



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 96

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 5 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 18 de enero de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz), para:

- Informar sobre la situación actual del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). A petición propia. (Número de expediente 214/000021)..... 2
- Que informe sobre las previsiones para la aprobación del primer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000060) ... 2
- Informar sobre el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000155) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a las doce del mediodía.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, muy buenos días. Damos comienzo a esta sesión extraordinaria de la Comisión de Fomento, que tiene como objeto fundamental celebrar la comparecencia del excelentísimo señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna Hernáiz, a petición, en primer lugar, del propio Gobierno para informar sobre la situación actual del Documento de Regulación Aeroportuaria, DORA, así como a petición de los grupos parlamentarios Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y Socialista, para informar sobre el mismo tema. El debate se va a sustanciar con la intervención, en primer lugar, del señor ministro, quien, sin límite de tiempo, expondrá lo que tenga a bien decirnos, y a continuación daremos la palabra a los grupos parlamentarios; en primer lugar, a aquellos que han promovido la solicitud de comparecencia: el primero que la registró fue el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos, que intervendrá a continuación y después el Grupo Parlamentario Socialista, y posteriormente los demás grupos parlamentarios, de menor a mayor, cerrando el Grupo Parlamentario Popular. Contestará el señor ministro de Fomento a las cuestiones que le sean planteadas.

Una vez más, señor ministro, en este año 2017, le damos la bienvenida a esta Cámara y le escuchamos con mucha atención.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenos días a todos.

Comparezco en esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados a petición propia para informar sobre la situación actual del Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021, al que a partir de ahora me voy a referir con su acrónimo DORA, que tenemos previsto elevar a Consejo de Ministros próximamente. Con ello damos cumplimiento al compromiso que manifesté en esta misma Comisión el pasado 19 de diciembre y además se da respuesta de manera acumulada, como ha dicho el señor presidente, a las peticiones formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Comenzaré la intervención resaltando la importancia del transporte aéreo en su conjunto, así como también la del sistema aeroportuario de AENA. Sin lugar a dudas, el transporte aéreo constituye un sector estratégico para España, pues su papel es fundamental como garante de la cohesión y la conectividad de nuestro territorio y también por su estrecha relación con uno de los principales motores de nuestra economía, el turismo, que representa en torno al 11% del producto interior bruto nacional. Además, se trata de un modo de transporte absolutamente esencial para garantizar la movilidad de los residentes en los territorios no peninsulares y contribuye de manera decisiva a su desarrollo económico. Por tanto, el transporte aéreo es un elemento clave para la generación de riqueza y bienestar de nuestro país, y, consecuentemente, resulta imprescindible continuar reforzando y potenciando su competitividad, para acercar España al resto del mundo, dinamizar nuestra economía, cohesionar nuestro territorio y mantener nuestro país como un destino turístico de primer orden mundial. De hecho, como ustedes saben, cuatro de cada cinco turistas que nos visitan llegan a España por avión. Por todo ello, es indispensable asegurar la idoneidad de nuestro sistema aeroportuario, pieza clave de la cadena de valor del transporte aéreo y contribuyente estratégico al servicio de los intereses generales a los que me refería anteriormente. Es claro que España debe continuar contando con unos aeropuertos que permitan atender la demanda en unas condiciones óptimas de calidad, capacidad y eficiencia y mantener los más altos estándares de seguridad. Se requiere de unas infraestructuras capaces de responder adecuadamente a los desafíos que supone un importante sector en crecimiento, cada vez más globalizado y dinámico.

Como bien saben sus señorías, el sistema aeroportuario español está configurado en torno a AENA. En 2016 nuestros aeropuertos han recibido más de 230 millones de pasajeros, nada más y nada menos que un 11% más que en el año 2015, de los que cerca de 162 millones eran internacionales, un 12% más que en el año anterior. Otro dato muy relevante a tener en cuenta es que durante el quinquenio 2012-2016 los aeropuertos de AENA en España han creado cerca de 1.900 nuevas rutas. Por tanto, estamos ante cifras históricas. Concretamente, el número de pasajeros supera casi en 20 millones el récord que existía en el año 2007, cuando se alcanzaron los 210 millones, y, por otro lado, todo apunta a que este ritmo se va a seguir incrementando a lo largo de los próximos años. Por tanto, debemos estar preparados para ello, tenemos que trabajar en el sector aéreo español para que siga siendo una referencia internacional, para que los sistemas que lo configuran sean cada vez más competitivos y satisfagan los requerimientos que exige el aseguramiento de una conectividad nacional e internacional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 3

En el ámbito aeroportuario, el quinquenio 2012-2016 ha sido un periodo especialmente positivo en lo que se refiere al fortalecimiento de AENA. Hemos implantado una gestión eficiente, aplicando una rigurosísima política de austeridad y un estricto control del gasto, se ha conseguido reducir significativamente el valor de la deuda financiera y se ha conseguido que la compañía sea rentable. AENA es hoy, por lo tanto, una compañía sólida y saneada, es una compañía que dentro de nuestras fronteras gestiona, como ustedes conocen bien, una red de cuarenta y seis aeropuertos y dos helipuertos, siendo, por tanto, una pieza indispensable como elemento de vertebración territorial, y en el contexto internacional suma otros dieciséis aeropuertos, para constituirse, como es hoy, en el primer gestor aeroportuario del mundo en número de pasajeros, y además basándose en un modelo caracterizado por la sostenibilidad, la autofinanciación, la calidad y la capacidad de expansión, lo que ha permitido consolidar una progresiva reducción de las tarifas aeroportuarias. Los resultados económicos —también los conocen de sobra— son los de una compañía pública viable, gracias al trabajo y al esfuerzo que se ha realizado en estos últimos cinco años, y vuelvo a poner de manifiesto la enorme labor que en esta dirección ha realizado mi predecesora en el cargo, la ministra Ana Pastor. Señorías, por tanto, contamos con una empresa eficiente y saneada pero también con un gran instrumento al servicio de nuestros ciudadanos y visitantes, capaz de actuar como un auténtico motor de riqueza y bienestar.

Paso ahora a hablarles del marco regulador ligado al DORA. Como saben, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, estableció un nuevo marco regulador para la red de aeropuertos de AENA, configurándola como servicio de interés económico general, para garantizar la movilidad de los ciudadanos y para garantizar la cohesión económica, social y territorial. Unos meses más tardes de la aprobación de esta ley, en febrero de 2015, se materializó la entrada de capital privado en la estructura de la compañía, conservando el Estado español el restante 51% del capital a través de la entidad pública empresarial Enaire. Se constituyó de esta forma un modelo de gestión que concilia, por un lado, las iniciativas de carácter privado con el mantenimiento de la compañía en el ámbito público, facilitando además así la satisfacción de los intereses generales mediante la disponibilidad de los servicios que demandan los ciudadanos y su prestación eficiente. Con la Ley 18/2014 se garantizó la existencia de una red aeroportuaria adecuada a las necesidades de movilidad en los distintos territorios del país y se dispuso de un nuevo marco de regulación aeroportuaria que fortalece los mecanismos de control y supervisión sobre el gestor aeroportuario, para garantizar la prestación de esos servicios en las condiciones adecuadas de calidad, regularidad y seguridad. Este nuevo marco regulatorio supone asegurar el mantenimiento de la red de aeropuertos, un tema muy importante, y creo que la información que en ocasiones se ha dado sobre la situación actual de AENA no es del todo ajustada a la realidad de los hechos, que establece el nuevo marco legal, puesto que, como conocen, se prohíbe el cierre o enajenación si no es con una autorización por parte del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento; en segundo lugar, supone asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las capacidades de las infraestructuras aeroportuarias; en tercer lugar, la sostenibilidad económica de la red, basada en una gestión eficiente; y por último, la continuidad y adecuación de los servicios aeroportuarios básicos.

Este es el modelo que hoy me trae aquí, puesto que el DORA se configura como un instrumento básico para asegurar la prestación de estos servicios. Estos servicios aeroportuarios catalogados como básicos, puesto que de ellos depende el movimiento de pasajeros y aeronaves de nuestros aeropuertos, son los que regula el DORA, pero hay un matiz jurídico importante —quiero destacar este aspecto—, y es que los ingresos generados por la prestación de estos servicios básicos tienen la condición de prestaciones públicas patrimoniales, o, dicho de otro modo, los servicios derivados de actividades aeronáuticas comerciales o de gestión inmobiliaria que están sujetos a precios privados o los ingresos que puedan provenir de los procesos y actividades de expansión y de desarrollo internacional no quedan recogidos en el marco del DORA porque no constituyen actividades vinculadas directamente al interés general. Por tanto, el DORA regula todo aquello relacionado con los servicios aeroportuarios básicos, y así, por ejemplo, la inversión asociada a la provisión de estos servicios se conoce como regulada, y la otra se conoce como no regulada porque está vinculada a la inversión en activos cuyo servicio está relacionado con precios privados, ya sean aeroportuarios o comerciales.

Una vez aclaradas las líneas generales del contorno del marco y el ámbito de actuación del DORA, me gustaría señalar algunas de las características más significativas que supone este marco establecido por ley. En primer lugar, ¿por qué es importante el DORA? El DORA es fundamental porque proporciona visibilidad y predictibilidad de las tarifas en los próximos cinco años, y este es un aspecto fundamental

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 4

para garantizar esa estabilidad en el modelo aeroportuario, esencial para el desarrollo de los planes de negocio también de las compañías aéreas y garantía de confianza para los inversores, lo que permite que se siga atrayendo inversión, necesaria para financiar los proyectos que se deban acometer en el futuro. En segundo lugar, disponer de un DORA garantiza unos niveles mínimos de calidad, incentiva y penaliza las desviaciones producidas, y, como no puede ser de otra manera, los aeropuertos del siglo XXI y sus respectivos modelos regulatorios tienen que seguir apostando por la excelencia como objetivo prioritario. En tercer lugar, asegura la razonabilidad y la independencia en la fijación de las inversiones, que tiene que responder a unos estándares de capacidad y niveles de servicio establecidos de acuerdo con las previsiones de tráfico, esto es, lo que hace el modelo es asegurar las inversiones de acuerdo con las necesidades de cada aeropuerto, necesidades que en cualquier caso pasan por potenciar al máximo las capacidades de desarrollo que tengan los propios aeropuertos. En cuarto lugar, penaliza el retraso —este es otro elemento fundamental, al que me referiré más adelante— en la ejecución de lo que pueden considerarse inversiones estratégicas, puesto que el Gobierno entiende que en muchos casos dependerá de su ejecución el poder brindar a los aeropuertos posibilidades de desarrollo. En quinto lugar, incentiva la eficiencia en la gestión de los servicios aeroportuarios sujetos a regulación a través del control de costes, que necesariamente tienen que ser eficientes, de acuerdo con las necesidades que además demandan los propios usuarios. En sexto lugar, finalmente, garantiza también un equilibrio entre los ingresos y los costes regulados al comienzo de cada uno de los periodos regulatorios. Además, el primer DORA, este DORA 2017-2021 tiene una serie de condiciones adicionales que deben cumplirse. Como conocen, lo que se establece en el marco legal es que se prohíbe la subida de tarifas hasta el año 2025, hay una prohibición de la subida de tarifas hasta ese año, y, en segundo lugar, se limita la inversión media anual regulada —otra cosa es lo que suceda con la no regulada— a 450 millones de euros. Y aquí quiero destacar el papel del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en la supervisión que hace del gestor aeroportuario, porque se encarga de vigilar y asegurar el cumplimiento por parte del mismo de todas las condiciones que vamos a establecer en el DORA y, en particular, va a vigilar los estándares de calidad que vamos a implantar, así como el propio plan de inversiones. Señorías, el DORA permite dotar a nuestro sistema de transporte aéreo de un marco de actuación para el gestor aeroportuario en el que la operatividad, la calidad y la eficiencia siempre van a estar garantizadas.

Ahora me voy a referir al proceso de elaboración y de aprobación del DORA que actualmente estamos desarrollando y que, como he dicho al principio, culminará en breve con la aprobación del documento por parte del Consejo de Ministros. El artículo 24 de la Ley 18/2014 establece cuál es el procedimiento para la elaboración y la aprobación del DORA, que incluye los siguientes pasos —la mayor parte de ellos, como digo, ya finalizados—: primero, una elaboración por parte de AENA de una propuesta inicial de DORA —es importante señalar esto porque hasta ahora lo conocido ha sido siempre la propuesta que se ha formulado por parte del gestor aeroportuario—, que además fue previamente sometida a consultas con las asociaciones representativas de las distintas compañías aéreas usuarias en los aeropuertos. Esa propuesta, con ese documento de AENA, fruto del resultado de ese proceso de consultas, se envió a la Dirección General de Aviación Civil y a la CNMC, la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia, y esto sucedió en el mes de marzo del año pasado, 2016. A partir de ese momento, la Dirección General de Aviación Civil comienza los primeros estudios relacionados con la propuesta, para lo que empezó a dotarse de una serie de informes técnicos, tanto los elaborados por la CNMC, como por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y AESA. Posteriormente ha existido un amplio proceso de diálogo y de colaboración territorial, que ha sido y es muy importante, puesto que la propuesta de AENA se ha presentado en todos los comités de coordinación aeroportuaria, y a lo largo de estas últimas semanas hemos reunido a los diecinueve comités de coordinación aeroportuaria. Y como ustedes entenderán, aquí están representadas las distintas instituciones, organizaciones sociales, cámaras de comercio, entidades locales, es decir, instituciones de todo signo político, con lo que el proceso de elaboración y tramitación de este documento podemos decir ya que ha contado con una amplia participación desde el punto de vista institucional, social y político. Y una vez finalizado este proceso, corresponde al Ministerio de Fomento hacer la propuesta definitiva, que elevará al Consejo de Ministros para que resuelva su aprobación si procede.

Voy a referirme muy brevemente al contenido de la propuesta del DORA que presenta AENA y haré también una breve mención de cuál ha sido el resultado de las consultas de AENA con las compañías aéreas y del informe de la CNMC y finalmente voy a hacer una referencia a las conclusiones de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 5

presentación de esta propuesta en los distintos comités de coordinación aeroportuaria y terminaré exponiendo algunos aspectos de la situación actual del plan.

En lo que se refiere a la propuesta que plantea AENA como DORA para el primer periodo, en ella figuran la estructura y los elementos fundamentales que contiene la ley, y estos son previsiones de tráfico, estándares de calidad del servicio, capacidad de los aeropuertos españoles, de las infraestructuras, programa de inversiones que propone AENA, reconocimiento de los costes de explotación y de capital, evolución de la senda tarifaria y, finalmente, los valores que permiten establecer cuáles van a ser los controles, las penalizaciones y los incentivos, por calidad del servicio, por retraso también en la ejecución de las inversiones —esto es importante destacarlo y lo señalaré después—, es decir, no se trata solo de presentar un programa de inversiones —importante en términos de desarrollo económico y empleo—, sino que el marco que establecemos obliga al gestor a llevar a cabo esas inversiones, sin desviaciones sobre la programación prevista, estableciendo controles por parte del Gobierno, por parte del ministerio para el cumplimiento de las mismas.

