del BNG y nuestro apoyo a su tramitación como proyecto de ley, para modificar los aspectos desde nuestro punto de vista más controvertidos, y en lo que afecta al proyecto de ley

de navegación aérea, nos reservamos el sentido de nuestro voto hasta conocer en detalle los compromisos que adquiere el Grupo Socialista para introducir modificaciones en el trámite de enmiendas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Jorquera.

Para la defensa de su enmienda a la totalidad, por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra don José Ramón Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA:** Gracias, señor presidente.

Señorías, señor ministro, es evidente que el proyecto de ley que hoy debatimos constituye antes que nada una reacción ante una sentencia judicial. Estamos pues ante una ley que, para empezar, es una especie de ley *ad casum*, pretende zanjar una situación concreta. También es cierto que en la intención del proyecto de ley está resolver problemas análogos que pudiera haber en el futuro, en el presente y también en el pasado o donde quiera que estos se hayan planteado. No estamos en contra de que se busque una solución a los problemas y se fijen reglas de juego claras; juzgamos —esa es la razón de ser de nuestra enmienda a la totalidad— la forma en la que se pretenden solucionar, que resumiré. En primer lugar, en sus contenidos roza, si no traspasa, el límite de la inconstitucionalidad. En segundo lugar, introduce notables dosis de confusión en la legislación vigente, y a esto me referiré después. Tercero, deja a los afectados, de hecho y a la postre, todavía más desamparados. Cuarto, se olvida una vez más, cómo no, de la distribución competencial existente —esto casi es ley universal— utilizando unas formalidades legislativas que no sé cómo calificar, diré que de técnica legislativa lamentable, y, casi lo peor, constituye una vez más la forma habitual de actuar del Ministerio de Fomento y de AENA.

Seguro que todas SS.SS. podrían citar ejemplos de que estamos una vez más ante la forma habitual de actuar del Ministerio de Fomento y de AENA. Este diputado puede recordar aquí que, previamente, habíamos presentado una interpelación urgente en la que le preguntábamos a la anterior ministra, y cito textualmente: ¿De qué se quejan los alcaldes y de qué vengo yo a interpelele? Porque si lo que ocurre con estos alcaldes que le he citado es norma general, no es fácil, ministra, cumplir menos y cumplir peor con las obligaciones que su ministerio, en concreto la Dirección General de Aviación Civil, tiene en virtud del Real Decreto 2591/1998, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio con los municipios y las administraciones urbanísticas afectadas por las servidumbres. Fue una interpelación urgente presentada por este grupo, de forma que lo que hoy volvemos a abordar es más lluvia sobre una auténtica inundación.

Es cierto que el ropaje literario con el que viene envuelto este real decreto intenta ocultar esto, cómo no.

Es la fronda tras la que se oculta una realidad bien distinta. Pero los trámites legislativos que han llegado hasta el día de hoy nos indican que el ministerio puede seguir en la misma actitud y en el mismo comportamiento. Alguien lo ha citado antes que yo: el que se intentara regular este aspecto a través de una ley omnibús en los términos en los que ocurrió en el Senado no es de recibo. Hoy tenemos un proyecto de ley —como decía antes— al que si se aplica cualquier criterio de calidad legislativa suspende de todas, todas. Decía que sobrepasa los límites de la inconstitucionalidad y no voy a extenderme a este respecto por falta de tiempo, pero ahí está el artículo 9.3 y el problema de la retroactividad, tema al que hay que dar una solución mucho más clara, mucho más transparente y menos conflictiva. Quiero extenderme en que introduce notables dosis de confusión y a resolver esa confusión vienen las enmiendas parciales que mi grupo, junto a la enmienda a la totalidad, ha presentado. Ya sé que la literatura del proyecto es justamente la contraria, pero lo cierto es que el proyecto vincula excesivamente, si no identifica plenamente, dos conceptos que hasta el día de hoy es cierto que estaban relacionados, pero no menos cierto es que se diferenciaban bien sea por las diferentes metodologías de cálculo que se usaban en un caso y en otro, bien sea por los plazos que se establecían para uno y otra, bien sea —esto es seguramente lo más importante— por las obligaciones y consecuencias que se derivaban de uno y de otro. Me refiero en concreto a los conceptos de servidumbre acústica y la adopción de medidas correctoras o plan de acción, conceptos ambos que figuran en la Ley 37/2003 del Ruido y sus desarrollos reglamentarios reales decretos 153/2005 y 1367/2007. De acuerdo con estas leyes y estos desarrollos la zona de servidumbre acústica tiene por objeto compatibilizar el funcionamiento de las infraestructuras de transporte con los usos de suelo implantados o previstos. En este sentido, una de las consecuencias más importantes de su definición es, además de que puedan superar los objetivos de calidad acústica en usos existentes, la posibilidad de establecer limitaciones para determinados usos futuros para que se cumplan estos objetivos. **(La señora vicepresidenta, Cunillera i Mestres, ocupa la Presidencia.)**

La adopción de medidas correctoras está asociada por su parte a la definición y puesta en marcha del plan de acción, consecuencia del mapa estratégico o no del ruido. Lo que corresponde a los planes de acción es ni más ni menos que determinar las acciones prioritarias a realizar en caso de superación de los objetivos de calidad acústica. La zona de servidumbre condiciona el planeamiento del entorno de la infraestructura a desarrollar con las administraciones locales fundamentalmente. Estaría asociado por lo mismo a los objetivos a aplicar a nuevos desarrollo. Las medidas correctoras están destinadas prioritariamente a lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en la situación actual. Por eso, mientras el escenario de funcionamiento de la infraestructura utilizada para el cálculo de la zona de servi-

dumbre (artículo 8.4) se corresponde con la situación que origine la mayor afección acústica del entorno bien sea la situación actual, o bien sea una prevista a futuro, el escenario utilizado para el cálculo de los mapas y definición de los planes de actuación se corresponde con el valor representativo de la situación actual en términos de media anual. Se trata, pues, de dos conceptos relacionados entre sí, pero no confundidos hasta el extremo en que lo hace este proyecto de ley.

Cierto es que la competencia de la definición tanto de los mapas estratégicos como de los planes de acción recae en los gestores de las infraestructuras, con unos plazos obligados para su adopción en función del número de movimientos y con el añadido (según el artículo 14.1 b) de la ley) de que se deberá realizar mapa y plan de acción de las áreas acústicas en las que se compruebe el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica. Como cierto es también que la elaboración de unos y otros debe estar vinculada a procesos de información y participación pública. Ambos deben estarlo, pero no por eso no diferenciada en un caso y en otro, dado que la razón de ser y naturaleza de las zonas de servidumbre acústica hace que los interlocutores del ministerio deban ser los municipios, las diputaciones, las autonomías, según cada caso, mientras que en los planes de acción el ministerio debe buscar también la interlocución y participación directa de los ciudadanos afectados. Por cierto, la disposición adicional tercera de la ley establece que los planes de acción asociados a las zonas de servidumbre no se trata de que estén elaborados para diciembre de 2020, sino que para esa fecha deben haberse alcanzado los objetivos.

El proyecto de ley introduce una más que notable confusión en todo esto y perjudica no poco la ya de por sí difícil interpretación y aplicación complicada, como ustedes saben perfectamente, de la Ley del Ruido. Esta confusión, mala de por sí, es todavía peor si nos referimos a las consecuencias que finalmente se van a derivar de todo ello para los ciudadanos. Porque lo que se deriva es que, contra una interpretación extensiva de los derechos de los ciudadanos, como lo hizo en su día el Tribunal Supremo siguiendo la estela del Tribunal de Derechos Humanos, estos derechos se van a ver limitados según este proyecto de ley. Y esto nos lleva a la reflexión que hacía antes. Parece que todo sea cumplir con los objetivos de AENA y el ministerio, que ellos tengan la manga ancha necesaria para hacer sus cosas y para seguir su ritmo pase lo que pase por los aledaños, sean cuales sean los daños colaterales que infrinjan y esto no es de recibo.

Voy terminando con dos consideraciones finales. Una, casi es una anécdota, aunque de gran importancia para este grupo, que en este ánimo de limitación de derechos para los ciudadanos y de obligaciones para el ministerio, este se haya prácticamente olvidado en el proyecto de ley de las comunidades autónomas y los municipios. Como si no existieran, como si no tuvieran competencias que puedan resultar, y, de hecho, resultan incluso grave-

mente afectadas por las decisiones y formas de proceder del ministerio. El enfoque equilibrado que la Comisión Europea propugna en este campo brilla por su ausencia en el texto que se nos ha remitido de este proyecto de ley. Es evidente, para todo aquel que no se niegue a ver, que en todo esto existe un profundo conflicto de intereses que debe ser solventado concertando los intereses afectados. Se trata de un campo en el que confluyen competencias estatales, autonómicas, municipales y la única salida es el enfoque equilibrado en los procedimientos y en los resultados de los mismos.

Para darse cuenta de esto, quien redactó el proyecto de ley no tuvo ni si quiera que leer la Constitución ni los estatutos de autonomía. Le hubiera bastado con leer la disposición adicional segunda o tercera de la Ley del Ruido o la transitoria tercera e incluso esta ley de hace cincuenta años, la Ley de Navegación Aérea, que en algunos aspectos ha sido actualizada. Le hubiera bastado una lectura atenta de esa ley para darse cuenta de que lo que proponía este texto no iba por el enfoque equilibrado necesario. Incluso bastaba tener el sentido común suficiente y la sensibilidad necesarios para gobernar en un Estado de las autonomías, se trate del ministerio que sea, iba a decir incluso aunque se trate del Ministerio de Fomento.

Por esta falta de sensibilidad seguramente han ido donde han ido los conflictos de AENA y del ministerio con los vecinos de Santo Domingo, solo que esta vez con un varapalo judicial contra el ministerio, cierto es. El ministerio sabe y todos sabemos que los vecinos de ese municipio no son los únicos vecinos y/o autoridades municipales que tiene molestos, que tiene enfadados por su falta de consideración, por su arbitrariedad y por su trato. Detrás de esta enmienda de totalidad del Partido Nacionalista Vasco están también todos esos molestos y afectados. Todos están reclamando algo en el fondo muy sencillo, más rigor en los planteamientos, menos arbitrariedad, más consideración, mejor trato y enfoque equilibrado.

