



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 252

---

## INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTE: DON JESÚS POSADA MORENO**

Sesión núm. 25

**celebrada el miércoles, 28 de mayo de 1997**

---

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Director General de Aviación Civil (Piña Saiz) para informar sobre:

- La aplicación de la tasa de seguridad aeroportuaria establecida en el artículo 42 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/000449) ..... 7262
  - Las obras en terminal y torre de control en el aeropuerto de El Altet (Alicante). A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000554) ..... 7273
- Comparecencia del señor Secretario General de Comunicaciones (Villar Uribarri), para informar sobre el grado de conocimiento del Ministerio acerca del nuevo plan de empresa de Ericsson. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/000581) ..... 7280
-

**Se abre la sesión a las nueve y cuarenta minutos de la mañana.**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días, señorías. Vamos a comenzar esta sesión de la Comisión de Infraestructuras con comparecencias.

En primer lugar, quiero dar la bienvenida y agradecer su presencia a don Fernando Piña, que ha asistido varias veces a esta Comisión para contestar las preguntas y comparecencias que piden los diputados. Como hablamos en Mesa y portavoces, las dos primeras comparecencias van a ser contestadas por don Fernando Piña. Ya dijimos en la Mesa que la segunda comparecencia, la del Director General de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, podría ser contestada por don Fernando Piña, que es el presidente, por tanto una autoridad superior. Asimismo quiero decir que pretendemos desde la Mesa —no sé si será posible— adelantar la tercera comparecencia, la de don José Luis Villar, que es a la una, porque creemos que el desarrollo de la sesión así lo permitirá.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL (PIÑA SAIZ) PARA INFORMAR SOBRE:**

— **LA APLICACIÓN DE LA TASA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA ESTABLECIDA EN EL ARTÍCULO 42 DE LA LEY 13/1996, DE 30 DE DICIEMBRE, DE MEDIDAS FISCALES, ADMINISTRATIVAS Y DEL ORDEN SOCIAL. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000449.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a comenzar con la primera comparecencia del Director General de Aviación Civil, don Fernando Piña Saiz, ante la Comisión de Infraestructuras para informar sobre la aplicación de la tasa de seguridad aeroportuaria establecida en el artículo 42 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, a petición del Grupo Socialista.

Tiene la palabra don Fernando Piña.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): Con la venia, señor Presidente, señorías, como se acaba de decir, la tasa de seguridad aeroportuaria fue creada por el artículo 42 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Quiero aclarar que para contestar con exactitud, y citar literalmente, a cualquier pregunta sobre la memoria justificativa, que está a disposición de SS. SS., necesitaré algo de tiempo. La justificación del nacimiento está en cubrir los costes que origina el salvaguardar la seguridad de las instalaciones y usuarios de los aeropuertos en todas las fases de la operativa aeroportuaria, en línea con los compromisos adquiridos por España en materia de seguridad con los organismos internacionales de Aviación Civil, y ello se concreta básicamente en dos cuestiones

esenciales: inspección del cien por cien de los pasajeros y el cien por cien del equipaje de mano y en bodega, con el horizonte previsto del año 2000 para llegar en todos los aeropuertos, en toda la red de aeropuertos españoles, al cien por cien de pasajeros, al cien por cien de equipaje de mano y al cien por cien de equipaje en bodega, y un mayor control y vigilancia de las zonas públicas y de las zonas restringidas; todo ello sin afectar el desarrollo de la operativa normal del aeropuerto, lo que requiere sistemas automáticos de detección de explosivos e inspección de equipajes, obras de adaptación de infraestructuras aeroportuarias para la puesta en servicio de esos sistemas y un mayor número de efectivos, un mucho mayor número de efectivos de personal de las Fuerzas de Seguridad del Estado especializado en control e inspección de pasajeros y equipajes.