Las líneas estratégicas que se han presentado por AENA son, básicamente, cuatro: garantizar la operatividad, con los máximos niveles de seguridad, acorde a un crecimiento sostenible, destacando la mejora en filtros de seguridad en nuestros aeropuertos; dos, la búsqueda proactiva de tráfico; tres, el compromiso por parte del gestor de mejora de la calidad; y, finalmente, garantizar la viabilidad y la eficiencia económica de la red.

En el apartado del análisis del tráfico previsto, a partir de los datos históricos y de otros índices macroeconómicos AENA ha realizado una serie de previsiones de crecimiento del tráfico para el periodo 2017-2021. Según estas estimaciones de tráfico previstas para el año 2021, este ascendería a 240,35 millones de pasajeros. Pero este es un valor que está siendo revisado por la Dirección General de Aviación Civil y les puedo adelantar también en esta sede que se corregirá al alza, porque no podemos olvidar los datos que he dado al inicio, es decir, del excelente comportamiento del tráfico en el año que acaba de finalizar. Por tanto, puedo adelantar que la propuesta del Gobierno contemplará una previsión de tráfico que estará por encima de lo previsto en la propuesta de AENA. No obstante, creo que también debemos ser cautos, puesto que, como ya sabemos, la demanda en cualquiera de los aeropuertos en el mundo responde a acontecimientos en algunos casos fuera de nuestro control. Es decir, cautos sí, pero también realistas.

En el apartado de determinación de las capacidades de las infraestructuras, el documento que presentó AENA determinaba una serie de capacidades de los diferentes elementos aeroportuarios: capacidad aeroportuaria anual medida en pasajeros, capacidad de los campos de vuelo, de las plataformas y de las terminales de carga, y para ello se establecía una serie de ratios de utilización correspondientes a cada una de estas terminales. Estos parámetros, que realmente lo que miden es la relación entre la capacidad que tiene el aeropuerto y la demanda, sirven para identificar aquellos subsistemas, es decir, pistas, terminales o plataformas de estacionamiento, por ejemplo, que es necesario ampliar o mejorar, y todo ello en ese periodo 2017-2021 y para cada uno de los aeropuertos de manera diferenciada. Estos estándares de capacidad se han fijado aplicando una serie de parámetros comúnmente aceptados a nivel internacional y una serie de indicadores relevantes que permiten comparar estos estándares de capacidad con los aplicados en otros aeropuertos europeos similares. Además, la propuesta contempla una serie de inversiones reguladas con el objeto de mejorar la optimización de la capacidad operativa de los aeropuertos, manteniendo la seguridad y manteniendo la calidad de los servicios prestados, esto es, para avanzar en el proceso de mejora de la competitividad del sistema aeroportuario.

Las principales líneas estratégicas que se consideran en este plan de inversiones son: primero, acometer inversiones que sean viables, puesto que no tendría ningún sentido establecer un marco de inversiones que necesitaran de una serie de trámites o tuvieran una serie de incertidumbres que pusieran en tela de juicio la posibilidad de ejecutarlas, y, por lo tanto, estamos hablando de inversiones que son realistas, que son reales, que pueden llevarse a cabo; en segundo lugar, obtener la máxima rentabilidad y optimización de la propia capacidad que tienen ya los aeropuertos; en tercer lugar, garantizar la seguridad operacional de los bienes y personas, y, finalmente, mantener los compromisos ambientales. La inversión total prevista en los cinco años alcanza la cifra de 2.646 millones de euros, de los cuales 2.185 millones de euros estarían asociados a lo que se considera inversión regulada, es decir —vuelvo a insistir—, aquellas que están vinculadas a las actividades aeronáuticas. La inversión media anual total, por lo tanto, se acerca a los 530 millones de euros y la inversión media anual de la actividad regulada estaría en el entorno de los 437 millones de euros, es decir, dentro de los límites establecidos legalmente. Asimismo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 6

la Ley 18/2014 contemplaba un tipo de inversiones que se consideraban estratégicas y que, por su importancia, son objeto de consideración en el DORA, cuyo retraso además supone una penalización, es decir, a diferencia de la propuesta que existía por parte del gestor, lo que el DORA ha considerado es que de las inversiones planteadas existen algunas a las que se otorga un carácter estratégico y sobre las que además se va a ejercer un control especial, en la medida en que su incumplimiento puede dar lugar a penalizaciones. Me estoy refiriendo a las mejoras del área terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca, a la ampliación de la plataforma de remotos T-4S en el aeropuerto Madrid-Barajas, a la remodelación del edificio Dique Sur y plataforma del aeropuerto Barcelona-El Prat, al edificio de unión entre las terminales del aeropuerto de Tenerife Sur, a la ampliación de la plataforma de estacionamiento del aeropuerto de Ibiza y a la construcción del bloque técnico y la remodelación del edificio terminal del aeropuerto de Bilbao. Adicionalmente a estas que se consideran de carácter estratégico, se llevan a cabo otra serie de inversiones, por motivos normativos, que atenderán principalmente a aquello que tiene que ver con la legislación en seguridad operacional, procesos de certificación en los aeropuertos y con la seguridad de bienes y personas.

Este es el conjunto del bloque relativo a la capacidad y a las inversiones que se plantean como propuesta de DORA. Debo decir también que con respecto a todo lo abordado con posterioridad en el proceso de participación existe un amplio consenso, acuerdo en que estamos hablando de inversiones necesarias, y, por lo tanto, me atrevería a decir que la propuesta del Ministerio de Fomento, desde luego, no se alejará en ningún caso, en términos muy globales, de lo que supone la propuesta de inversiones que se plantean por parte del gestor aeroportuario.

Paso a referirme ahora a las condiciones de calidad y prestación del servicio. La propuesta de AENA incluye lo que se llama un plan de calidad global, es decir, bajo la denominación de AENA Calidad, se trata de un documento en el que se recogen las principales actuaciones que se van a llevar a cabo para mejorar la calidad del servicio tanto para los pasajeros, como para las compañías aéreas. Para evaluarla se establecen unos estándares de calidad, aplicando unos parámetros comúnmente aceptados internacionalmente —no se los ha inventado nadie, sino que son parámetros de referencia—, así como unos indicadores relevantes. Ello nos va a permitir evaluar el comportamiento del gestor en la mejora de la calidad en relación con el usuario. Lo que ha propuesto AENA es la utilización de un conjunto de dieciséis indicadores, clasificados según cinco tipologías principales: satisfacción percibida por los pasajeros, tiempos de espera en los puntos de proceso de pasajeros; en tercer lugar, disponibilidad de los equipos en el lado tierra; en cuarto lugar, disponibilidad de los equipos en el lado aire; y en quinto lugar, otra serie de áreas claves.

Voy a referirme ya a las conclusiones del trámite de consultas a usuarios del sistema aeroportuario. Como he dicho a principio, dentro de este trámite de consultas hay un trámite previo de consulta, que se llevó a cabo por AENA, a las compañías aéreas usuarias de esos aeropuertos. Esto se inició incluso antes del año 2016 y finalizó, como decía, en el mes de marzo de 2016. Aquí se realizaron reuniones plenas, grupos específicos para la discusión de aspectos económicos, técnicos, etcétera. Además de los representantes de las asociaciones, asistieron representantes de la Dirección General de Aviación Civil, de la CNMC, del Ministerio de Economía, etcétera. El resultado de este proceso fue el de alcanzar un amplio acuerdo con relación a alguno de los elementos importantes de la propuesta entre AENA y la Asociación de Compañías Aéreas Usuarias de los Aeropuertos. En concreto, se produjo un amplio consenso en relación con previsiones de tráfico —las que se presentaron en su momento en aquel entonces, ahora visto lo que ha sucedido en el año 2016 el ministerio entiende que, dado que se va a proceder a la aprobación por parte del Consejo de Ministro, lo lógico y coherente es llevar ahora una actualización de esas previsiones de tráfico—; un consenso muy amplio en lo señalado para los indicadores de capacidad de las infraestructuras —yo creo que todos coincidimos en la propia capacidad que tienen en estos momentos nuestros aeropuertos españoles—, y también hubo consenso en los índices de la calidad de servicio, así como en los gastos de explotación. ¿Dónde existieron discrepancias? Pues existieron discrepancias fundamentalmente en el cálculo del coste de capital, en la separación entre los costes regulados y costes no regulados, es decir, en aquello que es necesario para calcular la senda tarifaria. Finalmente, como consecuencia de estas diferencias las asociaciones representativas de las aerolíneas plantearon una reducción, como bien conocen, del 2,59% para el periodo 2017-2021.

En lo que respecta al informe de la CNMC, que se llevó a cabo en abril del año pasado, solicitado por la Dirección General de Aviación Civil, también se centra en aspectos relativos a los costes operativos de capital, las inversiones y las previsiones de tráfico y de estándares de calidad. El punto relevante del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 7

informe básicamente fue, una vez más, lo que tiene que ver con ese valor de la senda tarifaria, que la CNMC finalmente centró en un menos 2,02%, motivado fundamentalmente por los ajustes de costes de la propuesta realizada por AENA.

Por último, el ministerio a lo largo de estas semanas ha hecho una gran labor. Quisiera agradecer el esfuerzo de todo el mundo, especialmente del personal de la Dirección General de Aviación Civil, así como el de la secretaria general que está aquí presente, porque a lo largo del periodo navideño han estado realizando ese esfuerzo para tener presencia en todos los comités de coordinación aeroportuaria. Esto es importante señalarlo porque, como ustedes conocen bien, las capacidades que tenía el Gobierno en funciones eran limitadas para poder llevar a cabo la aprobación de este documento. Por eso, ahora han tenido que hacer un sobreesfuerzo y quisiera señalar que los funcionarios, así como los responsables de la Dirección General de Aviación Civil y de la Secretaría General, lo han hecho francamente bien. El paso de los comités es preceptivo pero también es un momento, más allá de lo que indica la ley, bueno para poner en común la visión de ese documento tan importante para el futuro de nuestros aeropuertos. No solo participa nuestro grupo, el Grupo Fomento, sino que participan —lo he dicho al inicio— Gobiernos autonómicos, ayuntamientos, entidades empresariales, organizaciones económicas y sociales y creo que hay coincidencia absoluta, así al menos lo hemos observado en las reuniones, en potenciar el desarrollo que tienen nuestros aeropuertos y garantizar los servicios de calidad. Señorías, han sido semanas de trabajo intensas.

El comentario, una vez más, se ha centrado fundamentalmente —aunque quiero insistir en que ha habido un amplio consenso en otros aspectos— en las tarifas aeroportuarias, con el fin de ganar en competitividad, sin olvidar que al ser comités de cada región, cada uno podía trasladar aspectos concretos relativos a su aeropuerto. Para mí es muy gratificante que se haya producido este proceso de participación. Además, el clima —he de decirlo aquí— ha sido de absoluta cordialidad entre todos ellos y ha habido un espíritu de colaboración muy presente en todos los participantes. Por tanto, ahora tenemos todas las herramientas para poder trabajar conjuntamente a través de estos instrumentos de coordinación institucional y social.

Por último, voy a dar unas pinceladas sobre el momento en el que estamos, así como algunos de los aspectos que, dado ese amplio consenso que hemos conseguido, sí sabemos que deben formar parte del DORA. Simultáneamente a todo este proceso, la Dirección General de Aviación Civil ha analizado la documentación recibida, todas las observaciones de estos comités, así como con los informes de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), de la CNMC y del ministerio. Con toda esa información, ahora lo que corresponde es configurar el DORA y enviarlo al Consejo de Ministros para su aprobación.

Voy a centrarme en los aspectos, porque como conocen son muchos, relacionados con la calidad del servicio. Vuelvo a insistir en que para nosotros es muy importante mejorar la competitividad ligada al buen servicio al pasajero, es decir, la calidad del servicio. Este es un objetivo irrenunciable del DORA para los próximos cinco años. El marco regulatorio establece mecanismos para incentivar la calidad ofrecida por AENA y para penalizar en el caso de que los niveles alcanzados no lleguen a objetivos que fije el Ministerio de Fomento. Sobre este asunto, permítanme decirles que este es un aspecto novedoso en nuestro sistema aeroportuario. Estamos ante un hecho especial porque hasta ahora ese control o seguimiento no se realizaba de la forma que se va a hacer ahora, con un organismo independiente que va a establecer una serie de pautas para la mejora de la calidad y que, además, va a penalizar aquello que suponga un incumplimiento de un documento aprobado por el propio Gobierno. Esto es importante para nosotros, porque los aeropuertos son para nosotros una parte esencial de lo que se conoce como la marca España, puerta de entrada de millones de pasajeros y, sin lugar a dudas, la calidad en el servicio es uno de los aspectos fundamentales para potenciar, entre otros, a nuestro sector turístico. Por ello, se busca que los aeropuertos sean cómodos, eficientes, puntuales y con una buena atención a los pasajeros y a sus equipajes. Yo creo que todos los que estamos aquí estaremos de acuerdo en que para garantizar una buena experiencia al pasajero debemos tratar que el tránsito sea rápido; que los filtros de seguridad sean eficientes; que se cuente con instalaciones limpias, cómodas y modernas; que haya puntualidad; que haya buena atención al pasajero; que el equipaje sea una prioridad del gestor, etcétera.

Les voy a dar cinco ejemplos concretos que contempla este Documento de Regulación Aeroportuaria. En primer lugar, entre los parámetros de calidad, en cuyo control se va a incidir especialmente en el documento propuesto por el ministerio, resaltan algunos que tienen una gran importancia para el pasajero, como por ejemplo, el tiempo de espera en las colas de los aeropuertos, con el fin de que sean tránsitos rápidos y cómodos. De tal manera, vamos a exigir que los tránsitos en los filtros sean equiparables a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 8

que podamos ver en los aeropuertos mejor dirigidos y más importantes de nuestro entorno. Por tanto, respecto a los tiempos establecidos, una vez analizado cuál es el resultado de esos tiempos de espera, se confía en que haya un cumplimiento de un 95% sobre el tiempo contemplado en la propuesta que ya existía por parte de AENA. Si esto no fuera así, procederíamos a penalizar al gestor para conseguir que se reduzcan esos tiempos de espera.