Nunca es tarde para comenzar, señor ministro. Estaríamos encantados de que, a raíz de la presentación de esta enmienda a la totalidad, su ministerio cayera en la cuenta e iniciara un camino diferente al que ha recorrido hasta ahora en la historia. Estamos a tiempo y este grupo está dispuesto a recorrerlo con ustedes, de forma que una aceptación básica de las enmiendas parciales con las que sobre todo queríamos resolver el tema de la confusión, a la que me he referido con amplitud en mi intervención y el tema de las competencias autonómicas, municipales, el enfoque equilibrado de todas ellas, una aceptación de esos principios y de lo que pueda conseguirse a través de una negociación sería suficiente —lo digo desde aquí— para retirar la enmienda a la totalidad. Si para eso hubiera servido, estaríamos encantados de haberla presentado y estaríamos todavía más encantados de poderla retirar.

Muchas gracias, señora presidenta, señor ministro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Beloki.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, el objetivo del proyecto de ley con la modificación del artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea es hacer compatible la protección adecuada de los derechos ciudadanos afectados por la navegación aérea con la explotación de las infraestructuras aeroportuarias. Para ello, en el decreto el Gobierno propone en primer lugar establecer de forma exclusiva unos objetivos de calidad acústica que serán obligatorios soportar por parte de los vecinos afectados por un aeropuerto. En segundo lugar, se establecen servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones estableciendo medidas correctoras mediante un plan de acción sin la participación de las comunidades autónomas y sin la posibilidad de realizar alegaciones por parte de los vecinos afectados. El Gobierno se reserva la facultad de modificar unilateralmente estas servidumbres acústicas. De esta forma, el proyecto de ley regula básicamente medidas en materia de ruido tal y como se indica en la exposición de motivos: Resulta inaplazable implantar las medidas correctoras necesarias para asegurar el impacto acústico aeronáutico de dichas infraestructuras. Aunque para ello el texto se ampare en las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos, artículo 149.1.20ª de la Constitución, cuando el texto se refiere exclusivamente a medidas de protección del medio ambiente como es el ruido. No parece una equivocación casual.

El texto del proyecto de ley deja patente que el Gobierno no quiere la participación de las comunidades autónomas en la delimitación de las servidumbres acústicas, ni que estas puedan establecer medidas adicionales de protección a los objetivos de calidad acústica que fije el Gobierno, ya que la redacción actual sobrepasa los límites competenciales del Estado para fijar la legislación básica en materia de medio ambiente, según versa el artículo 149.1.23ª de la Constitución. Se utiliza un título competencial de competencia exclusiva del Estado para vulnerar las competencias de las comunidades autónomas, en concreto el marco competencial del Estatuto de Autonomía de Cataluña, el cual prevé en su artículo 144.1.h) la competencia de la Generalitat de Catalunya para establecer normas adicionales de protección en la regulación del ambiente atmosférico y las diversas clases de contaminación, incluida por tanto la contaminación acústica.

El proyecto de ley obliga también a la autoridad aeronáutica y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado por la infraestructura. Pero esta pretendida novedad ya se está aplicando en los aero-

puertos de Barcelona y Madrid, que mediante información suministrada por el control ambiental de ruidos debería garantizar un control de las aeronaves con las trayectorias y los procedimientos establecidos en las respectivas declaraciones de impacto ambiental. Y también se deberían investigar las causas en caso de incumplimiento, por si esta fuera causa de inicio de expediente sancionador. A pesar de ello, AENA no cumple en el caso del aeropuerto de Barcelona con las condiciones marcadas por la declaración de impacto ambiental del 2002, ni con la publicación suficientemente amplia ni actualizada de información sobre el impacto acústico en los municipios de Gavà y de Castelldefels. Por tanto, no es un problema legislativo sino de voluntad del ente gestor y de los mecanismos de control de la información suministrada. A estos efectos se hace necesaria la participación y control de las autoridades ambientales de las comunidades autónomas en estas evaluaciones continuadas de los impactos ambientales causados por estas infraestructuras.

El texto, señoras y señores diputados, no solventa a nuestro entender la indefensión de los residentes de las poblaciones próximas a los aeropuertos por el incumplimiento puntual de los objetivos de calidad acústica, como ocurre actualmente en Gavà y Castelldefels causando molestias que perjudican la salud de los vecinos y provocando incluso trastornos en el sueño. Las modificaciones legislativas deberían tener como finalidad establecer de forma clara el funcionamiento de las actividades que regulan. Este principio no se cumple con el texto aún vigente, pues no contempla ninguna novedad real, excepto la posibilidad de que se establezcan servidumbres acústicas, lo que genera más inseguridades jurídicas, pues queda para un desarrollo unilateral del Gobierno el desarrollo de esta normativa.

Todos estos elementos justifican plenamente la presentación de una enmienda a la totalidad. Cabe decir que desde la presentación del proyecto de ley el Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista han estado en contacto con mi grupo y mi grupo ha intentado dialogar junto con otros grupos —catalanes, por cierto— sobre este tema y hacerse eco de estos vecinos afectados de Gavà y Castelldefels. Hemos llegado a unos cuantos principios de acuerdos —algunos son más que principios de acuerdo— con el Grupo Socialista y con el Gobierno y por tanto, señoras y señores diputados, mi grupo anuncia la retirada de esta enmienda a la totalidad, una retirada que, lógicamente, tiene una contrapartida, que uno desearía que en la intervención del representante socialista quedara claramente refrendada, en relación con algunos aspectos que ya han sido aquí relatados por el portavoz de Esquerra Republicana, el señor Tardà. Quisiera referirme a los aspectos que, a juicio de *Convergència i Unió*, justifican estas negociaciones, nuestra posición y que van a regir la actuación de mi grupo en ponencia, en Comisión, para intentar que la ley resultante del trámite parlamentario respete plenamente este equilibrio.

En primer lugar, el respeto competencial. La participación de las comunidades autónomas debe ser claramente recogida en varios preceptos del texto. Las competencias así lo exigen y mi grupo, que está absolutamente comprometido con la defensa del Estatuto de Autonomía de Cataluña, ha encontrado eco para que todos estos aspectos puedan ser recogidos —repito— a través de las enmiendas que mi grupo ha presentado. De forma muy específica, mi grupo saluda el acuerdo al que se ha llegado para la constitución para cada aeropuerto de una comisión, que será paritaria en todos sus aspectos, incluida la presidencia, en la que se haga efectiva la participación de la comunidad autónoma y, a través de la comunidad autónoma, la participación pública tanto de los ayuntamientos implicados como de las propias asociaciones que constitucional y legítimamente defienden el interés de los vecinos. Este es un buen instrumento y, aunque tenemos que perfeccionar sus mecanismos en el debate, es un elemento básico que justifica que *Convergència i Unió* pueda asomarse al consenso en esta cuestión.

Otro aspecto al que han hecho referencia varios portavoces es garantizar la plena constitucionalidad del texto legal. Aquí hay que perfeccionar la disposición adicional. La fórmula que hemos encontrado es que, mientras no estén redactados los planes de actuación de estos seis meses para ciertos aeropuertos —por cierto, mi grupo no se va a oponer a que esta demanda se amplíe a otros aeropuertos, además de los de Madrid y Barcelona, pues nos parece perfecto que haya una fórmula de consenso que permita que esta cierta premura se aplique a otros aeropuertos—, proclamemos algo muy correcto: la vigencia de los contenidos de las declaraciones de impacto ambiental, no solamente de las que pudieran resultar no favorables a los vecinos, sino de todas. El acuerdo al que hemos llegado, en este caso ya con un texto concreto basado en una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, nos parece positivo.

En definitiva, señoras y señores diputados, nuestro grupo formaliza la retirada de nuestra enmienda a la totalidad. No tiene efecto aunque se va a votar igualmente una enmienda a la totalidad que la ha sustituido, porque algunos grupos la mantienen lógica y legítimamente. Después de este proceso negociador que va a culminar en la Comisión y en la ponencia, esperamos habernos aproximado a este equilibrio entre los derechos de los ciudadanos, que siempre deben merecer nuestra máxima atención, y el ejercicio de una actividad tan importante para la economía del Estado; en el caso catalán el aeropuerto de Barcelona es una pieza clave para nuestra competitividad internacional. Repito que esperamos que este equilibrio se haya conseguido, al menos aproximadamente.

Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señoras y señores diputados.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres):
Muchas gracias, señor Macias.

Ningún grupo ha expresado su disposición de ejercer el turno en contra de la presentación de esas enmiendas. Por tanto, pasamos al turno de fijación de posiciones de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, señor ministro, estamos ante un procedimiento que no nos gusta. Hoy me tengo que repetir, señor ministro. Por segunda vez le tengo que decir lo mismo. Estamos hoy aquí y ahora por la desidia, la falta de rigor y los déficits de gestión de su ministerio. A usted no le gusta oírlo, pero es así, señor ministro. Hemos perdido cinco años de gestión y van apareciendo esos errores —unos más grandes y otros más pequeños— producto de la gestión del ministerio.

Si hace más de un año AENA, AESA, la Dirección General de Aviación Civil o cualquiera de los organismos de su ministerio se hubiera preocupado y hubiera atendido a la importancia y trascendencia que tenía la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008, cuando se produjo el auto de noviembre de 2009, por muy sorprendente que fuera —que lo es—, por un lado, se habrían adoptado las medidas necesarias para cumplir el fallo y, por otro lado, se habrían tramitado con sosiego y con rigor las modificaciones legislativas que fueran necesarias para adecuar nuestra legislación al cambio jurisprudencial.