Los expertos en seguridad dicen que, en primer lugar, la evolución de todas aquellas fuerzas, llamémosle como sea, terrorismo internacional, terrorismo de cualquier estilo, tiene una capacidad de respuesta a las mejoras tecnológicas de una gran rapidez y una adaptación brutal. Últimamente, por ejemplo, la capacidad tecnológica de los equipos instalados en la mayoría de los aeropuertos europeos y en buena parte de los americanos tenía relativas dificultades para detectar explosivos de tipo orgánico. En este momento la instalación que completa, de acuerdo con la homologación FAA, las exigencias de detección de cualquier tipo de los explosivos conocidos es un modelo CTX-5.000, que tiene un precio unitario de 170 millones de pesetas. Por otra parte, todos los sistemas incluidos para la adaptación de infraestructuras, todas las máquinas, si es que podemos llamar máquinas a los arcos de detección de personas, a las inspecciones con rayos X de los equipajes, a las inspecciones en patio de carrillos de equipajes facturados, etcétera, necesitan de unas características muy claras; es decir, tienen que ser altamente sensibles y de gran definición, tienen que tener un índice muy bajo de falsas alarmas y al mismo tiempo tienen que ser capaces de admitir un alto número de pasos, una gran frecuencia y una gran producción para no interferir con el tráfico de pasajeros, con el tráfico del aeropuerto, generando demoras innecesarias, demoras adicionales que redundan en una pérdida de calidad de servicio.

Por todo ello, la decisión de la creación de esa tasa responde básicamente a, primero, una homologación con la mayor parte de los países occidentales, por no decir todos los países occidentales en los que la tasa existe (soy incapaz de dar los números completos de todos los países de mayor cuantía que la decidida en España) y, por otra parte, generar los fondos suficientes para atender a todas esas necesidades y de manera específica y muy fundamental a la dotación de personal de las fuerzas de seguridad que tengan permanencia en el servicio de seguridad aeroportuaria, de forma y manera que desde los propios servicios de seguridad de los aeropuertos de AENA a las fuerzas de Seguridad del Estado se les pueda dar un entrenamiento específico; específico, insisto, para las tareas de seguridad en aeropuertos y para financiar todo el conjunto de obras, tanto en mejoras o adaptaciones de infraestructura como

en adquisiciones de material, para poder atender esto que entendemos que es una absoluta prioridad.

Entiendo, señor Presidente, que puede ser perfectamente válido en una segunda intervención, si fuera necesaria para mayor precisión, el entrar en detalles como los elementos definitorios de la tasa, el sujeto pasivo, la respuesta de las compañías aéreas a la entrada en vigor de la tasa y algunas pequeñas dificultades o inadecuaciones típicas que se producen siempre que se empieza algo que no tiene precedentes y que en este caso se ha iniciado, como todas SS. SS. saben, el primero de enero de este año en virtud de la ley ya citada. Entiendo que sería más aclaratorio, salvo mejor opinión de la Presidencia y de SS. SS., dejar aquellas cuestiones que pudieran quedar en este momento no citadas expresamente en mi intervención para cualquier aclaración que proceda en virtud de las preguntas o de las precisiones que quieran sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto, me parece una buena técnica parlamentaria para todos que, una vez hecha esta primera descripción general, después de las intervenciones de los portavoces de los grupos pueda contestar en la segunda más concretamente a lo que preocupa.

Como autor de la petición de comparecencia tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Piña, muchas gracias por su comparecencia ante esta Comisión de Infraestructuras para dos puntos del orden del día de esta sesión de hoy. El primero de ellos, el punto en el que nos encontramos, es cierto que fue solicitado por el Grupo Parlamentario Socialista, tal como entró en el registro de la Cámara, para informar sobre la aplicación de la tasa de seguridad aeroportuaria establecida en el artículo 42 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. También es cierto, señor Piña, que de todos es suficientemente conocido que a veces por el camino hay duendecillos que dan ciertos toques a los contenidos literarios que intentan expresar determinados conceptos o aspiraciones políticas en este caso y la redacción de petición de comparecencia quedó ceñida literalmente por las circunstancias que fuere, exclusivamente al tema al que usted, como es lógico, ha hecho referencia. Pero no deja de ser un planteamiento relativamente pobre, no en el contenido de su explicación sino lógicamente en la aspiración, el referirnos exclusivamente a una de las múltiples tasas con las que se nutren los mecanismos que permiten la autosuficiencia financiera del ente público Aeropuertos Nacionales, y bien sabe usted que en el año que llevamos de esta VI legislatura de las Cortes democráticas españolas la política aeroportuaria, en su conjunto, constituye un tema que motiva a la Cámara en su globalidad y que ha sido objeto de discusiones en varios debates plenarios y de adopciones de decisiones muy relevantes. Usted lógicamente conoce la decisión plenaria —estimamos que importante— adoptada por el Congreso de los Diputados en el mes de diciembre pasado, en la que se hizo un amplísimo planteamiento de petición de datos al Gobierno y de adopción de medidas. Pero es más, en el último Pleno, el