En segundo lugar, está el tiempo máximo para la entrega de las maletas. A diferencia del anterior, este asunto depende de los propios sistemas con los que ya cuente el aeropuerto y de la propia tipología de esos sistemas en cada una de las regiones. Por lo tanto, este será un factor a determinar porque está establecido así en función de esos sistemas. Sin embargo, vamos a supervisar también por primera vez desde el órgano regulador los tiempos de entrega para adaptarlo a cada una de las singularidades de cada aeropuerto.

En tercer lugar, con relación a los equipos, es decir, a las escaleras, los ascensores o las cintas de recogidas de equipaje vamos a exigir —así vendrá contemplado en el documento— una disponibilidad del 99% para reducir a lo mínimo lo inevitable de las posibles incidencias.

En cuarto lugar, como Gobierno vamos a medir la experiencia del pasajero, fundamentalmente con encuestas que se van a realizar con la metodología internacional Airports Council International (ACI), que es una agrupación que engloba la mayoría de los aeropuertos internacionales y que catalogan a los aeropuertos en un ranquin que va desde una escala de 1, malo, hasta 5, excelente. Esta es una metodología internacional. Estos indicadores miden —así viene recogido en el DORA— limpieza, comodidad, orientación, atención a las personas con movilidad reducida, por ejemplo. Pues bien, el DORA sobre la propuesta realizada lo que dice es lo siguiente: Para los aeropuertos que cuentan con un ranquin inferior a 4, es decir, muy bueno, vamos a exigir a lo largo del periodo una mejora progresiva para que se sitúe al menos en un nivel entre 4 y 5, es decir, entre bueno y muy bueno. Para los aeropuertos que ya cuentan con ese nivel muy bueno, se les va a exigir que mantengan necesariamente esos niveles de exigencia.

En quinto, y en último lugar, por si aun así fallara algo, el tiempo de respuesta orientativo ante cualquiera de las reclamaciones del operador aeroportuario se limita a un máximo de cinco días. Es uno de los límites que establecerá el documento regulado por el Gobierno. Todas estas cuestiones, sin lugar a dudas, son de importancia para los pasajeros, van a contribuir a la mejora de la calidad y van a contribuir también a arbitrar medidas que garantizan transparencia, puesto que la publicación de este documento y su aprobación formal establecen unas pautas y unas normas que todo el mundo va a conocer, que saben cuáles son y que saben en qué medida forman parte de sus propios derechos y son de obligado cumplimiento por parte del gestor. Yo creo que esta es una gran novedad sobre el sistema que hasta ahora se ha venido manteniendo por parte del, por otro lado, excelente aeroportuario que tenemos en nuestro país.

La calidad no es el único aspecto en el que va a incidir el ministerio, ya que en el DORA también la capacidad es un tema fundamental porque de ello depende que los aeropuertos en cada uno de estos subsistemas, como he dicho, se pueda atender al tráfico que vamos a tener en los próximos años. El DORA va a garantizar —ya lo avanzo— que esa capacidad sea la suficiente para abordar la demanda esperada en estos próximos años con los máximos estándares de calidad y de eficiencia. Como he dicho a lo largo de todo el proceso de participación, donde han intervenido todos los agentes, se ha vuelto a poner de manifiesto qué capacidad es la adecuada en términos globales y es contemplada por parte del gestor aeroportuario. Por tanto, entendemos que la planificación que va a figurar aquí, que en líneas generales —insisto— es similar, es absolutamente realista y capaz de identificar las necesidades que existan. Vuelvo a mencionar que el retraso en la ejecución de las inversiones que se consideran en el documento más relevantes, las que van a ser catalogadas como estratégicas, será penalizado —esto es algo que nunca se había hecho antes— por el gestor aeroportuario.

Por otro lado, el objetivo del equipo del ministerio no es otro que seguir garantizando la movilidad en los ciudadanos, garantizando la cohesión social y económica, así como la vertebración territorial. Aquí es donde los esquemas de bonificación también cobran una especial relevancia. Por ello, quiero avanzar que el ministerio va a seguir apostando por las bonificaciones de las tarifas aeroportuarias por razones de interés general. Saben que tiene una categoría especial, una diferenciación para las regiones no peninsulares, puesto que reducen las tarifas sustancialmente en los aeropuertos de estas regiones y facilitan el acceso en transporte aéreo. Asimismo, la mejora de la competitividad también ha sido abordada en estas reuniones de los comités de coordinación aeroportuaria y puedo decirles que ha estado muy presente en la elaboración del DORA. Esto ha favorecido que en el pasado se hayan podido abrir 1.900

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 9

nuevas rutas. Pero vamos a seguir apostando por ese esquema de incentivos para favorecer la creación de nuevas rutas y el refuerzo de las ya existentes, incrementando su número de pasajeros, siempre atendiendo al interés general.

Como mecanismos de vigilancia —voy acabando—, para garantizar todo el control de todos estos parámetros está la Dirección General de Aviación Civil, que a partir de los informes técnicos que realiza AESA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, supervisa cada uno de los aspectos contemplados en el DORA. Por tanto, el transporte aéreo constituye un sector estratégico para España. Tanto para garantizar la movilidad de los ciudadanos como por su estrecha relación con el turismo, el Ministerio de Fomento está trabajando intensamente para incorporar todas las mejoras que hagan que nuestros aeropuertos sean más competitivos para acercar a España al mundo, para seguir haciendo de nuestro país uno de los grandes destinos turísticos, para seguir cohesionando nuestro territorio y para dinamizar nuestra economía.

Ya les he avanzado en esta intervención algunos de los aspectos esenciales que contemplará el DORA, porque entiendo que existe ese amplio consenso, si bien, vuelvo a citar que será el Consejo de Ministros el que aprobará la propuesta del ministerio y a quien corresponderá la decisión final sobre aquellos aspectos que en estos momentos existen más diferencia de opiniones y me estoy refiriendo fundamentalmente a las tarifas aeroportuarias. Sin embargo, tengo que decir que no habrá que esperar más de tres semanas para que conozcamos cuál es el resultado definitivo. Por tanto, estaremos cumpliendo los plazos que dijimos, estaremos cumpliendo la implantación de forma previa en el tiempo al 1 de marzo y, por tanto, con la garantía de que esa aplicación de esas nuevas tarifas ya entrará muy pronto a formar parte del nuevo escenario del sistema aeroportuario español.

Por mi parte quiero volver a ratificar —con ello concluyo— la importancia de este elemento como un mecanismo de estabilidad que pone en evidencia la garantía que supone tanto para el usuario en términos de calidad del servicio, ya que el sistema tarifario va a venir reflejado en el propio documento, como por supuesto también para el sector privado porque tiene ya un marco regulatorio que le permite realizar nuevas inversiones. Por tanto, realmente pensamos que va a generar riqueza para nuestro país y empleo para el conjunto de los ciudadanos españoles.

Por mi parte, he acabado mi primera intervención. Les agradezco su presencia. Muchas gracias, señorías.

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

Ahora es el turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra su portavoz, don Félix Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer al señor ministro su comparecencia aquí con nosotros, a petición propia pero también a petición del Grupo Confederal de Unidos Podemos y del Grupo Socialista, así como a las personas del ministerio que le acompañan.

Dicho esto, señor ministro, ¿sabe qué? Que para el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea el DORA es una pista de aterrizaje para los fondos buitres. Ahora parece que quiere vender otro trozo del pastel de AENA para no tener que subir los impuestos a aquellos que cobran más, a los amigos. El proceso de privatización de AENA llevó aparejado un expediente de regulación, como usted conoce, de 1.200 trabajadores y ha marcado la reducción de un 20% en cada nueva licitación de la subcontratación de prestaciones de AENA. El viernes pasado yo mismo estuve en el único aeropuerto estacional de España que en 2016, como también ha dicho usted, cerró con 3.170.000 viajeros; un aeropuerto que hace cuatro años perdió el 12% de la plantilla y que hoy ha ampliado el volumen de pasajeros en un 20%, pero con los mismo trabajadores. Esta situación motivada por el afán de multiplicar beneficios a corto plazo ha producido pérdidas en los niveles de seguridad operacional y ha disparado la conflictividad laboral, debido al recorte de las plantillas y a la precarización de las condiciones laborales y la generalizada vulneración en materia de salud laboral. Valga como ejemplo la huelga indefinida que mantienen las chaquetas verdes, que precisamente el viernes 20 de enero estarán delante del Congreso, o pasados conflictos —algunos de los cuales continúan— en aeropuertos como en los de Sevilla, Málaga o Vitoria. Ahora su Gobierno pretende aprobar el DORA sin un detenido control parlamentario, solo con la explicación de esto es lo que hay, os guste o no, y como un guiño a los mercados financieros para celebrar el segundo aniversario de la privatización de AENA, o podríamos decir del regalo. El DORA es un documento que determinará el sector aéreo de este país durante el próximo quinquenio, es cierto, pero también lo es que es proyecto que no ha sido público ni tampoco ha sido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 10

pública su elaboración, ya que no ha participado la ciudadanía a través de sus representantes, nosotros mismos.

Según la Ley 18/2014 —como usted ha citado—, el desarrollo de la regulación aeroportuaria debe producirse con una interlocución transparente y garantizando adecuadamente los intereses de la mayoría social y no los de una minoría privilegiada o las aspiraciones económicas de empresas privadas. ¿Quiénes son esa mayoría social? Somos conscientes de la importancia del DORA, porque es un asunto que compromete al 10% —como bien ha dicho— del PIB y a un porcentaje significativo del empleo de este país. Pero aun así su elaboración se ha hecho sin el mínimo acceso ni control a la ciudadanía. Cuando decimos la ciudadanía nos referimos a las organizaciones representativas de usuarios; a las administraciones locales —porque usted las ha citado y nos gustaría tener las actas para saber qué días se celebraron estas reuniones y saber quiénes asistieron, porque nos comentan desde Galicia que la última reunión se celebró el 20 de octubre de 2015, igual se llegó a un acuerdo en aquel momento—; a las administraciones autonómicas, así como las organizaciones sociales y políticas. El servicio que presta AENA es fundamental para garantizar la movilidad de la ciudadanía, así como la cohesión económica, social y territorial; un servicio que debe determinarse a través del DORA, asegurando la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red de aeropuertos, así como su eficiente gestión.

Además, y teniendo en cuenta lo establecido en la Ley de Economía Sostenible, el Gobierno deberá poner a disposición de AENA un conjunto de características, indicadores —algunos ya los ha citado— y modelos para su autoevaluación en materia de responsabilidad social. Ese conjunto deberá atender especialmente a objetivos de transparencia en la gestión, buen gobierno corporativo, compromiso con lo local y el medio ambiente, respeto a los derechos humanos, mejora de las relaciones laborales, promoción de la integración de la mujer, de la igualdad efectiva entre hombres y mujeres y de la igualdad de oportunidades y accesibilidad universal de las personas con discapacidad y de consumo sostenible. La Ley 2/2011 de Economía Sostenible en su título III, capítulo III, artículo 93, establece los principios de regulación del sector del transporte y concretamente el apartado e) recoge como principio que las administraciones públicas deberán regular el fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético. Los aeropuertos, como bien sabe, tienen una fuerte influencia en el medio ambiente, en su entorno, especialmente en cuanto a contaminación atmosférica se refiere y esto implica una responsabilidad especial para los responsables de la planificación y, sobre todo, de la gestión aeroportuaria. Un ejemplo claro lo encontramos en los daños medioambientales producidos por el ruido que afectan directamente a la vida cotidiana de la ciudadanía.

Otro tema relevante que debe tenerse en cuenta, como también ha citado usted, es la seguridad operacional. La directiva sobre la ordenación del tiempo del trabajo y las encuestas sobre el tiempo de trabajo podrían informar sobre la calidad de la seguridad operacional, por su directa influencia incidentes-accidentes, algo que debería garantizarse. ¿Incorpora este asunto el proyecto del DORA? Es importante que el gestor asuma como propios los servicios que estén relacionados con la seguridad operacional, en aquellos casos en que estos sean servicios subcontratados con empresas que han licitado pero que han realizado bajas temerarias que repercuten directamente en los salarios, que han incumplido la legislación laboral y la salud laboral, con el incremento de incidentes e incluso que han abandonado los pliegos de contratos antes de la finalización de los mismos.

En referencia a las tasas, en la Directiva 2009/2012 del Reglamento Europeo y del Consejo Europeo, de 11 de marzo de 2009, se establece que según lo que considera el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional una tasa aeroportuaria es un gravamen concedido y aplicado específicamente para sufragar los costes de instalaciones y prestación de servicios para la sociedad civil. En el momento de fijar las tasas aeroportuarias los Estados tienen la capacidad de tener en cuenta los ingresos procedentes de actividades comerciales aeroportuarias, en la medida en que crean conveniente. En España, sin consenso parlamentario y con el único voto de los compañeros del PP, en la trasposición de la directiva de la Ley 18/2014 se decidió dejar fuera del cálculo del ingreso los ingresos comerciales de AENA, que están en torno al 30% del bruto total, en contra incluso de la opinión de la Autoridad Independiente de Supervisión. En la misma directiva se estipula que las decisiones de la Autoridad Independiente de Supervisión tendrán efectos vinculantes, sin perjuicio de un control parlamentario o judicial, según se establezca en los Estados miembros. Aun así, el Gobierno ha decidido alejar del Parlamento el control, desarrollo, seguimiento y aprobación de la regulación de las prestaciones y contraprestaciones del sector aéreo de España. De hecho, el propio marco regulatorio, realizado mediante el procedimiento de urgencia por vía Real

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 11

Decreto 8/2014, ya impidió un debate público en profundidad sobre la materia, que se hubiera podido dar mediante su tramitación como proyecto de ley y que nosotros consideramos que debía haberse hecho. De la misma forma, su control jurídico deberá ser el adecuado.