Señor ministro, es evidente que el Estado tiene que adoptar medidas legislativas para que, preservando los derechos individuales, las infraestructuras aeroportuarias puedan operar con seguridad y en plena legalidad y, si se vieran afectadas por nuevos fallos del tenor del de Madrid, queden protegidos los intereses en presencia, tanto el interés general como el interés de los particulares. Es indudable que hay que regular y garantizar los vuelos de acuerdo con las capacidades aeroportuarias; hay que regular el establecimiento de elementos correctores del ruido a los afectados —las nuevas rutas, las modificaciones en las operativas— y también, por supuesto, las indemnizaciones a que haya lugar. Pero, señor ministro, no se puede mezclar una cosa y la otra. Mi grupo parlamentario exige el cumplimiento del auto del Tribunal Superior de Justicia de Madrid con independencia de la modificación de la ley y que no se utilice como elemento neutralizante de ningún auto o sentencia, mucho menos si esta reconoce la lesión de un derecho fundamental.

En AENA hay ausencia de interés en estudiar y aplicar las medidas a que viene obligada por el auto judicial; y nosotros, como le digo, señor ministro, creemos que hay que cumplir el auto. Por eso hay que conseguir que se concilie el interés general y el interés particular. Si eso se hubiera hecho y se estuviera dispuesto a seguir haciéndolo, hoy no nos encontraríamos con un proyecto de ley en el trámite de urgencia cuyo íter ya ha sido analizado por otros grupos parlamentarios y tampoco nos encon-

traríamos con una ley que ocupa dos folios en el Boletín de las Cortes y que tiene presentadas treinta y nueve enmiendas, cuatro de ellas de devolución, algunas de las cuales se han retirado esta mañana.

Señor ministro, hay que tener seriedad y no mezclar las cuestiones. Vamos a ejecutar por un lado la sentencia y vamos a ver qué modificaciones legislativas hay que hacer. Nosotros queremos que el proyecto que finalmente salga tenga los elementos de seguridad jurídica imprescindibles, por tanto, hemos presentado unas enmiendas para que, si la ley supera el trámite de devolución, puedan ser incorporadas al texto y alcance esa seguridad jurídica que tiene que respetarse. No hay más remedio que conseguir que cualquier limitación de derechos, cualquier imposición de nuevas servidumbres o cualquier cuestión que ataña directamente a los derechos de los ciudadanos tenga la cobertura de las modificaciones de la declaración de impacto ambiental o de los planes de acción. Por eso entendemos que es cuestión básica para las enmiendas. No es solamente el respeto a los ciudadanos, sino también el respeto a los ayuntamientos como responsables territoriales, que yo creo que han sido olvidados en este proyecto de ley.

Hemos presentado sendas enmiendas en las que, además de pedir el informe preceptivo de los ayuntamientos previo a la imposición de servidumbre, que además tiene que ser con la previa tramitación de su plan de acción y, lógicamente, su declaración de impacto ambiental, se constituya una comisión en la que estén presentes todos los entes territoriales afectados —comunidad autónoma y ayuntamientos— al mismo tiempo que los ciudadanos.

Señor ministro, la presión que se soporta por parte de los ayuntamientos en relación con las infraestructuras aeroportuarias, que, evidentemente, comparten la necesidad de las mismas y la ayuda a su funcionamiento, tiene que ser especialmente apreciada en este Congreso. Por eso queríamos plantearle a su grupo parlamentario una cuestión que nos parece básica y es que los representantes de los ayuntamientos que están afectados por infraestructuras aeroportuarias puedan comparecer en la Comisión de Fomento con carácter previo a la constitución de la ponencia para expresar cuáles son sus inquietudes y sus dificultades. Señor ministro, dicho con toda cordialidad y en el mejor tono, el voto del Grupo Parlamentario Popular en esta sesión se va a condicionar a que su grupo parlamentario acepte que una representación de los ayuntamientos pueda comparecer con carácter previo a la constitución de la ponencia y expresar cuáles son sus inquietudes y sus dificultades de gestión. Deben ser escuchados porque soportan las decisiones que en este Congreso podamos adoptar con la tramitación de esta ley y las que AENA también tiene que hacer cuando tenga que implantar las condiciones para el cumplimiento de cualquier sentencia.

Señor ministro, hay cuestiones que se utilizan con facilidad y se nos llena la boca al hablar de los derechos individuales, y parece que hay quien los atiende y quien

no los atiende. Mi grupo parlamentario quiere que eso quede bien claro y bien patente. Por tanto, ante la tan criticada disposición transitoria, mi grupo quiere incorporar un texto en el cual se diga bien claro, porque parece que hay quien no lo quiere escuchar o no lo quiere oír, que los dueños y ocupantes de bienes afectados y de derechos reconocidos de cualquier naturaleza, no solo de sentencias judiciales —es una terminología mucho más amplia que la que pueda venir recogida en una sentencia—, y que además tengan que imponérseles medidas correctoras a las que tengan derecho, tengan que ser indemnizados no solo por la imposición de la limitación, sino incluso por el tiempo que se tarde en implantarles las medidas a las que tengan derecho.

Señor ministro, tengo que insistir que en la admisión de esas enmiendas, si al final se va a tramitar el proyecto de ley, lo que vengo sosteniendo desde el principio, el justo equilibrio entre el interés público y el interés privado y la satisfacción de todos los intereses en presencia, quede claramente garantizado.

Voy concluyendo. Creemos que este proyecto de ley debe mejorarse sustancialmente. Creemos, además, que debe escucharse a los entes territoriales, concretamente a los ayuntamientos. Es la mejor ocasión que tenemos para ello. Por tanto, rogando y esperando la aceptación de la comparecencia previa a la constitución de la ponencia en la Comisión de Fomento de la representación de los ayuntamientos, estableceremos cuál será el sentido de nuestro voto.

Muchas gracias. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Ayala.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señora presidenta, señorías, señores alcaldes y concejales presentes, estaremos encantados de poder atenderles y recibirles en esta casa, que es su casa, tal y como reclamaba el señor Ayala en su reciente intervención.

Señorías, este es un proyecto de ley breve, sí; de tramitación rápida, sí, pero se equivocan quienes lo menosprecian como un proyecto menor, accesorio o prescindible. En estos dos folios nos jugamos buena parte del interés general y de la capacidad colectiva para hacer valer derechos de ciudadanía de primer nivel, al menos tres derechos. El derecho ciudadano a vivir con unos niveles de ruido tolerables; el derecho ciudadano a la movilidad, al desplazamiento, al transporte vía aérea, y el derecho ciudadano a consolidar y optimizar las tremendas inversiones que hemos dedicado para hacer de nuestros aeropuertos herramientas potentes y eficaces para generar riqueza y empleo. El primer derecho, el derecho ambiental, es legítimo e incuestionable, pero el derecho a la movilidad, al desarrollo, al progreso y a la creación de empleo también son derechos a defender de una manera fehaciente desde la consideración del interés

general. Este proyecto es una apuesta seria para hacerlos compatibles con toda tranquilidad, señor Llamazares.

Hemos de atender y respetar todas las salvedades que se plantean frente al proyecto de ley, pero algunas de ellas, honestamente, no podemos darlas por buenas porque se plantean argumentos difíciles de entender. Se dice que en el proyecto de ley no hay autocritica, que no es legal —lo cual es una tautología perfecta, señora Díez, permítamelo—, que va demasiado rápido. Cuando tardamos somos lentos y cuando nos apresuramos somos demasiado rápidos. ¿De verdad son estas razones para devolver un proyecto de ley de esta categoría al Gobierno? Yo creo que no. Tampoco ha estado muy afortunado, señor Llamazares, al relacionar este proyecto de ley con el terrible accidente de Spanair en Barajas. No es un error; a mi juicio, raya la irresponsabilidad, permítamelo. Se aducen también algunos prejuicios sin fundamento, como que esta es una ley ad hoc, para un solo caso, cuando todas y cada una de las medidas que contiene están destinadas al conjunto del sistema aeroportuario y sus poblaciones circundantes; todas las medidas. Se esgrimen argumentos que no se sostienen, como la invasión competencial —el artículo 149 de la Constitución habilita al Estado para ejercer sus competencias en este sentido—. Dicen que se limitan derechos. ¿Dónde? ¿En qué parte del proyecto de ley hay un recorte de derechos? El proyecto habla literalmente de reconocer derechos, de garantizar derechos, de proteger derechos, de actualizar derechos. En ningún precepto de este proyecto de ley se habla o se puede deducir limitación alguna de derechos. ¿Existe riesgo alguno para una retroactividad o para un incumplimiento constitucional a este respecto? Ninguno, pierda cuidado, señor Jorquera; atinaremos en la redacción lo suficiente como para evitar sus reticencias. La voluntad del Gobierno y del Grupo Socialista es cumplir la Constitución y consolidar derechos plenamente constitucionales como los que he mencionado con anterioridad. ¿Se busca sortear una sentencia? No. El Gobierno es responsable de cumplir todas las resoluciones judiciales, pero también, señora Díez, es responsable de cumplir el artículo 40 de la Constitución, que dice que hay que movilizar todas las herramientas posibles para generar progreso económico y empleo, y dar seguridad jurídica a los aeropuertos va en esa dirección, señora Díez. Finalmente, se plantean algunas consideraciones más propias de enmiendas al articulado que de enmiendas a la totalidad; enmiendas que el Grupo Socialista está dispuesto a considerar —de hecho, ha negociado en buena medida con varios grupos parlamentarios, como Convergència, PNV o Esquerra— y a facilitar la participación de las comunidades autónomas, los ayuntamientos y los vecinos en la definición y el control de las servidumbres acústicas, de los planes de acción a través de comisiones mixtas paritarias; está dispuesto también a respetar la normativa y la competencia autonómica, evidentemente, así como a la eliminación de la suspensión provisional que el texto planteaba para los límites sonoros en tanto en cuanto se aprobaban nuevas

regulaciones. Buenas razones, insisto, para mejorar la ley, a lo que estamos dispuestos, y malas razones para devolver este proyecto al Gobierno.