de la semana pasada, a propuesta y como consecuencia de una interpelación del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, el Congreso de los Diputados, por unanimidad prácticamente (hubo uno o dos votos que no se sumaron a lo que hubiese sido la unanimidad, pero de hecho lo fue), adoptó una serie de medidas importantísimas en muchos frentes en lo que se refiere a política aeronáutica general, pero nos encontramos, como es obvio, en un tema financiero, económico, de tasas, y no voy a hacer referencia a los demás.

El punto 1.4 que se aprobó en el Pleno pasado dice expresamente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que a la mayor brevedad establezca tasas de aterrizaje y de pasajeros reducidas en los tráficos aéreos con y entre las islas, a semejanza de lo establecido en la política tarifaria de los tráficos marítimos. Asimismo, en el punto 1.9 dice que en el plazo de cuatro meses presente ante el Congreso de los Diputados el conjunto de medidas que estime oportunas en materia de política de transportes en base al precepto constitucional de insularidad y a la lejanía, que deberán recogerse en los Presupuestos Generales del Estado. Y en el punto 1.7 dice que regule legalmente, dentro del respeto a la normativa comunitaria, medidas para el archipiélago balear en materia de transportes, como expresión, etcétera. Es decir, en reiteradas ocasiones —y he hecho referencia solamente a dos acuerdos plenarios adoptados el primero por abrumadora mayoría y el segundo por unanimidad— el Congreso de los Diputados se ha dirigido al Gobierno para pedirle que defina una serie de actuaciones en política aeronáutica que, insisto, soy consciente de que no son motivo del debate de hoy, pero creo que esta comparecencia quedaría relativamente enconsetada, por lo que, habida cuenta de que se trata de un debate, rogaría al señor Presidente de AENA que tuviese la amabilidad de intentar contestar en el sentido de que nos englobe esta tasa dentro de la política general de ingresos que tiene el ente público. Es evidente que causó sorpresa a niveles populares y a niveles políticos los hechos que se produjeron. Quiero recordarle cómo en numerosas instituciones públicas, sobre todo ayuntamientos y cabildos insulares en Canarias, las equivalentes instituciones en Baleares, a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y algunas otras instituciones locales, cuando nos encontrábamos en la fase de tramitación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y de la Ley de acompañamiento, se produjeron resoluciones institucionales demandando prácticamente la no aprobación de la tasa. Así, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda para su eliminación y naturalmente fuimos derrotados al encontrarnos en minoría y no recibir el apoyo mayoritario de la Cámara en ésa y otras enmiendas. La realidad es que una vez aprobada y naturalmente entrado en vigor como desarrollo del artículo 42 de la Ley de acompañamiento, de la Ley de medidas fiscales, administrativas y del orden social, nosotros no queremos dejar de ver esta tasa desligada del resto de tasas y precios públicos. Somos conscientes de que el recurso de inconstitucionalidad que en su momento presentó el Grupo Parlamentario Popular a la Ley de tasas y precios públicos expresamente en AENA supuso, años atrás, una situación

convulsiva desde el punto de vista financiero y ha traído consigo un desequilibrio en los ingresos y una actitud en compañías aéreas, una actitud que en algunas ocasiones podría calificar como de aprovechamiento interesado de la situación de vacío estructural, desde el punto de vista legal, que ha hecho que no se paguen determinadas tasas.