Todo este proceso provocaría —en paralelo con la intención de ahondar en la privatización de AENA, que es lo que pensamos— la pérdida de la mayoría pública en el accionariado, teniendo en cuenta que hasta ahora los principales beneficiarios del lucro en la operación del expolio de AENA han sido los fondos extranjeros. Esta privatización que supondría —según recientes declaraciones suyas, señor ministro— una mejora en su gestión y operatividad, a nosotros nos genera por lo menos dudas, teniendo en cuenta que los tres accionistas principales de AENA son fondos buitres situados en paraísos fiscales: Talos Capital Limited, TCI Luxembourg y TCI Advisory Services. «Cuidando cada detalle, atendiendo a lo más pequeño nos hemos hecho grandes», así rezaba la publicidad institucional con la que Aeropuertos Españoles y AENA promocionó la oferta pública de venta de acciones, que sirvió para colocar un 28% de la empresa pública en la Bolsa en la mayor privatización realizada en España en los últimos quince años. En el folleto de salida a la Bolsa, publicado en la web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, AENA explicaba que TCI vehicula su participación en AENA a través de dos sociedades —TCI Luxembourg y la irlandesa Talos Capital Limited—. La primera sociedad que detenta la mayoría de la participación, tal como indica su nombre, tiene sede en Luxemburgo. Según consta en la gran documentación depositada en el Gran Ducado Luxemburgués —otro coladero fiscal— el único accionista de TCI Luxembourg es The Children's Investment Master Fund, firma que está domiciliada en George Town, la capital de las Islas Caimán. La sede de este fondo está en Ugland House, un edificio de cinco plantas donde están registradas más de 18.000 empresas que utilizan este territorio completamente opaco como tapadera fiscal. En 2008, durante la campaña electoral en Estados Unidos, el entonces candidato Barack Obama se refirió a ese inmueble en estos términos: «O bien es el edificio más grande del mundo, o bien es la mayor estructura de evasión fiscal existente». Hasta la exministra Ana Pastor transmitió, según publicaron algunos medios digitales, a los miembros del Ejecutivo que albergaba serias sospechas sobre lo ocurrido en la venta de AENA, que la salida a Bolsa del gestor supuso grandes beneficios económicos para algunos fondos de inversión extranjeros y que existían aspectos de la operación que no le cuadraban, según esas mismas fuentes.

Tres grandes fondos extranjeros adquirieron importantes participaciones del 49% de AENA. Se trata del fondo británico The Children's Investment Fund, la entidad financiera estadounidense Morgan Stanley y la corporación de servicios financieros, también estadounidense, Fidelity Investments. La sociedad ya citada TCI adquirió 10 millones de acciones, a través de su filial TCI Luxembourg y Talos Capital Limited; por una parte, Morgan Stanley declaró haber adquirido 5,42 millones de acciones, y por otra, Fidelity Investments se hizo con 2,11 millones de acciones de AENA. Morgan Stanley se desprendió de 1,5% de sus participaciones al cabo de dos semanas obteniendo beneficios cercanos a los 50 millones de euros antes de impuestos. Estas plusvalías se lograron gracias a un aumento vertiginoso de las acciones de AENA en sus primeros días de cotización. En concreto, durante su primer día en Bolsa los títulos subieron más de un 20%, lo que permitió a los grandes fondos de inversión ganar unos 800 millones de euros en una sola jornada, según publicó el diario *El País*. La salida a bolsa de AENA ya nació con polémica. En un principio Enaire fijó un precio por acción entre 41,5 y 53,2 euros. Finalmente, para no aburrir, esa horquilla se fijó entre 53 y 58 euros, precio final con el que salió a bolsa la compañía. Nos preguntamos: ¿Quién diseñó esa estrategia? ¿Quién estuvo detrás de esas valoraciones a la baja y si en AENA pudo existir connivencia con algún fondo de inversión? Señor de la Serna, ahora que está aterrizando usted en el ministerio póngase la chaqueta verde y espante a los buitres, que es lo que necesitamos. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista, doy la palabra a su portavoz don César Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, señor presidente.

La verdad es que en la intervención que ha hecho el ministro para explicar el DORA ha dedicado una gran parte del tiempo a explicar qué es el DORA, cuál es el contenido en una pequeña parte, además de cuál es el proceso que se tiene que seguir. Nos parece interesante, porque a la mayoría de españoles si le dices que venimos aquí a hablar del DORA, seguramente le viene a la cabeza *Dora la exploradora* y en política y en el Parlamento tenemos que conseguir hacer pedagogía. Por eso agradezco al ministro que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 12

nos haya explicado cuál es el procedimiento del DORA, cuál es su aprobación y en qué influye, pero creemos que es importante el procedimiento en el que hemos visto algunas deficiencias que vamos a destacar aquí porque nos parece un documento lo suficientemente importante para tenerlo en cuenta por esta Cámara. Nosotros, en un principio, creíamos que la comparecencia que habíamos pedido del ministro no sabíamos si iba a venir antes de su aprobación. Teníamos la duda. Agradecemos que hoy esté aquí. Todavía no se ha aprobado el documento y por lo menos los grupos parlamentarios vamos a poder opinar de ello o de lo que conocemos del documento que es muy poco. Como he dicho, el documento fija unos estándares que son muy importantes para el servicio aeroportuario, como ha dicho el ministro: la calidad, las tasas y las inversiones. Pero nosotros creemos que el DORA tiene que estar regido por una serie de principios que para el Grupo Socialista son imprescindibles. El primero la cohesión territorial, nos parece imprescindible que el DORA garantice la cohesión territorial de todos los españoles y de todos los territorios. Así hemos escuchado al ministro que lo ha nombrado y por ello nos alegramos. Además algo que no hemos escuchado, creemos que tiene que garantizar las condiciones de los trabajadores de AENA. En alguna fase de la intervención del ministro me ha dado la sensación de que AENA era una compañía sin trabajadores, porque no hemos escuchado en ningún momento hablar de los trabajadores de AENA, que creemos en gran parte son responsables de la buena situación económica de la compañía, entre otros elementos. Creemos importante que se tiene que poner el foco en el servicio público de AENA, porque al final da la sensación de que es una compañía privada y solo nos centramos en la parte de los beneficios para los inversores como se ha manifestado aquí por algún grupo. Creemos que tiene que garantizar la movilidad de los ciudadanos, como ha dicho el ministro, y tener una gestión eficiente.

Lo más importante es un sector que afecta al más del 10% del PIB y también afecta a un sector que nos parece imprescindible para nuestra economía, como hemos visto el último año, que es el del turismo, nuestro sector estrella. Si tuviéramos que definir el DORA, nuestra impresión es que lo definiría una frase: un documento que busca satisfacer los intereses de los inversores y dotarles de un marco de estabilidad de sus inversiones. Esta es la sensación que nos llevamos de este documento. Cuando para nosotros, como he dicho, lo importante es que garantice el servicio público. Debe garantizar el servicio público. Los últimos años podríamos definir la gestión de AENA como la de recortes, precariado en las contrataciones y falta de personal en muchos centros.

Desde el Grupo Socialista hemos manifestado que nos parece razonable una bajada de las tasas, lo creemos razonable con los datos que tenemos, porque hay algunos sectores que han defendido bajadas, como pueden ser las compañías aéreas, algo que entendemos, la CNMC, pero AENA, según su informe, justifica que no se pueden bajar. Creemos que el ministro —y no lo vamos a adelantar nosotros, porque lo tiene que adelantar el ministro— cuando anuncie al final, no digo hoy, pero seguramente lo anuncie, que bajen las tasas. ¿Por qué? Porque si es cierto que en el informe inicial se hablaba de 240 millones y que el ministro se ha comprometido a revisar esa cifra. Creemos que es razonable y que si se revisa esa cifra se justifica perfectamente la bajada de las tasas. Es el Gobierno el que tiene que decidir qué hace con ellas. Como he dicho, a nosotros nos puede parecer razonable que se baje esas tasas, porque en los últimos años han subido de forma desmesurada. Cuando hacemos un cálculo entre 2014 y 2005 en nuestro país ha subido un 255%. Es el país del entorno donde más han subido. Esto afectó a alguna actividad de algunos aeropuertos como puede ser el Aeropuerto de Madrid, como dice el informe de gestión consolidado del año 2012. Nosotros creemos que puede tener un efecto positivo para nuestra economía por la influencia en la competitividad de nuestras empresas y sobre todo por lo que pueda afectar en el sector del turismo. Pero evidentemente en ese análisis de si se pueden subir las tasas o no se pueden subir, hay que tener en cuenta otra serie de elementos. Primero que repercute en los usuarios. No entenderíamos que hubiera una bajada de las tasas simplemente para que pudiera beneficiar a unas compañías privadas o a otras. Además en ese cálculo de si se pueden bajar las tasas o no hay que meter un elemento que no se ha metido en la comparecencia de hoy que es la influencia que pueda tener en los trabajadores de AENA. Algo que para nosotros es una prioridad, la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores de AENA, porque, como he dicho hoy aquí, me ha dado la sensación que por lo menos en la primera intervención, espero que en la segunda no sea así, se ha olvidado de los trabajadores de la compañía y creemos que gran parte de los buenos resultados son debidos al esfuerzo que han hecho esos trabajadores. Para nosotros no solo nos fijamos en los trabajadores de AENA, sino en los trabajadores de las contrataciones que creemos que están sufriendo la situación de recortes que ha llevado a que AENA sea más rentable, pero más rentable para unos pocos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 13

Desde el PSOE no vamos a justificar nunca un aumento de la competitividad por la bajada de las condiciones laborales, creemos que es la solución del mal gestor y del mal gobernante. Por desgracia hemos visto como en este país ha habido un crecimiento económico, a costa de empleo precario, condiciones laborales bajas de los trabajadores y bajada de los salarios. Sería razonable, después de ver los grandes beneficios que obtienen los inversores de AENA que los trabajadores se beneficiaran también de esos beneficios. Sabemos que algunos fondos han hecho mucho negocio. Nos gustaría que los trabajadores también se viesen beneficiados de la buena situación de AENA. Sería razonable, porque afecta a la calidad y a la prestación de servicios. Es importante que entre los indicadores, que no sabemos si se incluye o no, se incluya alguna como el clima laboral y las condiciones psicosociales de los trabajadores. Sería razonable que se prestara especial atención, como he dicho, a estos trabajadores y lo echamos muchos de menos en la intervención. Defendemos una red de aeropuertos que garantice la cohesión territorial como principio básico. El incremento de las tasas en la legislatura anterior fue una de las claves para hacer atractiva la privatización de AENA. Privatización que podríamos definir —y así lo hemos dicho el Grupo Socialista en varias ocasiones— como un auténtico pelotazo, sin comparación con Europa. En su primer año en bolsa se saldó con una revalorización del 70%. Hoy me preguntaba antes de preparar esta comparecencia, cuánto más hubieran ingresado las arcas del Estado si el cálculo se hubiera hecho con el precio de acción de hoy y no con el que se hizo cuando se privatizó. ¿Saben cuánto dinero es? Son 6.000 millones más. Se privatizó y se consiguieron más de 4.000 millones y a día de hoy se conseguirían más de 10.000 millones. Sabemos que no es la misma realidad. Sabemos que son tiempos distintos. Sabemos que en parte podría ser una trampa hacer el cálculo con el precio de la acción de hoy. Pero es muy representativo para ver la mala venta que se hizo del patrimonio del Estado, del patrimonio de todos los españoles.

Quiero terminar mi intervención con algunas preguntas que nos parecen imprescindibles. ¿Cuáles son las inversiones previstas, que ya las ha dicho el ministro, en qué aeropuerto y si además está dispuesto a que se puedan hacer más propuestas? Hemos escuchado en qué aeropuerto se va a hacer y nos gustaría saber qué indicadores se han utilizado para definir que esa es una prioridad. También me gustaría saber cómo se va a garantizar la calidad del empleo y las condiciones laborales. También nos gustaría saber qué criterios han definido para todos esos indicadores que se han puesto en el DORA. Nos gustaría saber algo sobre Murcia y San Javier, porque en los últimos tiempos están de actualidad. También nos gustaría saber, como he dicho, cómo se han fijado esos indicadores. Nos gustaría saber si el ministro va a ser receptivo a nuevas propuestas de inversión aparte de las que se han dicho aquí. Qué tratamiento se va a hacer de los aeropuertos que no equiparan ingresos y gastos, porque lo bueno de la Red de AENA es que hace que todo el conjunto sea sostenible y que todos los españoles nos podamos beneficiar de un sistema en su conjunto que dudamos que fuera posible si se privatizara una parte mayor y si el Estado dejara de tener el control de la compañía. Es importante saber también, aunque creo que hoy no va a ser el momento ni el ministro nos lo va a poder adelantar, si tiene previsto el Gobierno avanzar en la privatización de AENA. Desde el Grupo Socialista ya hemos dicho nuestra posición. Nos hubiera gustado que en el proceso de elaboración del DORA se hubiera dado más participación. El ministro nos ha dicho que se ha dado mucha participación a los comités de coordinación aeroportuaria. Pero la información que nos llega a nosotros es que los agentes sociales tuvieron el documento el día 28 de diciembre, el día de los santos inocentes. Alguno cuando lo recibió seguramente creía que era una broma, porque además era la propuesta de AENA.

Como es una información que nos ha llegado, creemos que a partir de ahora en este Parlamento tenemos que buscar una forma distinta de hacer las cosas. El ministro acaba de llegar y es cierto que sería bastante injusto pedir que haga en poco tiempo lo que no se ha hecho en todos estos años. Creemos imprescindible que cambiemos la forma de dar participación a los agentes sociales y a los grupos parlamentarios en un documento tan importante como esto. Sabemos que es un documento muy técnico pero que tiene una gran influencia y que hay determinados aspectos que no se han recogido en él. Agradezco la comparecencia del ministro, porque como he dicho antes dudábamos de que viniera previamente a su aprobación para comparecer. Es un gesto y detalle que nosotros agradecemos. Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Mixto, tres portavoces van a repartir su tiempo y tiene en primer lugar la palabra don Joan Baldoví Roda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 14

El señor **BALDOVÍ RODA**: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero agradecerle al ministro su comparecencia. Me parece que esta es la actuación que se debería de seguir a lo largo de toda la legislatura. Habla de un ministro de inversiones y ha dicho que en estos próximos cinco años las inversiones tienen que ser viables, realistas, tener la máxima rentabilidad, seguridad y compromisos ambientales. En temas de estos de máxima rentabilidad le emplazaría a que no pasara como ha pasado muchas veces con el AVE en el que los criterios de máxima rentabilidad y de retorno han sido criterios que evidentemente no se han tenido en cuenta, pongo el ejemplo del corredor mediterráneo. Ha hablado de algunas inversiones prioritarias y no ha dicho ninguna en ningún aeropuerto valenciano. Usted ha dicho que el sector turístico es estratégico en el Estado español, representa el 11%. Pero es que en la Comunidad Autónoma Valenciana representa el 13% del total, es decir, dos puntos más. Da 258.000 empleos, el 14% del total de los empleos valencianos. Me preocupa que ninguna de estas actuaciones prioritarias esté presente alguno de los aeropuertos valencianos que suponemos más del 10% de la entrada total de turistas que entran en territorio español. Hay inversiones tanto en el aeropuerto de Manises como en el del Altet, Alicante, sobre todo en el tema de conexión ferroviaria, que serían, a nuestro modo de entender, inversiones viables, realistas, y que podían tener una máxima rentabilidad, sobre todo al conectar el aeropuerto de Alicante con las zonas turísticas de Les Marines de la provincia de Alicante. En el tema de las tasas no hemos seguido al final si va o no va. He intentado estar atento pero no lo he oído. En prensa ha dicho que las van a bajar el 2%. No lo ha dicho. **(El señor ministro de Fomento, De la Serna Hernáiz, hace gestos negativos)**. Lo recogen algunos diarios. Me gustaría saber qué intención tiene usted. Para nosotros entendemos que deberían bajar y sobre todo deberían repercutir en los viajeros no solo en las compañías, sino en los viajeros, porque son en definitiva los que ayudan a que el sector turístico tenga la importancia y el peso económico que tiene. Para terminar quiero manifestarle algunas preocupaciones. Preocupación porque entendemos que se ha producido, después del proceso de privatización, una precarización creciente entre los trabajadores y ha habido muchos recortes. Preocupación porque los fondos financieros que han entrado en esta privatización no son monjitas de la caridad, quieren sacar sus intereses, y a veces parece que AENA defienda más los intereses de estos fondos financieros que realmente los intereses de querer prestar un verdadero servicio público. Me remito a la resistencia de AENA a bajar las tasas. Por último, una pregunta en consonancia con la que le ha manifestado el portavoz socialista si este ministro tiene intención de ir un poco más allá en el proceso de privatización de AENA. Sería tranquilizador para todos que dijera un no muy rotundo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.
Es el turno del portavoz don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor ministro, por su comparecencia.