¿Por qué esta reforma ahora? Porque la Ley de Navegación Aérea vigente, señorías, data de 1960, y en estos cincuenta años han surgido nuevas realidades, nuevos retos y nuevos problemas a resolver en el transporte aéreo español. Tenemos más aeropuertos, más grandes, con más tráfico aéreo, con más ruido, con más aficción a los derechos ambientales de los ciudadanos, y las normas aplicables para proteger a estos ciudadanos se están quedando viejas y obsoletas. Este proyecto de ley busca actualizar esas normas para consolidar esos derechos conforme a la regulación internacional más exigente. De igual manera, el mayor tráfico y el mayor ruido suponen más presión ciudadana, más presión institucional y también, vamos a reconocerlo, más presión jurídica sobre los aeropuertos. Este proyecto de ley busca proporcionar a los gestores aeroportuarios mejores instrumentos para desarrollar su actividad con eficiencia, respetando las normas, las resoluciones judiciales y los derechos de todos los ciudadanos. Se trata de un proyecto ponderado y equilibrado porque lo contrario nos llevaría a admitir que los aeropuertos pueden emitir ruido sin límite, cosa inaceptable, o que los aeropuertos deben ser considerados en sí mismos, por definición, instalaciones peligrosas para la salud que deben reducir drásticamente su actividad para no hacer ruido, lo que también sería, a nuestro juicio, inaceptable. Seguro que el portavoz de Izquierda Unida convendrá conmigo que los autobuses urbanos hacen ruido, también en los ayuntamientos que gobierna Izquierda Unida, igual que lo hacen los trenes para quienes viven cerca de las estaciones y las carreteras, y espero que nadie plantee que volvamos al transporte por diligencia. Un planteamiento ponderado y equilibrado, sí; mejorar la protección de los ciudadanos frente al ruido, sí; ahora, jugar con la viabilidad presente y futura de instalaciones básicas para nuestra movilidad, para nuestra economía y para nuestro empleo como son los aeropuertos, por favor, no; populismo fácil a este respecto, por favor, vamos a evitarlo.

Somos conscientes de las dificultades que sufren muchos ciudadanos que soportan ruido excesivo en el entorno de los aeropuertos. Por eso, este proyecto de ley obliga al Estado a garantizar el respeto a los objetivos más exigentes a nivel internacional en relación con la calidad acústica. Este proyecto establece nuevas servidumbres acústicas elaboradas conforme a técnicas depuradas y actualizadas. Este proyecto fija nuevos planes de acción con medidas correctoras de lo más estrictas y adelanta en una década —de 2020 a 2010— el cumplimiento de los compromisos ambientales establecidos en la legislación vigente sobre el suelo.

Insisto, señorías, este es un proyecto ponderado y equilibrado que puede discutirse en su alcance, en su formulación concreta, que merece y será objeto de enmiendas para mejorar su articulado —estamos abiertos al diálogo y al acuerdo—, pero que merece también la

confianza de esta Cámara para seguir su tramitación porque responde a retos y a necesidades de indudable interés general.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Simancas. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López, pide la palabra.)**

Sí, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias.

Utilizo este turno para fijar y precisar alguna cuestión en relación con el debate que se ha suscitado. Siempre estoy dispuesto a las sugerencias y a hacer autocrítica, pero cuando la autocrítica se puede exigir a todos los que tuvieron responsabilidad en la planificación aeroportuaria de nuestro país. Señorías, este decreto surge como consecuencia de una sentencia —cierto es—, pero también para salvar el interés general, es decir, para que nuestros aeropuertos, en los que hemos hecho una inversión extraordinaria, puedan mantener su capacidad operativa. Yo no soy responsable de esa planificación aeroportuaria, ni de su diseño ni de su ejecución; soy responsable ahora mismo de anteponer el interés general de un sector estratégico que de aplicarse en sus justos términos y de extenderse a todo territorio y no buscarse una solución pondría en jaque todo nuestro modelo aeroportuario. De eso estamos hablando, señorías. Cuando se habla de despilfarro —y en estos días se habla mucho—, despilfarrar sería dejar inoperativa la cuarta pista de Barajas, que costó 6.000 millones de euros, un billón de las antiguas pesetas, y que ha supuesto la creación de 47.000 empleos. Cuando se habla de los intereses y de los afectados, no solo hay unos afectados como consecuencia del ruido, a los que hay que tratar de preservar, también hay unos posibles afectados que se pueden quedar sin empleo si no buscamos una resolución a este conflicto. Afectados son unos y afectados pueden ser los otros. Afectados pueden ser si se deja sin capacidad de poder hacer 250.000 operaciones en el aeropuerto de El Prat. Afectado puede ser el interés general. Como dice hoy el presidente de Iberia, una decisión que limitara la capacidad operativa de Barajas pondría la fusión de Iberia y British en jaque. De eso estamos hablando, señorías. No estamos hablando de una ocurrencia del ministro en el último momento para tratar de salir de una mala gestión de AENA y tomar una decisión, estamos hablando del interés general. Yo no he planificado el aeropuerto de El Prat. Yo no he planificado la ampliación de Barajas. Otros lo han planificado. Por cierto, aquel era el momento de escuchar a los ayuntamientos.

Vamos a volver a escuchar a ayuntamientos y a comunidades autónomas —me parece bien la sugerencia que se plantea—, porque es cierto que no hemos previsto en la ley que las comunidades autónomas y los ayuntamientos tienen competencias y tienen que opinar y participar de la resolución de los conflictos. Pero fue en

el momento de planificar la ampliación de nuestras infraestructuras cuando todo esto se tenía que haber planteado. Ahora es tarde, a no ser que, por un lado, digamos que tiramos la piedra y, por otro, escondamos la mano, que digamos que AENA tiene una deuda extraordinaria, ya que hizo inversiones extraordinarias para tratar de impulsar el desarrollo de nuestro sistema aeroportuario y ahora tenemos que optimizar esas inversiones extraordinarias haciendo compatible el interés general del país con el interés de los ciudadanos que viven en esos entornos. Por eso, señorías, no traté en mi exposición ni lo hago ahora de señalar a nadie. Estamos hablando del interés general. Estamos hablando del sistema aeroportuario, que es el sistema que nos permite contribuir al desarrollo de la principal industria de nuestro país que es, precisamente, el turismo. Estamos hablando de todo eso. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

He dicho en mi exposición que estábamos anticipando una resolución, en relación con la Ley del Ruido, en diez años. Estamos anticipando una solución con diez años en relación con las previsiones establecidas. Lo quiero hacer con el máximo acuerdo, con las fuerzas políticas de esta Cámara, con los ayuntamientos que están ahí, con todo el mundo. Pero en todo caso, señorías, sepan que no voy a poner en jaque nuestro modelo aeroportuario porque sería tanto como poner en jaque miles de empleos; sería tanto como poner enormes dificultades a la industria principal de nuestro país, que es el turismo. En un momento de recuperación en el que ya en el mes de enero el número de pasajeros de nuestros aeropuertos se ha incrementado un 3 por ciento, y en concreto en el de Barajas en un 10 por ciento, si hiciéramos esto, estaríamos frenando esa capacidad de aumentar pasajeros, de ser más competitivos, de contribuir al desarrollo y al interés general de nuestro país. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

Señor Ayala, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, aquí nadie quiere poner en jaque el modelo aeroportuario; nadie lo quiere poner. Me parece muy bien que usted por fin reconozca que la planificación de los aeropuertos y las infraestructuras de las que en este momento España puede disponer y que nos van a ayudar a salir de esa crisis, en la que nosotros sí que no hemos ayudado a entrar, hayan sido de otros gobiernos como es el del Partido Popular. Pero, señor ministro, cuando nosotros hemos planificado las infraestructuras lo hemos hecho respetando absolutamente la ley. Cuando hemos planificado unas inversiones lo hemos hecho previendo cómo había que satisfacer el servicio a la deuda de las inversiones que ello suponía. Señor ministro, lo que aquí estamos diciendo nosotros es que llevamos cinco años de desidia, de dejación de las funciones de

su ministerio, que si hace un año se hubiera puesto a trabajar, hoy la ejecución de un auto, por muy imprevisible que fuera, se habría podido realizar sin estas prisas, sin estas dudas en cuanto a la gestión y sin este procedimiento tan anárquico. A eso es a lo que nos estamos refiriendo. Nadie más que el Partido Popular está no solamente preparado sino dispuesto a ayudar a que ninguna de nuestras infraestructuras, y menos las aeroportuarias, sufran ningún quebranto en cuanto a su operativa. Pero, señor ministro, que no se nos olvide que es consecuencia de la inactividad y de esa dejación por la que hoy tenemos muchos afectados, muchos ayuntamientos preocupados y, por tanto, tenemos que adoptar medidas para satisfacer esas necesidades. Le agradezco que puedan comparecer los alcaldes antes de la ponencia. Y, señor ministro, tengamos claro cada uno en qué sitio está. Nos parece muy bien que hayamos aumentado los viajeros en este mes de enero, pero, señor ministro, tampoco eso se le debe a usted.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Solicitan la palabra la señora Díez, el señor Llamazares y el señor Beloki. Con brevedad, señora Díez, tiene la palabra.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Gracias, presidente. Brevemente, también desde el escaño.

Señor ministro, si cualquier observador ajeno a quienes estamos hoy en la Cámara hubiera seguido con atención su última intervención, en la que detalla todas las cosas que va a cambiar de este proyecto de ley que nos ha remitido a la Cámara, llegaría a la conclusión de que la petición de devolución de la ley al Gobierno es lo que hay que hacer, porque ha aceptado casi todos los argumentos —luego me referiré a algo que dijo el señor Simancas—, las cosas que va a tener que cambiar en una ley que ocupa un folio, en una ley que tiene un artículo y una disposición transitoria, con lo cual yo creo que está más que suficientemente argumentada la necesidad de que se devuelva un proyecto de ley que el Gobierno no ha hecho bien, que tiene tantas anomalías, tantas dificultades, tantos olvidos y tan malas consecuencias como la retroactividad, que está en la disposición transitoria, apartado 1. Eso es lo que está hoy; lo que quieren que esté pasado mañana el señor Simancas o el señor ministro no sé lo que será. El señor Simancas ha dicho que ya atinarán. Bien, yo estoy dispuesta a tener confianza, pero no nos pida fe. Si van a atinar, ya veremos lo que...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Díez, por favor, le ruego que utilice el turno para lo que sabe que es. Básicamente es en réplica a la última intervención del señor ministro. Adelante.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Disculpe, presidente.