En primer lugar, ante la aprobación del documento de regulación aeroportuaria, Foro reclama la bajada de las prestaciones patrimoniales públicas, PPP, para favorecer a las compañías aéreas que son las que consiguen aumentar el número de pasajeros, incrementar los vuelos, abaratar los billetes y batir récords históricos de usuarios y transporte aéreo. En segundo lugar, Foro también reclama que con el DORA se reduzcan las tarifas aeroportuarias, tal y como recomienda la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para impulsar la competitividad de nuestros aeropuertos y aerolíneas.

Señor ministro, como usted ha destacado, la política aeroportuaria es una cuestión estratégica y este nuevo marco regulatorio gira en torno al casi medio centenar de terminales de AENA, una red que fue utilizada en 2016 por más de 230 millones de viajeros, un 11% más que en el ejercicio anterior, lo que supone un nuevo récord histórico y otra señal inequívoca de recuperación económica. Indudablemente el tráfico de pasajeros y el de aeronaves acreditan el desarrollo turístico y empresarial que tiene que traducirse en mayor creación de empleo, nuestra gran prioridad política. Es importante resaltar que la estabilidad tarifaria a largo plazo va a ser posible gracias precisamente a los niveles de eficiencia alcanzados en los últimos tres años y que en buena parte provienen de la gestión que están realizando las compañías aéreas, mejorando los servicios, ampliando el número de rutas y rebajando los precios de los billetes. Esta es la trayectoria a la que debe dar apoyo y continuidad el DORA, mandatado por la Ley 18/2014, de medidas urgentes para el crecimiento, competitividad y la eficiencia, promoviendo la rebaja de las tarifas de los aeropuertos y reforzando la competitividad de las compañías aéreas que utilicen los aeropuertos españoles. Estos son efectos que caben consolidar con una rebaja en las tarifas PPP, del orden del 2,2% anual durante el quinquenio 2017-2021, tal y como se refleja en el informe previo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 15

sobre el DORA y que es acorde también con las previsiones de crecimiento de tráfico aéreo, que auguran para 2021 en torno a 240 millones de pasajeros. Estas tarifas PPP corresponde a todos los servicios que presta AENA a las compañías aéreas y a los pasajeros de los aeropuertos, excepto a los correspondientes a ingresos comerciales. El DORA, además de garantizar el mantenimiento de la totalidad de nuestra red de aeropuertos, tiene que ser instrumento regulador para impulsar, junto con la competitividad, la calidad en la atención al pasajero y para que este nuevo marco regulatorio responda a la garantía de los intereses generales y asegure la sostenibilidad económica de la red aeroportuaria nacional.

En Foro confiamos en la autoridad del DORA para conseguir un equilibrio económico conforme al servicio prestado y en consecuencia la garantía de las ventajas para España y para los españoles que se traduzcan en mejor oferta aeroportuaria, mejor servicio público y mejores precios entre otros objetivos principales, junto con la capacidad de nuestras infraestructuras aeroportuarias, el volumen de inversión y otros factores como son los niveles máximos anuales de ingreso por pasajero y los incentivos o, en su caso, penalizaciones por el servicio prestado. La Dirección General de Aviación Civil ha elaborado ese instrumento de regulación y supervisión de AENA que es muy urgente aplicar, porque, como todas sus señorías saben, el DORA tenía que haber sido aprobado en Consejo de Ministros antes del pasado 1 de octubre, lo que no fue posible por hallarse el Gobierno en funciones. Por lo que ahora es perentorio que el nuevo Gobierno, ya en plenitud ejecutiva, apruebe el DORA y con este documento en vigor se establezca la inexcusable reducción de las tasas aeroportuarias para los próximos años, tal y como recomienda la CNMC para impulsar la competitividad de nuestros aeropuertos y hacer partícipes a las aerolíneas del aumento de los ingresos de AENA. A ello le emplazamos, señor ministro, desde Foro. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.
Es el turno de don Ferrán Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente. Muchísimas gracias, señor ministro, por su comparecencia en esta Comisión para dar cuenta del DORA. Yo me iría a una previa, señor ministro. Estamos en plena operación diálogo con Cataluña y a veces se nos acusa y se acusa al president Puigdemont que solo quiere hablar de uno de los cuarenta y seis puntos que le planteó al presidente Rajoy. Hay un punto que hoy nos ocupa directamente. El punto 31, en este punto del cual tampoco hemos obtenido respuesta, como del resto de los 46 puntos, plantea el modelo de gestión centralizada de puertos y aeropuertos. Saben nuestra discrepancia respecto a un sistema de gestión absolutamente centralizada de los aeropuertos en red. Este es un modelo único en la Unión Europea y en la OCDE. Un modelo del que discrepamos y entendemos que no mejora la competitividad de los aeropuertos, que no nos permite competir a algunos aeropuertos como El Prat, con aeropuertos que con competencia directa en el resto de Europa. Nuestra pregunta va en esta dirección: ¿Van a dar respuesta a este planteamiento? ¿Van a intentar hacer otra gestión más individualizada de los aeropuertos? ¿Se plantean traspasar a la Generalitat la parte que le corresponde al Estado en esta gestión? De hecho nosotros en cuanto a las tarifas compartimos el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Parece que ustedes también y aunque hoy no lo ha anunciado, la prensa anuncia que su ministerio está dispuesto a bajar un 2%, nosotros estaríamos también de acuerdo. Señor ministro, también estamos de acuerdo en lo siguiente y leo: En definitiva, la gestión aeroportuaria por parte de una única empresa bajo el principio de financiación conjunta de todos los aeropuertos, el establecimiento de precios regulados, no libremente determinados por el mercado, y el aseguramiento de un retorno positivo a la inversión en infraestructuras incluso en los aeropuertos no rentables dificulta el aprovechamiento de potenciales eficiencias económicas; y añadiría yo: la competitividad de estos aeropuertos. Esta no es la opinión de este humilde diputado, que también, ni la opinión del Partit Demòcrata ni la opinión del Govern de la Generalitat es la opinión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Si hacemos bueno el informe emitido hace pocos meses, también es bueno este informe de 2014. Gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel.

Es ahora el turno del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra su portavoz don Iñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenos días, señores diputados; buenos días, señor ministro. Gracias por su comparecencia. Ya que al margen de lo que señala el propio procedimiento legislativo acude a darnos unas explicaciones que, en todo caso y como ya le han comentado otros compañeros, son acertadas, deberían estar incluidas en procedimientos y son convenientes en cualquier caso. Además

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 16

esta es una comparecencia que se produce después de la Ley 18/2014, la primera que se produce como consecuencia de la existencia del DORA y la primera que se produce después del procedimiento de privatización de AENA respecto del que no vamos a discutir ahora, vamos a señalar simplemente que podemos estar de acuerdo con sus existencia, pero no tanto en su procedimiento y condiciones que, como han reflejado otros diputados que han intervenido antes que yo, han podido producir determinados efectos indeseables, que también sería conveniente aclarar en esta Comisión.

Bastantes cosas se han dicho ya, así que voy a ir en concreto con alguna de las cuestiones que se han planteado. Porque el DORA no es solo un documento de definición de condiciones del sistema aeroportuario, sino también es de otros elementos de su suficiencia, de sus elementos de seguridad, y también por ello de sus inversiones.

Le quiero preguntar si los planes de inversión previsto son acordes con la posibilidad de dos cuestiones: una que el aeropuerto de Foronda pase a funcionar las veinticuatro horas y en el caso del aeropuerto de Hondarribia para saber cuáles son los efectos de adaptación de la norma de seguridad europea de forma que se pueda prever o no la adaptación, la viabilidad de alguna de las líneas y el futuro de ese aeropuerto. Sabemos que existe una comisión técnica que está trabajando en ello y lo que no tenemos conocimiento de ello es si existe alguna precisión de esa comisión técnica.

Finalmente, ya que muchas de las cuestiones se han planteado por otros diputados y por eso apenas queda espacio para decir alguna cosa no ya novedosa sino interesante, sí me gustaría incidir en un pequeño aspecto, señor ministro, que no es en absoluto anecdótico. Ayer, en el ámbito de la Comisión de la Discapacidad, tuvimos un encuentro con determinados representantes europeos del Comité de Discapacidad, los portavoces de la Comisión de Discapacidad y el Cermi y se plantearon diferentes cuestiones, pero una de ellas le afecta. Entre las mejoras que se deben de producir, entiendo que contemplan las relativas a la accesibilidad. En eso además puede ser hasta modélica la actuación de AENA. Sí se nos señaló un caso concreto sobre el que me gustaría llamarle la atención. Se ha hecho un llamamiento a los diferentes grupos y a los portavoces en materia de discapacidad para un acto de protesta en relación con una compañía concreta que es Ryanair como consecuencia de que esta habría denegado el acceso a un vuelo a una persona discapacitada, sordo-ciega, por no ir acompañada de otra persona respecto a la que se le exigía la compra de un nuevo billete. Esta es una situación que entendemos que es inaceptable desde el punto de vista de los parámetros de no solo accesibilidad, sino de igualdad y también respecto de la garantía de movilidad que se debe de reconocer a todos los ciudadanos. Me gustaría, por ello, señor ministro, rogarle que prestara atención a pequeños aspectos como estos que, sin embargo, marcan también la línea, la tendencia, la calidad de los servicios que podamos prestar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barandiaran.

Es el turno del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra la diputada doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, señor presidente, señor ministro. Bon dia y bon any a tothom.

Señor ministro, gracias por comparecer, igual que han hecho los grupos que me han precedido, y que lo haya hecho a petición propia, aparte de las dos peticiones que han hecho diferentes grupos parlamentarios también. Esperemos que esta sea una práctica recurrente de su Gobierno. Señor ministro, acude hoy para dar explicación del informe de los comités de coordinación de AENA acerca de lo que conocemos como el DORA, el documento de regulación aeroportuaria. Deje que le diga que resulta bastante paradójico que pese a ser una empresa pública participada por Enaire en su 51%, como ya se ha dicho, y sometida también a la regulación del sector público, como dictamina el informe de la Abogacía del Estado de 15 de febrero del año 2016, por el cual dejó sentado que AENA debe regirse mediante la regulación del sector público por mucho que tenga accionistas privados. Tengo que decirle que nos ha resultado absolutamente imposible poder encontrar dicho informe publicado en la página de AENA y ya le avanzo que sí somos independentistas, pero sí sabemos buscar, es decir, que tontos tampoco somos. Usted señor ministro ya nos avisó en su comparecencia en la Comisión que el informe que se presentaba era de AENA. De hecho, cito textualmente, y está en el Diario de Sesiones, porque así lo establece el trámite, no es un informe del Gobierno. Deje que le diga que cualquiera diría que con estas palabras intentaba exonerarse de cualquier responsabilidad acerca de dicho informe o de la necesidad de que sus señorías pudiesen tener acceso a dicha información. AENA es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia, lo que le convierte en una entidad sujeta de aplicación del título I, transparencia de la actividad pública, de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 17

Ley 19/2013 de transparencia, de acceso a la información pública y del buen gobierno. Nos encontramos ante una cierta indefensión dado que usted hoy nos cuenta el resultado del proceso de participación, como ya se ha dicho, de los comités de coordinación de AENA sin que los diputados y diputadas hayamos podido acceder a él. Así pues, reitero, que desde Esquerra Republicana agradecemos y valoramos su comparecencia, por un lado, pero no podemos dejar de manifestar que nos gustaría tener acceso a la información de los organismos públicos, en este caso, de AENA.

Dicho esto, quisiera entrar en materia acerca del DORA y de sus implicaciones. La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, definen el DORA como el instrumento básico de definición de las condiciones mínimas necesarias para garantizar, como ya se ha dicho en boca suya, la accesibilidad, la suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios. Usted, señor ministro, añadió además en la pasada comparecencia que esto siempre tiene que ir acompañado de criterios de accesibilidad —como hoy también ha señalado—, suficiencia y, evidentemente, idoneidad. Déjeme, señor ministro, que ponga en duda que estos criterios de accesibilidad, suficiencia e idoneidad se sigan cumpliendo si se lleva a cabo la privatización completa o en más del 50% de AENA, un hecho que nos preocupa y nos preocupa mucho, nos preocupa en gran medida, teniendo en cuenta además que los tres accionistas principales de AENA son fondos buitre: Talos Capital, TCI Luxembourg y TCI Advisory Services, sociedades todas ellas ubicadas en paraísos fiscales, por si había alguna duda. Y hoy, señor ministro, nos viene a contar que las tasas aeroportuarias no van a aumentar en el próximo quinquenio, pese al pecado original que supuso la aprobación de la Ley 18/2014, ya que el PP fue el único partido —por si no se acuerdan— que votó favorablemente la transposición de la Directiva 2009/12 mediante dicha ley y decidió dejar fuera del cálculo los ingresos comerciales de AENA, lo que provocó un encarecimiento de las tasas aeroportuarias, que, evidentemente, repercutió en los pasajeros que realizan viajes dentro del Estado y también en los pasajeros que llegan al Estado por vía aérea; y en segundo lugar, deje que le diga también que pese a la recomendación —digo recomendación— de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en su informe de junio de 2016 de reducirlas un 2,02%, con la intención de aumentar los ingresos. Señor De la Serna, le repito nuevamente que AENA es una entidad de derecho público con personalidad jurídica propia. Por eso, le pregunto: ¿Piensa su Gobierno incluir los ingresos comerciales de AENA en el cálculo de ingresos o piensa ahondar en este modelo de capitalismo de amiguetes y liberales del BOE, en el que se socializan, como siempre, las pérdidas y se privatizan, también como siempre, los beneficios?