El argumentario aducido por el señor ministro para aceptar las sugerencias de la mayor parte de los intervi-

nientes, a mi juicio, confirma la necesidad de devolver este proyecto de ley que, insisto, dice lo que dice en su disposición transitoria, apartado 1, y también en el artículo único, apartado 1, relativo al artículo 4 que se modifica, que plantea que solamente serán compensados aquellos que tengan dificultades por causa de accidentes.

En la Constitución española, señor ministro, no tiene cabida ninguna ley que vulnere el derecho a la tutela judicial de todos los ciudadanos, y esta ley no solo lo vulnera, sino que usted ha reconocido en su intervención que, efectivamente, contestar a ese fallo judicial fue su objetivo para que ese fallo judicial no fuera de aplicación. A eso se llama vulnerar un principio fundamental, el 9.3 de la Constitución española, y solamente por eso debería ser devuelto al Gobierno.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díez.

Señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, es verdad que usted no es responsable de la ampliación del aeropuerto de Barajas o de la planificación del aeropuerto de El Prat. En ese sentido, su reto es hacer compatible algo muy difícilmente compatible, que ha sido la extensión y la planificación de esos aeropuertos con una deficiente ordenación del territorio, es decir, con la especulación urbanística, y es verdad que eso no es fácil, no es fácil y se lo reconocemos, pero eso no se soluciona con el ordeno y mando. No se soluciona con el ordeno y mando de modificar la ley porque usted pasado mañana, con esta ley, tendrá recursos y los perderá. ¿Sabe por qué? Porque hay un problema de planificación y un problema de gestión; de gestión prepotente de AENA, que incluso vulnera día a día la ley; se salta día a día la ley en la huella sonora, en el pase de los aviones sobre las poblaciones, etcétera, y ante eso es muy difícil que no haya conflicto, recursos y pérdida de los recursos. Por tanto, tiene usted que abordar no solamente un cambio legal; un cambio de cultura de la empresa es imprescindible.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llamazares.

Señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Gracias, señor presidente.

No es verdad que nadie haya puesto en jaque el modelo aeroportuario; lo han puesto quienes lo diseñaron mal, lo han puesto quienes lo han gestionado mal. Los desequilibrios que esta mañana estamos observando que existen en el modelo aeroportuario no son fruto de la casualidad sino de una mala definición en muchos extremos, de unas malas decisiones y de una pésima

gestión. De forma que es necesario redefinir el tema de los controladores aéreos y es necesario redefinir los intereses que en el aeropuerto de Barajas y en otros aeropuertos están contrapuestos y han llevado a donde han llevado a raíz de una determinada sentencia judicial. Pero no se puede parar ahí, porque el modelo está desequilibrado, porque el modelo está efectivamente en jaque. Esto es lo que mi grupo, al apoyar tanto el real decreto-ley que hemos debatido esta mañana como este proyecto exige al ministerio, que no resuelva dos problemas parciales, sino que vaya a la redefinición real del conjunto de los problemas. Y la redefinición se llama modelo equilibrado entre intereses generales, que se han interpretado de una forma absolutamente arbitraria en muchas ocasiones, e intereses privados, entre el interés de la Administración central y las administraciones autonómicas y municipales, que resultan profundamente afectadas en sus propias competencias. En ese camino, nos tendrá, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Perdone, señor Beloki. Si es tan amable —me he incorporado a la Presidencia y me estaban informando—, para poder tener detalle a la hora de pasar a votación, ¿su grupo parlamentario mantiene la enmienda de totalidad?

El señor **BELOKI GUERRA**: No, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ha quedado retirada. Muchas gracias, señor Beloki.

El señor ministro de Fomento tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias, señor presidente.

Me quiero quedar con la idea de consenso, que es lo que más conviene en este momento al interés general del país; consenso para hacer viable nuestro modelo aeroportuario y también consenso para hacerlo compatible con los intereses de los ciudadanos que se ven afectados por el ruido. Ese es mi deseo. En todo caso, alguna cosa tengo que aclarar, para que quede por lo menos en el «Diario de Sesiones».

Es verdad que tengo que gestionar una situación, pero la situación deriva de una denuncia que se presentó en el año 2002 —en el año 2002, no desde que estamos nosotros en el Gobierno— contra una decisión de ampliación del aeropuerto de Barajas. Por tanto, ¿dónde está la responsabilidad que se está diciendo de AENA y del actual Gobierno? Ahora mismo nosotros tendremos que tratar de dar una respuesta jurídica para hacer compatible una ampliación de un aeropuerto, que ha generado 47.000 empleos más y que tiene capacidad de generar hasta 122.000 más cuando esté en el límite de sus posibilidades, porque pasó de tener 78 operaciones a la hora a tener 98, y con la ampliación tiene capacidad de tener 120 más. Por tanto, señorías, defender en este

momento —por cierto, con la que está cayendo— la capacidad aeroportuaria de Barajas, que es la mayor industria de Madrid, que es la que aporta mayor porcentaje de PIB a la Comunidad de Madrid, es responsable. Me parece bien que busquemos la fórmula para compatibilizar este interés general y esta responsabilidad con los deseos de alcaldes y ciudadanos, que, por cierto, pudieron haber hecho más cuando se estaba planificando la ampliación de esta infraestructura, porque era el momento. Tenemos que saber que esto, si no se resuelve, tendrá consecuencias sobre otros aeropuertos en los que también estamos haciendo ampliaciones; por ejemplo, sobre el aeropuerto de Alicante, o sobre la ampliación que hemos hecho de El Prat, sobre todos y cada uno de los aeropuertos. Seamos responsables y no permitamos que una cuestión, que es importante, que afecta a unos ciudadanos, no nos deje ver el interés general.

Señorías, por eso haré todo el esfuerzo para cargar de argumentos a los alcaldes, que están legítimamente preocupados por lo que afecta a sus vecinos, pero sobre todo haré todo lo que esté en mi mano para cargar de razones a los grupos parlamentarios para que resolvamos un tema que es del interés general del país. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN RELATIVAS A LAS MEMORIAS DEL CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL:

— PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN PRESENTADAS CON MOTIVO DEL DEBATE DE LA MEMORIA SOBRE EL ESTADO, FUNCIONAMIENTO Y ACTIVIDADES DEL CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL Y DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE JUSTICIA, CORRESPONDIENTE AL AÑO 2008. (Número de expediente 245/000004.)

El señor **PRESIDENTE**: Último punto del orden del día: Propuestas de resolución presentadas con motivo del debate de la memoria sobre el estado, funcionamiento y actividades del Consejo General del Poder Judicial y de los juzgados y tribunales de justicia, correspondiente al año 2008. En primer lugar, para defender la propuesta de resolución de su grupo, del Grupo Parlamentario Catalán, tiene la palabra don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, tenemos un motivo de satisfacción institucional. Por fin llega el debate de las propuestas sobre la memoria del consejo a esta Cámara sin demasiada dilación. Hemos cumplido los plazos, hay una cierta normalidad institucional. Compareció el presidente del Consejo General del Poder Judicial y presidente del Tribunal Supremo para presentar la memoria

y dentro de los plazos establecidos, ya en este año 2010, vamos a votar las resoluciones de la memoria que se presentó en el año 2009 y que era relativa al ejercicio del año 2008. Por tanto, nos congratulamos de cumplir bien ese deber institucional de debatir la memoria del consejo. Hoy, en el Pleno de la Cámara, lo que nos toca hacer es realizar recomendaciones tras la lectura y el debate de esa memoria.

Desde *Convergència i Unió* hemos hecho siete propuestas y voy a detallar alguna de ellas. Primero, de la memoria se desprende un dato, las estadísticas que aporta el Consejo General del Poder Judicial demuestran altísimos índices de movilidad de magistrados y jueces. Esos índices de movilidad provocan en ocasiones que determinados juzgados vean cómo se va alterando su composición, lo cual no es bueno para la estabilidad ni para el cumplimiento de las funciones que esos juzgados tienen encomendadas. Por tanto, es necesario buscar soluciones ante esos altos índices de movilidad y cierto es también que los jueces de adscripción territorial, que ya hemos creado en la última reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial, van en esa dirección. Queremos dejar constancia de este aspecto. Asimismo, de los elevadísimos índices de litigiosidad que, en materia tributaria, y dentro del orden contencioso-administrativo, el propio consejo nos delata que siguen existiendo. Por tanto, deberíamos buscar soluciones y pedimos al consejo que estudie este aspecto en concreto.

Casi todos los grupos parlamentarios coincidimos en la necesidad de que se modifique la Ley de Planta y Demarcación Judicial. Es urgente modificar la Ley de Planta, sí; está dentro de los planes del Gobierno, también, y es bueno que esa modificación se realice desde el consenso, consenso con el territorio, y desde el respeto, respeto a las competencias que en este ámbito los estatutos de autonomía de las comunidades autónomas tienen asumidas en esas comunidades autónomas en materia de planta judicial. Ya aprovecho también para dar dos pautas de hacia dónde deberíamos ir. Deberíamos conseguir una nueva ley de planta, que flexibilizara los anexos para permitir la creación ágil y rápida de órganos judiciales, especialmente en aquellos partidos con elevadas cargas de trabajo. Deberíamos también facilitar la creación de nuevos juzgados mercantiles, aunque el municipio no sea capital de provincia, porque, en el ámbito mercantil, la propia crisis económica viene a demostrar que en ocasiones es necesaria la creación de nuevos juzgados de lo Mercantil y que se haga con la mayor celeridad.

Hay un punto, señor presidente, señorías, en el que no estamos de acuerdo, pero vamos a insistir en él. Entendemos que en la memoria debería analizarse el trabajo del Juzgado único en materia de marca comunitaria. Además, tras el debate de la memoria, las recomendaciones de hoy deberían profundizar en el estudio, en la posibilidad y en la oportunidad de superar el actual sistema de Juzgado único en materia de marca comunitaria. Este es el modelo que siguen la mayoría de los Estados

de la Unión Europea. Han superado un sistema de juzgado único. Por ejemplo, a nosotros nos parece que cabría perfectamente un juzgado de Primera Instancia y una sección en la Audiencia de Barcelona que también fuera competente en esta materia. Por tanto, pedimos al Consejo General del Poder Judicial que estudie este aspecto. También le pedimos, y parece que aquí tampoco hay unanimidad, que se estudie una solución, una regularización, un proceso específico, una fórmula que el propio consejo nos pueda aportar, ante la elevada presencia de jueces sustitutos y suplentes. Esa elevadísima presencia —en Cataluña lo es en un grado superlativo— debe poderse encauzar, debe poderse arbitrar una solución, a través de un proceso por el que se pueda llegar a una cierta regularización, con el principio de mérito y capacidad evidentemente, porque no es buena, no es positiva, esta situación de ese elevado número de jueces sustitutos y suplentes. Por tanto, pedimos al Consejo General del Poder Judicial que estudie mecanismos que permitan una cierta regularización.

Y la última de nuestras propuestas está relacionada con un aspecto también institucional. Empezaba esta intervención congratulándome de que estamos cumpliendo los plazos y de que, desde un punto de vista de Cortes Generales, estamos cumpliendo lo que la propia Ley Orgánica del Poder Judicial marca al realizar hoy este debate. Cumplamos también todas las resoluciones que se aprueban. Y pedimos al consejo que repase bien las resoluciones aprobadas en ejercicios anteriores. Nosotros incidíamos en unas muy concretas que entendemos que no se han aprobado. Vamos a intentar transaccionar todas, evidentemente. Todo aquello que se ha aprobado en el Pleno de esta Cámara tras un debate como el que hoy realizamos es bueno y es positivo que se pueda llegar a cumplir. De manera muy concreta quiero recordar la resolución número 15, aprobada por el Pleno de esta Cámara en el ejercicio anterior, en la que pedíamos el cumplimiento de las previsiones que en materia de Poder Judicial contienen los nuevos estatutos de autonomía, como el de Valencia, como el de Cataluña, como el de Andalucía. Que se cumpla lo que está establecido en los estatutos, que se desarrolle y que el consejo haga una previsión de cómo desarrollarlo. Me estoy refiriendo a las nuevas atribuciones en materia de casación que deben tener los tribunales superiores de Justicia de las comunidades autónomas, las nuevas atribuciones en materia de medios personales y medios materiales, y todas las comunidades autónomas por unanimidad, en la última conferencia sectorial, pidieron al Gobierno que se aceleren esas transferencias, esos medios personales y materiales que tengan esa dependencia en el ámbito de la respectiva comunidad autónoma que tiene trasladadas las competencias en materia de administración de la Administración de Justicia, y evidentemente, también, lo que es la creación de esos consejos de justicia.

Alguien dirá, y con razón, que el Consejo no puede arbitrar aquello que las Cortes Generales no han legislado aún. Es verdad, pero a nosotros nos toca cumplir

esas previsiones estatutarias, exista sentencia o no. Cuando llegue la sentencia ya se adaptará, si es que es necesario que se adapte, pero no podemos dejar de cumplir estatutos que llevan más de tres años en vigor, con plena vigencia. Por tanto, al Consejo le pedimos también que estudie esa adaptación que las propias normas estatutarias de Valencia, de Andalucía, de Cataluña, entre otras, han previsto.

Termino ya, señor presidente, señorías, diciendo que vamos a apoyar con entusiasmo la propuesta finalmente transaccionada por todos, en el sentido de que evitemos las filtraciones. En cuanto a la imagen de la justicia y del Poder Judicial, cuando un sumario declarado secreto es filtrado a medios de comunicación, el consejo debe actuar, porque la competencia no es de los medios de comunicación, es de quien filtra y, por tanto, aquí debemos de manera muy clara tomar medidas. El consejo debe actuar, repito. Que por unanimidad hayamos sido capaces de transar una propuesta en este sentido creo que es altamente positivo. Agradezco a todos los ponentes el buen clima en la negociación, a todos, sin excepción, y concretamente a la ponente del Grupo Socialista, doña Carmen Juanes, además de agradecerle ese esfuerzo, le deseo que se recupere muy pronto de la lesión que ha tenido este último fin de semana.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jané.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Dolors Montserrat.

La señora **MONTSERRAT MONTSERRAT**: Gracias, presidente.

Señorías, intervengo para la defensa de las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Popular. El primer grupo de propuestas es agradecer y continuar con la cooperación institucional de colaboración y fluidez en las relaciones entre el Consejo General del Poder Judicial y esta Cámara. Nuestro grupo desea que se continúe con esta cooperación como norma general y de relación entre estos dos poderes del Estado. Y, desde esta perspectiva de cooperación, hemos presentado el segundo grupo de propuestas instando al Consejo General del Poder Judicial a que promueva ante el Gobierno el acometimiento de importantes reformas procesales, como pueden ser el necesario impulso legislativo de la mediación en materia familiar, nos ayudaría a descongestionar la tarea de los juzgados y tribunales; la necesidad de la ley de jurisdicción voluntaria, aquella ley que el anterior titular del ministerio llamaba Ley de contiendas sin conflictos. Hemos oído hablar mucho de la mediación y de esta ley, pero aún no está avanzando demasiado deprisa. Y la necesidad imperiosa de que se aceleren los trabajos de la comisión institucional, creada por el propio ministerio con el objeto de establecer las bases para elaborar la nueva ley de demarcación y planta. Esta ley

es básica para adaptarla a la nueva realidad social y demográfica de nuestro país.

El tercer grupo de propuestas va encaminado a conseguir una justicia rápida, de calidad, efectiva y equitativa para todos los españoles, con independencia del partido judicial en que residan. Una justicia abierta y transparente que genere una relación de confianza entre la Administración de Justicia, los ciudadanos y los agentes que colaboran y que participan en la justicia; unos jueces con formación, que deben ser preparados para producir una justicia de verdad. La memoria del año 2008 refleja que se ha incrementado considerablemente la litigiosidad, al pasar de los 8.300.000 asuntos en el año 2007 a los 9 millones del año 2008. Esto representa un incremento de un 9 por ciento de la litigiosidad. Es aún más relevante la cifra de que se ha incrementado en 196 asuntos ingresados por cada 1.000 habitantes respecto al año 2007, lo cual supone un incremento de un 6 por ciento. Por tanto, no hay excusa posible, no imputamos nada al consejo ni a su presidente, solo subrayamos que está aumentando la litigiosidad y no es demasiado aventurado decir que también está incrementando la conflictividad social. Por eso hemos presentado una propuesta de resolución solicitando el incremento de jueces formados y de carrera que a su vez haga más presentable la ratio de número de jueces por cada 100.000 habitantes. Seguimos estando en el número 42 de los países del viejo continente europeo en ratio de número de jueces por cada 100.000 habitantes; es decir, que estamos francamente mal. Y en esta misma propuesta hemos solicitado el refuerzo de los juzgados de lo Mercantil, de lo Social y de lo Contencioso, que se han visto incrementados mucho más que el porcentaje general debido a la crisis económica. Y más medios personales, materiales y tecnológicos en nuestros juzgados.

Como cuarto eje y último, hemos presentado dos propuestas de resolución solicitando que el Consejo General del Poder Judicial adopte las medidas necesarias dentro, eso sí, de las facultades disciplinarias que le reconoce la propia Ley Orgánica del Poder Judicial, para garantizar que los jueces y magistrados asuman las responsabilidades que se les puedan imputar como consecuencia de los daños causados a los ciudadanos por errores judiciales, negligentes o culposos. Creemos que esto debería llevar a una reflexión profunda sobre la imagen de la justicia. No vaya a ser que, después de que busquemos el consenso entre todos, hoy salgamos de aquí con cierto grado de complacencia y nos olvidemos de una frase que el mismo presidente del Consejo General del Poder Judicial nos dijo en la comparecencia del pasado marzo del año 2009: El Poder Judicial aparece entre las instituciones públicas peor valoradas en términos absolutos y relativos. Esta realidad sigue siendo así. Hay 11.000 quejas de los órganos judiciales y son muchas. Y que no funcione la justicia es incomprensible. No podemos darnos por satisfechos. Un Estado de derecho, social y democrático del siglo XXI, es aquel que desarrolla, si cabe con mayor extensión, aquel nuevo

postulado del Estado responsable. Las 224 reclamaciones del año 2008 son escasas con los millones de asuntos que se despachan anualmente, que fueron 9 millones en el año 2008. Solo computando los retrasos que contrarían el artículo 24 de la Constitución estaríamos en miles. Por tanto, estas 224 reclamaciones para nosotros son un termómetro para medir el grado de autoconciencia crítica del gobierno de los jueces. No se trata solo de hacer responsable a la Administración pública, a la Administración del Estado o al Poder Judicial en términos del 292 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, sino de llevarlo a la práctica.

Para el Grupo Parlamentario Popular, el Consejo General del Poder Judicial debe reflexionar y promocionar el acceso de los ciudadanos a la responsabilidad patrimonial del Poder Judicial. Dentro de este grupo de propuestas, hemos expresado también el malestar y profunda preocupación por las filtraciones que se han producido, tanto en el sí del Consejo General del Poder Judicial, o sea en el sí del gobierno de los jueces, como en el propio Poder Judicial, instando a que se proceda con la mayor contundencia —remarco contundencia— y celo para poner fin a esta práctica demasiado habitual y contraria a un Estado de derecho. Nos debemos felicitar todos los grupos por el hecho de que se haya logrado una enmienda transaccional en este sentido que acabo de exponer, una enmienda unánime de todos los grupos, una gran noticia por la que hoy podemos felicitarnos todos.

El Grupo Popular acepta las enmiendas que ha propuesto el Grupo Socialista, que tienen el mismo espíritu y por tanto son coincidentes con nuestras propuestas iniciales. Retiramos la enmienda número 5 a la propuesta 19 del Grupo Socialista, en aras de conseguir el máximo consenso y agradecemos a todos los grupos de la Cámara, y especialmente al Grupo Socialista, que hayan aceptado la totalidad de nuestras enmiendas a sus propuestas.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Montserrat.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra doña Carmen Juanes.