Esta semana AENA ha publicado los datos de tránsito aéreo en el Estado referidos al año 2016. Nos encontramos ante una realidad muy dispar dadas las características geográficas del Estado español, así como las características intrínsecas de tipo demográfico, económico o social. Pese a ello, pese a estas diferencias enormes y dispares, ustedes insisten en una regulación homogénea e uniformizadora. Pretenden tratar igual infraestructuras que de por sí son desiguales y diferentes y que realizan una labor logística diferente. ¿Cree usted, señor ministro, que los aeropuertos de Logroño y Salamanca, por ejemplo, con 17.000 y 15.000 pasajeros anuales, tienen que estar sujetos a la misma regulación a la que están sujetos Barajas y El Prat, con 50 y 44 millones de pasajeros anuales? En definitiva, con un único documento se pretende regular las tasas de un entramado de cuarenta y seis aeropuertos; pero no cuarenta y seis aeropuertos y ya está, sino, de hecho, de cuarenta y seis realidades distintas, de cuarenta y seis necesidades distintas. Y, sobre todo, es un modelo que limita la autonomía de los aeropuertos para fijar las tarifas a fin y a efecto de que se pueda seguir manteniendo una red de aeropuertos que es deficitaria. La única explicación que podemos encontrar detrás de este modelo —como he dicho— homogeneizador es la de seguir manteniendo infraestructuras, unas infraestructuras de pelotazo y de burbuja, infraestructuras hechas en plena fiebre del ladrillo, en la época de «España va bien» y que ahora agonizan por su sostenibilidad y viabilidad económica, porque los inversores privados que en aquel momento se lanzaron en esa lucrativa aventura se han echado atrás y es el Estado —es decir, somos todos, los ciudadanos y ciudadanas—, mediante su responsabilidad subsidiaria, evidentemente, el que tiene que cargar con esta —permítame que le diga— nefasta gestión: una vez más, socializar las pérdidas.

Acabo, señor ministro. Al proyecto Castor, del que ya hablamos en la pasada comparecencia, a las radiales madrileñas y al túnel de El Pertús también tenemos que sumar el escandaloso e insostenible modelo aeroportuario español, un modelo que centrifuga todos los beneficios, sin dar autonomía de gestión a las infraestructuras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 18

Quisiera terminar esta comparecencia, señor ministro, pidiéndole que recapacite con relación al establecimiento de una única política tarifaria para cuarenta y seis realidades aeroportuarias distintas y que puedan ser los diferentes aeropuertos —en el caso de la diputada que les habla, los aeropuertos de El Prat, Girona, Reus y Sabadell— los que puedan tener la libertad y, a la vez, la autonomía de poder regular sus tarifas.

Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor ministro.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro, por su comparecencia, gracias por haber venido antes de presentar el documento definitivo y gracias por haber hecho una presentación didáctica en un tema que es complicado y fácil irse por las ramas. Intentaré hacer lo mismo.

Ha empezado usted recordando el peso del turismo en la economía y el empleo en España y ha recordado la situación de los cuarenta y seis aeropuertos de AENA, que son la puerta de entrada mayoritaria de ese turismo; casi el 75% de los turistas pasan por nuestros aeropuertos. Dado que es un sector muy relevante, quizá el punto de partida adecuado sería ver cómo estábamos antes de esta nueva situación que supone la privatización y el nuevo mecanismo del DORA. En este sentido, estudios de 2015 o inmediatamente anteriores a este nuevo modelo decían que los datos eran buenos, eran buenos en términos de calidad del servicio. Por ejemplo, el *World's Airport Star Ranking*, de Skytrax, que mide la calidad en los aeropuertos *hub*, por ejemplo, situaba el aeropuerto de Barajas al mismo nivel que el Charles de Gaulle, un poco inferior a Heathrow o al Schiphol. Pero, en términos de calidad de servicios, se podía decir que, sin duda, teníamos unos aeropuertos absolutamente competitivos. Y lo mismo en términos de eficiencia operativa; no solo nuestros aeropuertos son competitivos en esto, sino que sus costes operativos por pasajero están entre los más bajos de Europa. Sin duda, había cosas que mejorar, por ejemplo, pocos incentivos para aprovechar las actividades comerciales: en los estudios de 2014 se establecía una media de tres euros por pasajero, mientras que la media europea estaba entre siete y diez. También se podía criticar un exceso de capacidad en determinados aeropuertos. Se ha aludido también a este modelo de gestión conjunta y caja única, que proporciona pocos incentivos para la mejora en los aeropuertos deficitarios, a si este modelo de gestión global —se ha hecho referencia a un informe de la CNMC— es adecuado, es decir, de los países de nuestro entorno, de nuestro tamaño, somos los únicos que tenemos una organización única que controla todos los aeropuertos. No estoy hablando con esto de cogestión, ni mucho menos. Simplemente, en otros países no hay esa gestión conjunta, sino que existe una cierta competencia entre aeropuertos. Digo que no hablo de cogestión porque, de hecho, con el nuevo modelo, en el que AENA es una sociedad anónima, si se quiere participar en la gestión basta con comprar acciones. En todo caso, como digo, los datos eran buenos y vamos a ver cómo es la etapa que inaugura la Ley 18/2014, de medidas urgentes.

El DORA es un documento quinquenal —lo sabemos— que intenta establecer ese marco estable de tarifas, basado en unos costes eficientes y una suficiencia de ingresos. ¿Qué es lo primero llamativo? Esa predictabilidad y seguridad que subyace en el DORA exige planear a cinco años vista, lo que es francamente complicado. Dada esta situación nueva, con la necesidad de establecer un marco de tarifas a tanto tiempo vista, parece que la función de la autoridad encargada de supervisar —en este caso, la CNMC— es bastante importante. Recordemos también, como se ha hecho en anteriores intervenciones, que desde el primer momento ha habido cuatro puntos de discrepancia entre el documento inicial de AENA y la CNMC: uno en lo que se refería a la compensación de supuestos déficits pasados, puesto que según la CNMC únicamente existía un déficit real de 2013, que sería compensado con los resultados de 2016; los famosos criterios de reparto de costes, de no separación de actividades comerciales y aeroportuarias; las previsiones de tráfico, que han resultado ser muy conservadoras por parte de AENA, y, sobre todo, la metodología en el cálculo del coste de capital, es decir, la remuneración a accionistas y a los proveedores de deuda. Básicamente, esto es lo que, al final, presentaba la mayor divergencia, que también se ha mencionado. Mientras que el documento inicial de AENA ofrecía una congelación de tarifas, la CNMC entendía que se podía bajar un 2,02% anual.

Por lo demás, efectivamente, en el proceso de elaboración del DORA se ha contado con el sector, con las compañías y las organizaciones relevantes del sector; en algunas cosas ha habido acuerdo, por ejemplo, en materia de inversiones, y en otras no, como, por ejemplo, en el asunto de las tarifas. Pero para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 19

no extendernos mucho más sobre lo que el resto de portavoces y usted mismo han dicho, creo que, en resumen, tenemos lo siguiente: una muy buena situación de partida por parte de AENA, un nuevo modelo, en el que la seguridad exige unas previsiones a largo plazo que son francamente complicadas y un impacto muy relevante de las tarifas en el tráfico aéreo. En este sentido me gustaría hacer una pregunta concreta, también recogiendo lo que ha dicho la compañera de Esquerra: si es razonable hacer una misma política tarifaria para todos los aeropuertos, es decir, si tiene sentido tener una misma política tarifaria, en concreto, para los aeropuertos *hub*, de conexión, para Barajas y El Prat, y para los aeropuertos turísticos. Esta es una pregunta relevante porque recordemos que los aeropuertos turísticos dependen mucho más de la actuación de las compañías *low cost* que, a su vez, son mucho más sensibles al impacto de las tarifas. Mientras que en una compañía regular a lo mejor la tarifa está en el 15% de su estructura de costes, en una *low cost* puede llegar al 30%, con lo cual una política inadecuada en lo que se refiere a las tarifas puede provocar un efecto disuasorio en compañías *low cost*, lo que, a su vez, puede tener un efecto directo en lo que se refiere a los aeropuertos turísticos.

Por lo demás, agradezco —por la cuenta que me trae en mi jurisdicción— que se haya hecho una mención específica a las actuaciones e inversiones en el aeropuerto de Palma de Mallorca, que espero que incluyan los arreglos de la pista, y poco más tenemos que decir, salvo esperar al documento definitivo y una vez más agradecer esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Fernando Navarro.

Es el turno ahora del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro. El Grupo Popular le agradece cálidamente el esfuerzo que ha hecho usted visitando estas Navidades a trabajadores y empresas fuera de España que nos enorgullece que construyan las mejoras infraestructuras del mundo. Vino usted el pasado día 19 de diciembre y vuelve hoy para dar cuenta sin estar legalmente obligado a ello, y a nuestro grupo le parece enormemente satisfactorio ese ejercicio, ese esfuerzo de conciliación, de concertación que ha hecho todo el Ministerio de Fomento, que ha hecho la Dirección General de Aviación Civil en este tiempo de Gobierno no ya en funciones, sino desarrollando plenamente ese ejercicio de concertación en las diecinueve reuniones de coordinación y todas aquellas que han tenido lugar.

Le diré que, después de escuchar todo eso de los fondos buitres, las infraestructuras de burbuja, teniendo en cuenta que hay doscientos treinta y cinco países en el mundo —no uno— con aeropuertos, que España sea el quinto país en el mundo en número de pasajeros nos llena de satisfacción. Y que eso además haya sucedido en un año en el que el número de pasajeros ha crecido en el mundo en un 6% y España lo ha hecho en un 11% nos satisface enormemente. Estos 460 millones de pasajeros es una cifra récord y, por tanto, estamos enormemente orgullosos de ser los quintos del mundo. Y nosotros no nos avergonzamos de que haya empresas en España que ganen dinero, y mucho menos de que esas empresas tengan un componente público. Para nosotros la buena noticia es que la primera compañía del mundo en manejo aeroportuario sea española. Esa es una gran noticia: la primera del mundo. Y que esa empresa, AENA, haya pasado de perder 215 millones de euros en 2011 a ganar, probablemente, cuando se cierre la contabilidad, más de 1.000 millones nos parece una buena noticia. Y les pareceremos raros, pero estamos felices cuando hay buenas noticias para nuestros trabajadores y para nuestras empresas. Y si esa empresa, AENA, por cierto —tras escuchar aquí cómo se trata a los trabajadores—, es un éxito, lo es por la suma de sus trabajadores y de sus directivos, y, por tanto, que gestione cuarenta y seis aeropuertos en España y dieciséis fuera de España y nos sitúe en los primeros del mundo es bueno para todos. Y en aquel ERE que se hizo mucho antes de llegar usted juraría que hubo un acuerdo: Comisiones Obreras, UGT, USO y la propia AENA.

Por tanto, el resultado ha sido ese. A nosotros nos alegra transitar de aquella situación de una deuda de 12.000 millones de euros, que a nadie preocupaba, y que ahora la preocupación sea que, como esa empresa ha ganado dinero y en un 51% es pública, los españoles han visto que en sus cuentas, en las cuentas del Estado, se ingresaban 207 millones de euros en este pasado año 2016 como reparto de dividendos. Claro, la mala noticia es que de esos dividendos hay otros, malos malísimos, el capitalismo de amiguetes, que se benefician. Oiga, ¡aquí estarían más felices si todo fuese mal, a cambio de que algunos no ganasen dinero! Pero, claro, sí, justamente, quien más dinero gana es quien tiene el 51% de la empresa, que es el conjunto de españoles, y además en la oferta pública de acciones todo el mundo, todos los españoles, incluso los que aquí han hablado, tuvieron derecho, tuvieron la oportunidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 20

comprar acciones —y pudieron hacerlo o no—, me parece enormemente llamativa esa España en negro que se pinta por parte de aquellos que se apenan, que se entristecen de unas infraestructuras que no es que sean malas, regulares o buenas —se ha citado aquí a la ACI—. No, todas las infraestructuras en España, y merced al DORA, al documento que usted ha presentado, serán muy buenas o excelentes, es decir, no se trata solo de la cantidad de pasajeros, no es que felizmente hayan venido a disfrutar de España, que es la nación más bonita del mundo. A pesar de que este año han venido más de setenta millones de extranjeros y el número de pasajeros en nuestros aeropuertos sea de más 400 millones, no es la cantidad, sino la calidad. Es decir, es que nuestras instalaciones aeroportuarias tienen una enorme calidad, según las tasaciones y las verificaciones internacionales que se realicen.

Por tanto, sorpréndase, señor ministro, pero el Grupo Popular está moderadamente satisfecho. Los españoles tienen una parte de lo que merecen y quieren mucho más, y tienen derecho a ello. Por eso, el documento que usted presenta, con una aportación en materia de inversiones que va a permitir invertir 2.600 millones de euros en cinco años para ganar en comodidad, en puntualidad, en seguridad, en unos aeropuertos que ya están situados en lo más alto del mundo, nos parece acertado, nos parece bien, y creemos que es tremendamente alentador y da una seguridad enorme tanto a las compañías que defienden aquí el resto de grupos pidiendo la bajada de la tasa, como al resto de usuarios. Nos parece una buena noticia saber que este documento que usted ha expuesto aquí recoge esas pretensiones y que además tenemos un horizonte de congelación, es decir, que esas tasas no van a crecer en diez años. Y en los cinco años a que se refiere el DORA no sé si habrá una reducción o habrá una congelación, pero hay que echar pocas cuentas, es decir, si la inflación este año según Funcas crece un 2,2% y el precio final se quedase en el 0%, el resultado es que el precio real sería el de una bajada. Eso quiere decir que, bajen más o bajen menos, lo cierto es que en los próximos diez años nuestro sector aeroportuario va a ser mucho más competitivo de lo que es en la actualidad, y ya digo que disfrutamos no del segundo, del primer operador del mundo en número de pasajeros: 490 millones.

Si un testigo exterior hubiese visto la Comisión, se podría haber llevado la sensación de eso, de infraestructuras de pelotazo, de burbujas inmobiliarias, de capitalismo de amiguito, de buitres llevándose el dinero. Oiga, yo no conozco ninguno de esos buitres a los que la izquierda trata con tanta familiaridad, pero estoy seguro de que los 490 millones de pasajeros no vinieron por hacerle un favor al señor De la Serna ni al Gobierno de turno, vinieron porque disfrutaban de un país que tiene unas grandes instalaciones. Y los 2.600 millones de euros que ha anunciado el ministro y que de forma ponderada, razonable van a ser invertidos en los próximos cinco años van a contribuir a que España siga estando donde se merece, que es en el primer nivel mundial. Mi grupo no se alegra solo cuando España gana una competición deportiva. Cuando sus empresas son las primeras del mundo también se alegra. ¿Es que es una muy mala noticia para la oposición que haya reparto de dividendos? Oiga, si el valor de la acción de AENA valía 10 y hoy vale 20, eso quiere decir que los 10.000 millones que tenían los españoles en AENA hace dos años se han convertido en 20.000. Pero eso no es una alegría, es una desgracia: ¡que haya otros, buitres, que se llevan dinero! No les importa que el patrimonio de los españoles se haya multiplicado por dos. Les duele mucho más, animados por el rencor, que haya otros, que no han sido ellos, que se lleven el dinero.