La señora **JUANES BARCIELA**: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero empezar destacando la normalidad democrática en la presentación anual de la memoria, a diferencia de lo que sucedió en años anteriores, como bien decía el señor Jané. Si me permiten SS.SS. utilizar un símil, esa normalidad estaba dañada, como mi muñeca, pero no conviene estar enchufados al pasado. La reflexión más importante es que la memoria del Consejo General del Poder Judicial responde a un tiempo de esperanza para la justicia, un tiempo de compromiso que debería ser de todos. No sé si este debate es útil o no, pero soy consciente de que este trámite no levanta pasiones en el seno

de esta Cámara. Mi formación política ha buscado puntos de encuentro, que espero que nos hayan permitido superar las diferencias y, más allá de los aspectos formales, al Grupo Socialista nos interesan los aspectos de fondo de las propuestas de resolución para asumir un reto, el reto de la modernización de la Administración de Justicia.

Entro directamente en las propuestas. Sus señorías conocen que el Grupo Socialista ha presentado seis propuestas de resolución en áreas preferentes. No tengo tiempo de detallarlas, pero animan a continuar en el proceso de modernización y transformación de un servicio público esencial, del que depende la última garantía de los derechos de los ciudadanos. Nuestras propuestas van dirigidas a que esta Cámara inste al Consejo General del Poder Judicial a que siga trabajando con toda intensidad para el despliegue de la nueva oficina judicial. La gestión de este proceso es de vital importancia, porque la justicia tiene que ofrecer, en primer lugar, una respuesta acertada y en tiempo razonable a quienes acuden a ella y, en segundo lugar, tiene que situar a nuestros juzgados y tribunales en el nivel de eficacia y excelencia que les corresponde como pilares de nuestro Estado social y democrático de derecho. Nuestras propuestas también van dirigidas a que esta Cámara inste al Consejo General del Poder Judicial a colaborar, a apoyar la vertebración y racionalización de los recursos personales de la Administración de Justicia y por eso es necesario, como bien decía también el señor Jané y la señora Montserrat, la nueva ley de demarcación y planta. De ahí que resulte urgente dibujar un mapa real de nuestra sociedad, una labor técnicamente compleja y también bastante sensible. Nuestras propuestas también van dirigidas a continuar con las actuaciones detalladas y temporalmente programadas en el esfuerzo del Plan estratégico de modernización de la justicia 2009-2012. Estamos hablando del plan de modernización más ambicioso que ha habido a lo largo de la historia de España, un plan con objetivos concretos y, lo que es más importante, con presupuesto. Modernizar la justicia es una tarea inaplazable, una tarea que debe llevarse a cabo con reformas necesarias y prudentes, entre otras cosas porque afecta a una de las piezas más delicadas del Estado de derecho.

Señora Montserrat, creo que no conviene perder la perspectiva que nos da el pasado para valorar el plan de modernización, que tiene programado, entre otras actuaciones, un aumento de la planta judicial en un 19 por ciento. En dos años se van a crear en España 750 unidades judiciales más. Si a estas les sumamos las 160, de 2008, y las 150, de 2009, estamos hablando de 920 unidades judiciales; repito, 920 unidades judiciales. Además, en este periodo se van a convocar 2.000 plazas de jueces, fiscales y secretarios judiciales. Probablemente tengamos que seguir intensificando este gran esfuerzo de modernización para que los españoles mejoren su valoración sobre la justicia. Este es un tema clave también.

En relación con las propuestas del Partido Popular, hemos presentado enmiendas tratando de mantener el

clima de entendimiento y colaboración que se ha establecido con el consejo y que consideramos que debe ser puesto en valor al aprobar estas recomendaciones. En relación con las propuestas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), vamos a votar en contra de las propuestas 11 y 12.

Señor presidente, solo añadido una cosa y termino. He hablado de tiempo de esperanza en esta casa y estas propuestas acreditan la firmeza de nuestras convicciones y el impulso decidido para alcanzar la meta modernizadora que nos hemos propuesto y en la que estamos trabajando. Y utilizo el plural con intencionalidad, porque este proceso de modernización no le concierne solo al Gobierno socialista.

Muchas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Juanes.

Para fijar la posición tiene la palabra por el Grupo doña Rosa Díez.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Gracias, presidente.

Intervengo muy brevemente para saludar de forma muy positiva todo el esfuerzo de acuerdo que se ha producido entre los tres grupos que han presentado propuestas de resolución, con un resultado más que aceptable en términos positivos. Creo que han hecho un gran trabajo y yo les felicito por ello. Eso hará que vote a favor de todos los acuerdos y compromisos que se han alcanzado. También utilizo este turno para anunciar que votaré en contra de las propuestas de resolución números 11 y 12, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díez.

Por el Grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, afrontamos el debate sobre las propuestas de resolución a la memoria del Consejo General del Poder Judicial de forma muy distinta a la del año pasado, más positiva y con mejor clima. En primer lugar, se ha conseguido mucha más celeridad en la presentación de la memoria y en su valoración. Quizá debiera darse con algo más de prontitud, pero estamos valorando la memoria de 2008 y es a todas luces un paso adelante en relación, por ejemplo, con el año anterior. Por otra parte, el pasado debate se afrontaba con una reciente e insólita huelga de una parte de la judicatura, que no era más que la expresión de un malestar profundo en la Administración de Justicia, una justicia que estaba y está lejos de funcionar como un servicio público de calidad. Se alcanzó en el transcurso de la tramitación parlamentaria la reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial para

adaptarla a la nueva oficina judicial, acuerdos con la magistratura, que, por suerte, han atemperado los ánimos. No obstante, la verdadera efectividad de la reforma de la oficina se alcanzará cuando se acompañe de otras reformas que ya expusimos en el trámite de la ley. Por tanto, señorías, a nuestro parecer, hemos mejorado la situación de la justicia en relación con la situación del año anterior. Pero es solo una leve mejoría, pues tan solo con la reforma de la oficina judicial no es suficiente. Por eso, en nuestra opinión, en las propuestas de resolución debe hacerse hincapié en lo siguiente. En primer lugar, en la mejora de la dotación de medios humanos y materiales. Es evidente que todavía existe un déficit en cuanto a número de jueces y de personal y hay que recordar que seguimos en el número 36, de los 42 Estados del ranquin, en el número de jueces por habitante. También hay una falta de medios humanos y materiales en cuanto a la modernización de la justicia, sobre todo en materia tecnológica. Incidimos también en la necesidad de que se cumpla el Plan estratégico de modernización 2009-2012 para que la misma se ponga al día en lo que a medios tecnológicos se refiere. Quizá no sea el mejor momento, en el momento de una crisis, pero sigue siendo necesario dedicar un mayor nivel de compromiso presupuestario a la mejora y modernización de la justicia española.

En segundo lugar, la reforma debe ir acompañada para su plena efectividad de la reforma de la demarcación y planta judicial, reordenación de la planta judicial que sigue anquilosada en esquemas prácticamente del siglo pasado. Siempre que hemos tenido la oportunidad, hemos insistido ante esta Cámara en la necesidad de reformar nuestra planta judicial para modernizarla y adecuarla a la realidad cambiante de nuestros territorios y a la realidad cambiante de nuevas demandas y necesidades.

Por último, señorías, quedan reformas pendientes en materia procesal. La celeridad en la aplicación del derecho y en la duración de los procedimientos también se sustenta en normas procesales. A pesar de ello, sigue aplicándose la antigua LEC en lo que se refiere a la jurisdicción voluntaria, que es uno de los temas que todavía quedan pendientes. Urge, y está pendiente aún, una ley de mediación que evite y solucione conflictos entre las partes antes de verse incurso en un procedimiento judicial y, cómo no, una de las reformas procesales que llevan más tiempo encima de la mesa como es la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, con más de cien años de antigüedad. Mejoría, señorías, aunque insuficiente, y sobre todo insuficiente para un servicio público de calidad de la justicia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llamazares.

Por el Grupo Vasco, PNV, tiene la palabra don Emilio Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor presidente, señorías, quiero empezar mis palabras saludando a tres

vocales del Consejo General del Poder Judicial que nos acompañan y nos honran con su presencia. Señor presidente, ya le advierto que esto que acabo de decir va a ser casi lo más relevante de mi intervención.

Mi grupo no ha terminado nunca de comprender la naturaleza de este trámite. Es un trámite —parafraseando la jurisprudencia constitucional— que podríamos calificar de anfibológico o, cuando menos, extravagante. Yo no sé cuál es el elemento de legitimación. Es un trámite que está previsto en la ley, en el reglamento, correcto reglamentariamente. Es una legitimación difusa, en todo caso, que posibilita que esta instancia, el Congreso de los Diputados, inste a nada al Consejo General del Poder Judicial, que es un órgano constitucionalmente independiente. Está previsto así en su propia ley orgánica de creación, en la propia Constitución —convendría releer quizás el contenido material y el espíritu del título VI de la Constitución— y en la propia Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Nos parece que instar al Consejo General del Poder Judicial supone una intromisión en las competencias del órgano que gobierna un poder del Estado independiente y, por tanto, por transmisión, vulnerar la propia independencia del órgano. Y cuando no se insta, se recomienda. Miren, las recomendaciones a un órgano constitucionalmente independiente rayan, en el mejor de los casos, en la descortesía y, en el peor, señor presidente, rayan en la desconfianza en su capacidad de autorregulación y en la capacidad del ejercicio de sus funciones, que son funciones constitucionales. Por tanto, nosotros no tenemos nada que instar, nunca lo hemos tenido, por eso, históricamente nunca hemos presentado propuestas de resolución. La única que presentaríamos sería la modificación de las leyes que legitiman a este Parlamento a instar al Consejo General del Poder Judicial a hacer cuestiones que muchas veces ni siquiera corresponden a sus competencias. Esa es la instancia que nosotros realizaríamos. Pero es que además se aprecia lo que estoy diciendo —es una especie de validación tácita o expresa, llámesele como se quiera, de ambas naturalezas participa—, constituye una legitimación de lo que estoy diciendo el propio contenido de las propuestas de resolución o de las resoluciones que se van a aprobar, porque no son resoluciones que insten al Consejo General del Poder Judicial a ejercer materias que corresponden a su competencia, son instancias que se realizan de forma reflexiva, un tanto extraña, a estas propias Cortes Generales del Estado en unos casos, al Gobierno del Estado en otros casos y, con una legitimación más difusa que la que estoy glosando, a gobiernos autonómicos. Es decir, para autoinstarnos, señor presidente, es mejor prescindir de un trámite de estas características.