Es enormemente extraño que cada buena noticia suponga un desconsuelo tan grande para la izquierda que, en lugar de dar opiniones, tenga que desahogarse en esta Comisión. Que cuatro de cada cinco turistas vengán utilizando los aviones y que nuestra red aeroportuaria, los cincuenta y dos aeropuertos de España —cuarenta y seis de interés general y seis que no lo son— estén situados entre los mejores de sus categorías al Grupo Popular le parece bueno. Y le parece mucho mejor, después de escuchar las explicaciones del señor ministro, el resultado que obtendremos cuando concluyan las inversiones que han de llevarse a cabo. Nos parece bien, nos parece muy bien para Canarias, para Baleares, para Ceuta y para Melilla que se apueste por mantener las bonificaciones y estamos enormemente orgullosos, señor ministro, de que se vuele más en todo el mundo, que el año pasado creciese un 11%, y de que en España su crecimiento sea el doble que en el resto del mundo, y además que cada día se vuele con mayor calidad y mayor seguridad.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde el señor ministro a sus señorías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 21

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias a todos. Muchas gracias por sus intervenciones, desde luego, todas ellas enormemente interesantes.

En varias de las intervenciones se ha hecho referencia a lo didáctico o no que resultaba la exposición inicial. Yo sí comparto que el DORA es un instrumento muy desconocido. La inmensa mayoría de la gente lo asocia única y exclusivamente a un documento en el que se establecen unas tasas aeroportuarias, pero esto no es así. Es un documento que regula muchos aspectos absolutamente imprescindibles para la mejora de la calidad para el usuario en la utilización de nuestra red aeroportuaria. Por eso, quisiera comenzar diciendo que me llama poderosamente la atención que en ninguna de las intervenciones se haya hecho referencia, salvo en la última, por el señor Barrachina, a un asunto que creo que es llamativo, y es la inversión global. Recientemente presentábamos desde el Ministerio de Fomento un plan hasta el año 2021 para las accesibilidades marítimo-terrestres en las zonas portuarias de 1.400 millones de euros, con una inversión para el año que viene del doble que la del año pasado, superior a la habida en la etapa precrisis. Hoy presentamos, en definitiva, aunque no forme parte todavía del documento último, una inversión que va a ser cercana, como aquí se ha dicho, a 2.600 millones de euros. En un contexto económico tan difícil como el actual, presentar inversiones que superan con mucho las ratios de ejecución, de actuaciones, obras y equipamientos que hemos tenido en los años precedentes creo que es una excelente noticia para este país, para la actividad económica y para la generación de empleo. Arroja estabilidad y garantía de crecimiento de cara al futuro.

En segundo lugar —y permítame, señor Barrachina, que en esto tampoco le pueda poner de ejemplo—, he hecho numerosas referencias a aspectos concretos que hasta ahora no existen sobre mejora de la calidad para el usuario. No he conseguido despertar el entusiasmo de sus señorías, pero para nuestro ministerio, de verdad, les quiero decir que son temas importantes, que no me gustaría que pasaran desapercibidos, porque van a beneficiar mucho a los ciudadanos. Precisamente, uno de los fines últimos del DORA es el de incidir en estos aspectos que van a favorecer la utilización de todos los servicios de nuestra red.

Pasando a dar contestación a algunas de las cuestiones aquí planteadas, comenzaré refiriéndome al señor Alonso, quien fundamentalmente ha hecho una intervención centrada en una cuestión que entiendo que no forma parte del objeto de esta Comisión, sino que responde a un proceso anterior, responde a una decisión que se tomó tiempo atrás y que, por lo tanto, creo que tampoco debiera yo emplear demasiado tiempo en hacer valoraciones sobre la decisión que en su momento se tomó, más allá, por supuesto, de insistir en que creo que fue una decisión absolutamente acertada, y aquí se han dado algunas cifras. Cuando en el año 2011 la situación en que se encuentra el sistema aeroportuario es de pérdidas multimillonarias, de 215 millones de euros, estamos hablando de destrucción de oportunidades y de destrucción de empleo, es así de sencillo. Y cuando estamos hablando de un escenario en el año 2015 con un beneficio de 833 millones de euros, estamos hablando de una empresa sólida, que puede mirar hacia el futuro, con oportunidades para generar nuevos empleos en el sector. Y creo que hay una amplísima diferencia entre la situación que se vivía antes y las oportunidades que nos abre esta nueva etapa. Por tanto, permítame que le diga que no comparto su percepción de la situación, que, por supuesto, respeto, pero, sinceramente, creo que no se ajusta a la realidad de los hechos.

Ha hecho una referencia al comité en Galicia, que se reunió en Santiago de Compostela el 29 de diciembre del año 2016. Y no sé si incidir en algunas de las cuestiones que ha tratado, porque —vuelvo a insistir— se refieren más bien a otro proceso anterior. Lo que establece este documento, el DORA, es lo que viene regulado por la ley, y en eso estamos trabajando y eso es lo que estamos haciendo, no sobre decisiones en cuanto a otro tipo de cuestiones. Sí le puedo decir —cuestión que también ha surgido en algunas otras intervenciones— que en estos momentos el Gobierno no tiene ninguna intención de aumentar el grado de participación del sector privado en el conjunto del accionariado de la empresa.

Con relación a la intervención del señor Ramos, yo sí creo que el DORA garantiza la cohesión territorial, precisamente porque uno de los elementos esenciales de este documento es la integridad de toda la red aeroportuaria de AENA, y, por ejemplo, la política de bonificaciones es una actuación con un claro y marcado carácter social para favorecer la cohesión territorial.

Sí es cierto —y lo tengo que reconocer— que debería haber hecho una referencia a los trabajadores, que, en cierta medida, he considerado implícita en el proceso, porque, desde luego, son el principal capital que tiene el sistema. Cuando hablamos de la situación por la que atraviesa AENA, indudablemente defendemos, cómo no, que se debe al gran trabajo que están realizando los trabajadores de AENA. También quiero poner de manifiesto, en primer lugar, que este documento de regulación no es un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 22

documento que tenga que regular las relaciones contractuales de AENA, sino que se refiere a otro tipo de cuestiones, y no es aquí donde deban atenderse. Ahora bien, un documento que garantiza el crecimiento de una empresa es un documento que garantiza el progreso, la estabilidad en el empleo y la mejora de las oportunidades laborales, sin lugar a dudas. Si estuviéramos hablando de un escenario en el que se fuera a producir una restricción en el propio crecimiento de la empresa, estaríamos hablando de una cuestión completamente distinta.

En cuanto a las inversiones, claro que se puede seguir hablando de ellas. De hecho, ha habido una amplísima participación en torno a las inversiones en el conjunto del país, a través de numerosos comités y a través de las intervenciones que haya podido realizar AENA con carácter previo respecto a la necesidad de identificar qué actuaciones hay que considerar. Ahora bien, también tenemos que tener en cuenta que es la ley —no el DORA— la que establece una limitación de 450 millones de euros a las inversiones con carácter regulado.

Con relación a las tasas, esta Comisión ha servido para llevar al ministerio una clara idea de que hay una cierta unanimidad en que se reduzcan las tasas aeroportuarias. Por tanto, de cara a la decisión final es una cuestión que formará parte, cómo no, del proceso de participación y también se considerará en la decisión final que se eleve al acuerdo del Consejo de Ministro. Quiero dejar bien claro que en ningún momento he hecho ningún pronunciamiento sobre las tasas; cuestión distinta es que haya surgido información sobre ese asunto como es lógico, porque evidentemente también hay numerosos intereses en este tema, ya que es una cuestión importante para el futuro del país. Pero este ministro no ha hecho ningún pronunciamiento sobre la posición final que va a mantener el ministerio y mucho menos sobre la decisión que adoptará el Consejo de Ministros, que para eso es soberano.

También le tengo que decir, con todo el respeto del mundo, señor Ramos, que si la Ley 18/2014 no hubiera establecido las limitaciones que establece, si siguiéramos con la legislación que teníamos del Partido Socialista, estaríamos hablando de incrementos, no de congelación, porque de acuerdo con esa legislación ahora mismo estaríamos con un incremento del 5% sobre las tasas aeroportuarias, según los cálculos que tiene el ministerio. Yo creo que la ley precisamente ha conseguido establecer, por un lado, una garantía de congelación, pero no para el siguiente quinquenio sino hasta 2025 según se establece, y por otro lado, la posibilidad de que el Gobierno pueda tomar decisiones sobre la reducción de esa congelación. Asimismo, comparto también lo que ha dicho sobre los agentes sociales. De hecho, quiero decir que los agentes sociales han sido claves a la hora de determinar la política de bonificaciones de este ministerio. Solo quiero aclararle un asunto, ya que según la información que le había llegado hablaba de un documento que se había entregado el 28 de diciembre. Esto no puede ser así, porque el primero de los comités de coordinación aeroportuario se celebró el día 20, es decir, el documento estaba ya listo con anterioridad al 20 de diciembre.

En cuanto a las intervenciones del Grupo Mixto, el señor Baldoví ha apuntado un caso concreto sobre Valencia. Le puedo decir que en el documento está prevista una inversión que supera los 70 millones de euros en algunas de las actuaciones que se habían contemplado por parte del propio gestor aeroportuario, como pueden ser la ampliación de la plataforma del frente del edificio de la terminal en Alicante, o las mejoras y adaptaciones de la T-1 de Valencia. Me he pronunciado tanto con relación a las tasas, como con el futuro de la ampliación de la privatización de AENA.

A continuación paso a mencionar las consideraciones hechas por Foro Asturias. Comparto plenamente lo que ha apuntado sobre la urgencia de la aprobación de este documento —no habíamos tenido oportunidad de hacerlo antes, hemos corrido todo lo que hemos podido al inicio de esta legislatura—, así como sobre la importancia de tener un nuevo marco regulatorio. Aquí el señor Martínez Oblanca insiste en algo que yo quiero destacar, en la estabilidad que supone un marco de estas características para el futuro. Asimismo, recojo su observación con relación a la necesidad de situar un descenso de las tasas en el entorno, tal y como ha considerado la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En cuanto a la intervención del señor Bel, quiero decirle que su señoría sabe cuál es la posición del ministerio, porque la puse de manifiesto en la primera comparecencia en este Comisión. Ahora bien, en cuanto a la titularidad en estos momentos del aeropuerto de Barcelona-El Prat no solo garantiza el interés general del conjunto de los españoles, sino que mejora sustancialmente también los servicios de cara al propio aeropuerto y en particular a los ciudadanos catalanes. Quiero recordar —estuve recientemente en el aeropuerto y he tenido oportunidad de despachar asuntos con la directora del aeropuerto— que el aeropuerto de El Prat ha batido un récord histórico este año, luego tan mala salud no tiene. Se ha conseguido 44,2 millones de viajeros, lo que supone un 11,2% más que en el año 2015. Créame cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 23

le digo que el aeropuerto de El Prat va bien, y mejor que va a ir. ¿Por qué va a ir mejor? El día que yo estuve reunido con la directora era el día previo del cierre de la obra de la ampliación de la pista donde el Gobierno está invirtiendo 20 millones de euros. Usted convendrá conmigo en que esta es una actuación buena, al igual que es buena la próxima actuación que pienso visitar —espero que pronto— de conexión ferroviaria del propio aeropuerto, donde se está haciendo una gran obra ferroviaria que es muy importante para el aeropuerto, tal como está contemplada. Por otro lado, el propio DORA apunta claramente una actuación estratégica en El Prat, cuya finalización tendrá lugar el año 2019.

En cuanto a la intervención del señor Barandiaran, quisiera aportarle también otro dato en cuando al conjunto de los aeropuertos en el País Vasco. Esta es también una de las actuaciones estratégicas cuyo importe se aproxima a los 50 millones de euros. En su intervención ha planteado una cuestión particular sobre el trato a una persona con discapacidad. Me preocuparé personalmente de este asunto. El viaje al que se ha referido tiene origen en Londres y, por tanto, la Autoridad de Supervisión y Regulación es la autoridad británica, pero hablaremos con AESA para que, si aún no se ha hecho, se presente la correspondiente reclamación ante las autoridades para que actuaciones y hechos de estas características no se vuelvan a repetir en el futuro. En cuanto a la situación del aeropuerto de Vitoria, de la que ya informé en mi primera comparecencia, hay un acuerdo que permite una mayor cobertura en horarios de un 55% y en cuanto al de Foronda, como sabe, hay un asunto ligado a la seguridad operacional. Por tanto, ahí el Gobierno va a colaborar también en la búsqueda de un acuerdo, dentro de que limite lo menos posible la operación, pero teniendo en cuenta que la seguridad es lo primero y esa es la cuestión fundamental por la que tenemos que velar.

En relación con la intervención de la señora Jordà, realmente ha sido una intervención en muchos términos similar a la del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Aquí estamos hablando de lo que estamos hablando, es decir, de este Documento de Regulación Aeroportuaria. No comparto que después de tomar esa decisión se haya producido un aumento de las tasas aeroportuarias. Esto no es así, porque en el año 2015 se produjo la congelación de las tasas aeroportuarias, ya que no subieron y además en el año 2016 descendieron un 1,9%. Por tanto, no es verdad que después de esa decisión se hayan producido aumentos en las tasas aeroportuarias. El sistema de ingresos y de reparto, llamado *dual till*, no forma parte del DORA, está aprobado en la ley y, por tanto, forma parte de una obligación legal. Por otro lado, también me gustaría informarle que es el mismo sistema que se utiliza en la inmensa mayoría de los aeropuertos europeos. No está inventándose nada en España, sino que es un sistema de reparto de la tipología de ingresos que es el habitual en los sistemas europeos. Por tanto, entendiendo que estamos ante un contexto internacional en el que también debemos competir parece lógico y razonable que sigamos de cerca ese sistema homogéneo.

Ha habido varias intervenciones que me gustaría aclarar —no sé si son fruto de algo que yo he dicho—, ya que arrojan una cierta confusión. No estamos haciendo un sistema de tasas homogéneo para el conjunto del país. Nuestro país no tiene un sistema de tasas homogéneo, lo que estamos haciendo es un sistema homogéneo de crecimiento de las tasas aeroportuarias. Las tasas aeroportuarias ya son distintas en función de los aeropuertos, porque se calcula en función del número de usuarios. Está claro que hay una diversidad y que se deben atender realidades distintas, pero la regulación en su conjunto tiene que ser la misma, porque un ciudadano de Logroño o de Salamanca —son dos ejemplos que ha mencionado— debe tener los mismos derechos que otro ciudadano de otro aeropuerto en el que las cosas vayan mucho mejor, en términos de capacidad, de inversión o de viajeros. Por tanto, creo que sí que debe haber una regulación que establezca precisamente lo que venimos persiguiendo en el desarrollo del conjunto de las infraestructuras, es decir, la igualdad de oportunidades y la cohesión social, aunque luego la propia autonomía de la gestión —haciendo una referencia que también usted ha mencionado— haya permitido establecer unas tasas distintas en función de esos usuarios.

En cuanto a la intervención del señor Navarro, efectivamente la situación de cómo estábamos —como ha mencionado— marca claramente una mejora muy importante en cuanto a la situación de la red aeroportuaria —ya descrita por el señor Barrachina— y responde a la realidad de los hechos, ya que los aeropuertos españoles van cada vez mejor y han dado un salto muy importante. Además, estoy absolutamente convencido de que con este documento se garantizará un crecimiento sostenido en el tiempo. Respecto a la regulación y supervisión, aunque ha mencionado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, corresponde a Aviación Civil. Sin perjuicio de la participación que tenga que dar la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en los trámites reglados y en los procedimientos oportunos, la competencia como organismo regulador recae en Aviación Civil dentro del propio Ministerio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 24

de Fomento. Asimismo, hacía mención al tema de la competencia respecto a la tasa. Es importante decir —tema que no ha salido a lo largo de la intervención— que este tipo de decisiones son necesarias para poder coger un buen posicionamiento en el *hub* internacional, porque ahí es donde realmente tenemos que hacer un esfuerzo. Esto es perfectamente compatible con un aumento de la expansión internacional, que ya he dejado bien claro que permanece ajeno a lo que pueda ser el establecimiento de inversiones reguladas y en el que necesariamente AENA va a tener que seguir compitiendo, lo va a hacer y lo está haciendo. Para ello, se están identificando actuaciones estratégicas en las que se pueda mejorar su posicionamiento internacional. Yo creo que esto es algo en lo que tenemos que trabajar —y mucho— dentro de la propuesta que hemos formulado para establecer un plan de internacionalización que potencie nuestro sector en el extranjero. Hoy mismo estaba hablando con el ministro de Cabo Verde sobre su sistema aeroportuario y estaba viendo también algunas oportunidades que se pueden generar en este y en otros muchísimos países, como es el caso de la reciente visita que tuve con el ministro de Brasil —por citar alguno—, en donde los sistemas concesionales abrirán puertas a la entrada de operadores y de gestores extranjeros.

Por último, con relación a la intervención del señor Barrachina —con la que coincidí plenamente—, se han dado unos datos que no han salido en otras intervenciones sobre la fortaleza del sector y es verdad. Se ha mencionado un proceso que ahora mismo nos da absoluta tranquilidad en lo que nos tenemos que centrar, es decir, en realizar inversiones, mejorar la calidad del usuario, conseguir ser más competitivos en el mercado internacional y en esa línea irá la propuesta que vamos a elevar por parte del Ministerio de Fomento. Es un documento —con esto termino, pero quiero pronunciarme de nuevo sobre ello porque creo que es importante— que va a garantizar toda la capacidad necesaria para el crecimiento de nuestro servicio, va a incrementar la mejora de la competitividad del sistema aeroportuario español y nos va a dar un horizonte de estabilidad muy importante para el futuro en el conjunto del país. Por eso, creo que es un documento sinceramente importante que merecía también que se abordara en esta Comisión. Por último, agradezco todas las intervenciones que se han hecho por parte de todos los grupos políticos.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. **(El señor Alonso Cantorné pide la palabra)**. Señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Quisiera intervenir para una precisión concreta, no para reabrir el debate.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alonso, le doy un minuto para formular esa pregunta.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Seré muy rápido, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor ministro que se haya comprometido en sede parlamentaria diciendo que no piensa privatizar más AENA. Por tanto, quiero felicitarle por esa conclusión.

En segundo lugar, quiero decirle que sí, que efectivamente se reunieron el 29 de diciembre en Galicia. Mis compañeros de Galicia me preguntan: ¿cuáles son las previsiones existentes para los tres aeropuertos?, ¿qué medidas piensa adoptar para mejorar el mapa de rutas? Segunda pregunta: ¿qué opinión le merece al ministro que nos acerquemos hacia la gestión centralizada los aeropuertos de España? Tercera pregunta: ¿se tendrá en cuenta los indicadores medioambientales —yo creo que eso también es importante porque en algunas cuestiones lo ha remarcado, pero en esta no— en la propuesta del DORA, como así avala el CNMC, teniendo en cuenta que a la larga estos tendrán que reflejar la competitividad relativa a la participación de diferentes tecnologías?, ¿qué razones de peso existen para considerarlas residuales? Una última pregunta, y voy resumiendo: ¿qué nivel jurídico tendrá el DORA en su aprobación?, ¿cuál será la vía de recurso de quien legítimamente se oponga a la totalidad o parte del mencionado documento que ha sido, por lo menos para nosotros, permanentemente secreto?, ¿qué partes estarán legitimadas judicialmente para ejercer su derecho a oposición?

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso. Han sido muchas preguntas. **(El señor Ramos Esteban pide la palabra)**. Señor Ramos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 25

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente. Además, los portavoces habíamos entendido que íbamos a tener un segundo turno, aunque fuera muy breve. Por eso, veníamos un poco preparados.

No voy a profundizar mucho más. Me alegra escuchar al ministro decir que AENA va a trabajar por el posicionamiento internacional e incluso en la condición actual de cómo se divide el accionariado de la compañía, porque en algunas ocasiones nos ha llegado la sensación e incluso los mensajes de que el hecho de que solo fuera privado el 49% estaba impidiendo la expansión de AENA internacional. Además, nosotros agradecemos que el ministro haya nombrado este asunto, sin que nosotros hayamos preguntado. Nuestras preguntas han sido respondidas de forma medianamente claras. Sin embargo, quiero incidir en que creemos que hay que mejorar el proceso de transparencia y de participación, en todo lo que tenga que ver con esto. Asimismo, agradecemos que haya nombrado a los trabajadores.

Permítanme hacer solo una reflexión final —creo que este es un debate vivo en esta nueva legislatura— al portavoz del Grupo Popular, que además me va a poder contestar, ya que ha actuado más como consejero delegado de AENA que como portavoz de un grupo parlamentario. Si fuera la magnífica gestión de AENA la que hubiera hecho subir el precio de la acción —que es cierto—, se hubiera producido en uno o dos años. Pero si la acción subió de forma brutal, es decir, en un solo día, cualquier economista —y el señor Barrachina lo es— sabrá que no tiene que ver con la gestión de un día de la compañía de AENA, sino con un mal cálculo del precio de la acción. Simplemente quiero añadir esto como aclaración, porque creo que es importante que no nos hagamos trampas al solitario. En esto, yo entiendo que cada uno tiene que hacer su papel. Como esta va a ser una legislatura, además, con un debate muy animado entre nosotros, solo quería hacer referencia a esto, aunque esta sesión se realice para sustanciar la comparecencia del señor ministro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. **(El señor Baldoví Roda pide la palabra)**. Señor Baldoví, dígame.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Solo van a ser segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, tiene veinte segundos, señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Simplemente quiero decirle al señor Barrachina que a la gente de izquierda también nos gusta estar felices y contentos, pero estamos más felices y contentos cuando en lugar de ingresar 200 millones en el servicio público, ingresamos 400 millones. Además, aquí no venimos a deshogarnos, sino a preocuparnos.

Ahora, haré las preguntas. El señor ministro ha hecho referencia a que en los aeropuertos valencianos —me ha parecido oír— hay 70 millones de euros. Si los aeropuertos valencianos representan entre el 7% y el 8% de los pasajeros, esos 70 millones representan solo el 2,6%. Creo que hay una evidente desproporcionalidad. Por último, el señor ministro ha dicho —han sido palabras textuales— que no tiene intención, en estos momentos, de ampliar la participación de AENA. ¿Qué quería decir? ¿En estos momentos o en ningún momento?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Seré breve.

Solo quiero aclarar dos preguntas que había hecho, porque parece que había sido incapaz de formularlas claramente, entre otras cosas, porque he sido incapaz de decir predictibilidad a la primera. **(Risas)**. En primer lugar, ya sabemos que Aviación Civil es la encargada de supervisar, lo que quería decir es que en este escenario nuevo en el que hay que hacer previsiones a muy largo plazo, que a veces son imposibles de hacer y donde existe un posible conflicto entre el interés general de AENA y el interés particular de los accionistas, la labor de árbitro —no del supervisor—, de la CNMC, es especialmente relevante y esos cuatro puntos son de especial atención. La segunda pregunta es filosófica, tampoco pretende una respuesta. Sabemos que las tasas son distintas, pero quería plantear lo siguiente. En dos países idénticos, uno solo con aeropuertos turísticos y otro solo con aeropuertos *hub*, ¿habría dos DORA distintos o sería el mismo documento para todos?

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 26

Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias, señor presidente.

A todo el mundo le gusta pagar menos tasas, aunque la beneficiaria de la tasa sea, en este caso, una empresa que tiene un 51% de participación pública. Nos parece más importante la dirección de las inversiones, de los 2.600 millones de euros de inversión en estos cinco años, así como la seguridad de que tenemos una década al menos con congelación tarifaria y la certidumbre de que ese plan de calidad global que plantea el DORA va a permitir ganar en puntualidad, en seguridad, en limpieza, en satisfacción y en comodidad para los ciudadanos. Todo eso nos parece más importante. La tasa es importante, de hecho supone un 6% del precio del billete, pero hay otro 94% del precio del billete que imagino que también preocupará a la oposición. De hecho, las tasas en España son más bajas que la media de la Unión Europea. En cualquier caso, cualquier bajada de tributos naturalmente será bien recibida.

Antes he hablado y he dado un dato —concluyo ya— sobre el reparto de dividendos, esta cosa malvada que es el capitalismo. De las treinta y cinco empresas del IBEX —cualquiera de los presentes puede comprar alguna acción—, en ese reparto de dividendos AENA fue la número veinticuatro. Si están escandalizados por el dinero que gana AENA, quiero decirles que hay veintitrés empresas que repartieron un mayor porcentaje de dividendos. No nos parece mal, siempre que sea abierto y libre. Ustedes podían haber corrido el mismo riesgo habiendo comprado aquellas acciones, si lo hubiesen querido. El balance que he hecho es de dos años y es algo bueno que en dos años se haya multiplicado por dos el valor que los españoles tienen invertido dentro de AENA. Todavía nos parece mejor que las empresas públicas y privadas tengan beneficios, en lugar de pérdidas, porque las pérdidas son malas para las empresas y mucho peor para los trabajadores, ya que al final son quienes acaban en las listas de desempleo. Nos parece una buena cosa que de los 12.000 millones de euros de deuda, en los dos últimos años vayan a ser casi devueltos 2.000 millones de euros. Nos parece mejor que las empresas españolas estén menos endeudadas, saneadas y sus trabajadores, por tanto, estén con un horizonte laboral firme y afianzado.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.

Finalizado este turno de aclaraciones responde el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): No estaba muy preparado para este turno, así que no sé si voy a dar respuesta a todo, aunque lo intentaré.

En cuanto a qué figura tiene, la figura se aprueba en el Consejo de Ministro. A partir de ahí, con relación a un acuerdo del Consejo de Ministro todo el mundo tiene la oportunidad de plantear las cuestiones o recursos que quiera en el plano administrativo o en otro espacio diferente. Esa es la figura que tiene.

Ha hablado de gestión centralizada. Yo no entiendo que esta sea una gestión centralizada. La gestión de los sistemas aeroportuarios, como conoce, tiene su grado de autonomía precisamente por el propio funcionamiento del sistema en cada uno de esos aeropuertos. Antes me he referido al establecimiento de las determinadas tasas.

Ha hablado de los indicadores. Hay un conjunto de indicadores pero son indicadores exigentes en cuanto al cumplimiento de la calidad. También la parte medioambiental es una de las partes considerada, pero hay que seguir evaluando de forma permanente el cumplimiento de esos indicadores. En el caso de Galicia, no tengo las cantidades concretas de cada aeropuerto, pero esas cantidades se habrán puesto en conocimiento en el seno del comité donde se habrán hablado de cada una de estas actuaciones. Estoy seguro de que los alcaldes de cada una de las poblaciones habrán hablado de sus inversiones y del alcance de las mismas.

Lo que sí quiero dejar claro, tanto para esta intervención como para la de Compromís, es que aquí no se trata, a diferencia de otros espacios, de asignar recursos por una distribución de carácter poblacional o territorial. Aquí lo que se hace es una identificación de la situación de la capacidad de cada uno de los aeropuertos y esta es muy desigual. Es decir, puede darse la circunstancia de que un aeropuerto tenga una amplísima dimensión, que aparentemente necesite de una importante inversión por parte de AENA, por parte del Gobierno. Pero si tiene una capacidad más que sobrada para atender a la demanda que va a recibir, no necesitará hacer una inversión de crecimiento en el aeropuerto. Sin embargo, hay otros aeropuertos que con un tamaño menor, que aparentemente serían receptores de importes menores, necesitan ampliaciones para dar respuesta a la demanda. ¿Qué hace el DORA? Evalúa claramente cuáles son las previsiones de tráfico —yo las he dicho de manera globalmente— aeropuerto por aeropuerto. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

18 de enero de 2017

Pág. 27

decir, evalúa las capacidades que tiene cada uno de los aeropuertos, ve los márgenes y establece las prioridades en la inversión, en función del gap que haya entre la capacidad y la demanda. Señorías, vean esas inversiones en función de la necesidad de aumentar la capacidad de cada aeropuerto para atender a las demandas futuras. Espero no haberme olvidado de ninguna pregunta.

En cuanto a la CNMC he entendido perfectamente el valor que tiene. Nosotros damos un gran valor al informe de la CNMC y, por supuesto, será uno de los informes que se considerará por parte del ministerio de cara a su propuesta. Sin lugar a dudas, se va a tomar en cuenta por parte de nuestro ministerio para hacer la elevación del acuerdo con relación a las tasas. No sé si hay alguna cuestión que me haya dejado por contestar. No sé si esta va a ser una Comisión animada, pero le auguro que intensa lo será y cuenten con mi participación para que así sea.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Le agradezco en nombre de toda la Comisión su disposición para dar información y para responder a las cuestiones, así como a los señores portavoces por las intervenciones que han tenido.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-96