Desde esa perspectiva, saludo de nuevo a los vocales que nos acompañan en este trámite tan deletéreo en su naturaleza, tan difícil de incardinar en los requerimientos que derivan del título VI de la Constitución cuando establece la independencia del Poder Judicial, que se configura como un poder del Estado que no puede ser

objeto de instancias desde el Poder Legislativo que hagan referencia a cuestiones pormenorizadas sobre las que ni siquiera tiene competencia. Quiero indicar, señor presidente, que nuestra relación, nuestra interlocución con el Consejo General del Poder Judicial tiene que ubicarse solo en dos actos que están perfectamente reglamentados en esta Cámara y están previstos en la Ley Orgánica del Poder Judicial: en la presentación de la memoria que realiza anualmente el presidente del Consejo General del Poder Judicial, en la que se pueden realizar incluso debates en el ámbito de los denominados de confrontación dialéctica, de contraste de opiniones, que no tienen que ser necesariamente convergentes, y en este, también deletéreo y de difícil catalogación jurídica, trámite de control de la cualificación jurídica de los candidatos a vocales del Consejo General del Poder Judicial cuando se procede a su renovación.

En cuanto a lo demás, nosotros no es que no tengamos nada que decir al Consejo General del Poder Judicial y a sus representantes, es que en mi opinión y en opinión de nuestro grupo no podemos decirle nada al Consejo General del Poder Judicial y sus representantes. Yo replantearía seriamente la legitimación difusa que dimana de las leyes y del Reglamento de esta Cámara a la hora de articular un trámite que vulnera la independencia judicial, si se analiza con cierta exactitud la dimensión y la categoría de lo que aquí se está anunciando.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olabarriá.

Pregunto a los portavoces si el cuaderno de votación que les ha hecho llegar la Presidencia es conforme con sus deseos respecto de las enmiendas. **(Asentimiento.)** Comenzaremos las votaciones dentro de tres minutos. **(Pausa.)**

CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES. (VOTACIÓN.)

— **REAL DECRETO-LEY 1/2010, DE 5 DE FEBRERO, POR EL QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, SE ESTABLECEN LAS OBLIGACIONES DE LOS PROVEEDORES CIVILES DE DICHS SERVICIOS Y SE FIJAN DETERMINADAS CONDICIONES LABORALES PARA LOS CONTROLADORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO. (Número de expediente 130/000024.)**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, votamos la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 337; a favor, 332; en contra, uno; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda convalidado el real decreto-ley.

¿Algún grupo mantiene su deseo de que se tramite como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia? Todos los grupos lo solicitan. En consecuencia, sometemos a votación la tramitación del real decreto-ley convalidado como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 337; a favor, 336; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, se tramitará como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia.

DICTÁMENES DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS EXTERIORES SOBRE CONVENIOS INTERNACIONALES:

— **ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE FINLANDIA SOBRE PROTECCIÓN RECÍPROCA DE LA INFORMACIÓN CLASIFICADA, HECHO EN MADRID EL 9 DE JUNIO DE 2009. (Número de expediente 110/000141.)**

— **CANJE DE NOTAS, DE FECHAS 5 Y 12 DE JUNIO DE 2009, CONSTITUTIVO DE ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LAS NACIONES UNIDAS RELATIVO A LA CELEBRACIÓN DEL TALLER SOBRE EL FORTALECIMIENTO DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN MATERIA PENAL EN ASUNTOS DE TERRORISMO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CEDEAO: CONSOLIDACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS BILATERALES, REGIONALES E INTERNACIONALES EN MATERIA DE EXTRADICIÓN Y ASISTENCIA JUDICIAL RECÍPROCA. (Número de expediente 110/000142.)**

— **PROTOCOLO ADICIONAL AL CONVENIO PARA LA PROTECCIÓN DE LAS PERSONAS CON RESPECTO AL TRATAMIENTO AUTOMATIZADO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL, A LAS AUTORIDADES DE CONTROL Y A LOS FLUJOS TRANSFRONTERIZOS DE DATOS, HECHO EN ESTRASBURGO EL 8 DE NOVIEMBRE DE 2001 Y DECLARACIÓN. (Número de expediente 110/000143.)**

- **CONVENCIÓN SOBRE EL COMERCIO DE TRÁNSITO DE LOS ESTADOS SIN LITORAL, HECHO EN NUEVA YORK EL 8 DE JULIO DE 1965.** (Número de expediente 110/000144.)
- **ACUERDO DE ESTABILIZACIÓN Y ASOCIACIÓN ENTRE LAS COMUNIDADES EUROPEAS Y SUS ESTADOS MIEMBROS, POR UNA PARTE, Y BOSNIA Y HERZEGOVINA, POR OTRA, HECHO EN LUXEMBURGO EL 16 DE JUNIO DE 2008.** (Número de expediente 110/000145.)
- **CANJE DE CARTAS, DE FECHAS 10 Y 11 DE AGOSTO DE 2009, CONSTITUTIVO DE ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y LA SECRETARÍA DE LA CONVENCIÓN MARCO DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (CMNUCC), PARA ALBERGAR LA CELEBRACIÓN DE LA REUNIÓN, QUE TENDRÁ LUGAR EN BARCELONA DEL 2 AL 9 DE NOVIEMBRE DE 2009.** (Número de expediente 110/000146.)
- **PROTOCOLO RELATIVO A LA GESTIÓN INTEGRADA DE LAS ZONAS COSTERAS (CIZG) DEL MEDITERRÁNEO, HECHO EN MADRID EL 21 DE ENERO DE 2008.** (Número de expediente 110/000147.)
- **ACUERDO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y LA REPÚBLICA DE ISLANDIA Y EL REINO DE NORUEGA SOBRE LA APLICACIÓN DE DETERMINADAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO RELATIVO A LA ASISTENCIA JUDICIAL EN MATERIA PENAL ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA DE 29 DE MAYO DE 2000 Y DEL PROTOCOLO DEL MISMO DE 2001, HECHO EN BRUSELAS EL 19 DE DICIEMBRE DE 2003.** (Número de expediente 110/000148.)
- **ACUERDO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y LA REPÚBLICA DE ISLANDIA Y EL REINO DE NORUEGA SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE ENTREGA ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA E ISLANDIA Y NORUEGA, HECHO EN VIENA EL 28 DE JUNIO DE 2006.** (Número de expediente 110/000149.)

El señor **PRESIDENTE**: Punto VIII. ¿Algún señor diputado o señora diputada solicita la votación separada de algún dictamen de la Comisión de Exteriores? ¿Se pueden aprobar todos ellos por asentimiento? (**Asentimiento.**)

Quedan aprobados.

DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS. (VOTACIÓN.)

- **PROYECTO DE LEY POR LA QUE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA.** (Número de expediente 121/000054.)

El señor **PRESIDENTE**: Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. Votamos las enmiendas de devolución presentadas al proyecto de ley con las retiradas que se han producido y han sido anunciadas. Por tanto, votamos enmiendas de totalidad de devolución del proyecto de ley.

Comienza la votación. (**Pausa.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 336; a favor, dos; en contra, 182; abstenciones, 152.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas todas las enmiendas a la totalidad.

PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN RELATIVAS A LAS MEMORIAS DEL CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL. (VOTACIÓN.)

- **PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN PRESENTADAS CON MOTIVO DEL DEBATE DE LA MEMORIA SOBRE EL ESTADO, FUNCIONAMIENTO Y ACTIVIDADES DEL CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL Y DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE JUSTICIA, CORRESPONDIENTE AL AÑO 2008.** (Número de expediente 245/000004.)

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la memoria del Consejo General del Poder Judicial correspondiente al año 2008. En primer lugar, votamos la propuesta 1, del Grupo Popular, en los términos de la enmienda 8, del Grupo Socialista; la propuesta 2, en los términos de la enmienda 9, del Grupo Socialista; la propuesta 3, en los términos de la enmienda 10, del Grupo Socialista; la propuesta 4; la propuesta 5, en los términos de las enmiendas 11 y 15, del Grupo Socialista, cuyo texto coincide con la propuesta 9, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), modificada por las mismas enmiendas ya citadas, 11 y 15, del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Lo tienen claro? (**Risas.**) Pues esto es lo que votamos.

Comienza la votación. (**Pausa.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 337; a favor, 335; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

A continuación, votamos la propuesta 6, en los términos de la enmienda 12, del Grupo Socialista, modificada por la transaccional que ha sido presentada.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 337; a favor, 337.

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

A continuación, votamos las propuestas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Votación de la propuesta 7, en los términos de la enmienda 13, del Grupo Socialista; de la propuesta 8, en los términos de la enmienda 14, del Grupo Socialista; de la propuesta 10; de la propuesta 13, en los términos de la enmienda 16, del Grupo Socialista.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 335; a favor, 335.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.

A continuación, votamos las propuestas 11 y 12, del mismo grupo.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 337; a favor, 23; en contra, 313; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Propuestas del Grupo Socialista. Votación de la propuesta 14, en los términos de la enmienda 1, del Grupo Popular; de la propuesta 15, en los términos de la enmienda 2, del Grupo Popular; de la propuesta 16; de la propuesta 17, en los términos de la enmienda 3, del Grupo Popular; de la propuesta 18, en los términos de la enmienda 4, del Grupo Popular; y la propuesta número 19.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 337; a favor, 334; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas. Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