Nosotros sabemos que los ingresos de AENA, en su globalidad, dado que tienen diferentes procedencias, diferentes motivaciones, pero naturalmente tendrán todos una intencionalidad común que es nutrir financieramente al ente público, en su globalidad, digo, son de tres tipos: los ingresos derivados de las tasas que se aplican al hecho de la propia navegación aérea, los ingresos derivados de la actividad aeroportuaria y ese conjunto variado de ingresos que surgen precisamente de la prestación por parte de compañías privadas de actividades concesionales de muy diferente naturaleza, desde la explotación de las tiendas comerciales en los aeropuertos a la explotación de los *fingers* para la salida de pasajeros, a la explotación de los parkings aeroportuarios y a determinados componentes del *handling* como servicio de prestación de ayuda a la operación aeronáutica en tierra. Según datos de años atrás, las cuantías eran variables y estaba previsto un incremento consecutivo derivado, por ejemplo, del hecho del ingreso de España en Eurocontrol, que se produjo a raíz de la toma de decisión gubernamental de uno de los últimos Consejos de Ministros del anterior Gobierno socialista. Sabemos que hoy en día hay tarifas que cobra AENA exclusivamente para el seguimiento y control de las aeronaves en ruta. Hoy no se cobran las tarifas —porque hasta ahora no ha sido posible— de la operación de aproximación de la aeronave al aeropuerto o del alejamiento de la aeronave del aeropuerto. Existen tarifas que habrá que cobrar en un futuro y que es menester ir las vertebrando. Nosotros estimábamos que eran mucho más perentorias la que se aprobó a propuesta del Gobierno, que gestiona el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales y que ingresa en el tesoro para su destino al Ministerio del Interior las funciones a las que usted ha hecho referencia.

Señor Piña, nosotros hemos preparado una serie de preguntas que entendemos no tiene la obligación ni tampoco nosotros queremos presionar en el sentido de demandarle su contestación en este instante. Simplemente se las enuncio para que usted conteste aquellas que estime oportunas y que pueda en función de la información de que disponga en este momento, y las restantes nos las irá tramitando una vez que se hayan hecho, todas referidas a las tasas aeroportuarias enmarcadas en esta tasa de seguridad, no de otras materias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, quiero decirle una cosa. Indudablemente su intervención es mucho más interesante de lo que podía preverse por la concreción de la comparecencia, pero tiene usted que ser consciente de que don Fernando Piña viene a contestar concretamente a esa comparecencia. ¿Que pueda hablar de otros temas? En su juicio estará hacerlo o no, pero, con toda sinceridad, hacerle en esta comparecencia una serie de preguntas concretas sobre la política económica unida a esa tasa, como Pre-

sidente me permito decir que quizá sea un poco excesivo. Está bien que se haya hablado de una forma general del aspecto económico con respecto a esta tasa, pero hacerle preguntas concretas, por supuesto que S. S. tiene absoluta libertad, pero a mi modo de ver se sale un poco del ámbito de la comparecencia.

El señor **SEGURA CLAVELL**: No obstante, en estos instantes yo me atrevería a sugerir al señor Piña, habida cuenta de los momentos que vive la aeronáutica europea, habida cuenta de los pasos acelerados que se van dando hacia esa política de cielos abiertos y habida cuenta de que no es posible una política de cielos abiertos ni en tierra no hay una cooperación desde luego dinámica que debe impulsar el propio Gobierno, que cuando se estime oportuno, en un período de tiempo no demasiado lejano, previsiblemente antes del verano, sería bueno que conociésemos las medidas que el Gobierno está impulsando cara a la campaña de verano. Creo que la Cámara debería conocerlas en su globalidad y tener una sesión monográfica. Desde la perspectiva del Grupo Parlamentario Socialista, principal grupo de la oposición, sería muy positivo y un ejemplo de que el Gobierno aplica las políticas que propugnaba el Partido Popular en su campaña electoral de acercar la Administración a este foro de debate, las Cortes Generales, donde estamos los representantes del pueblo, y podamos así tener una larga sesión para conocer el impacto de esas políticas de liberalización del tráfico aéreo en su globalidad y saber qué hace el Gobierno español en lo que se refiere a la seguridad aeroportuaria, en lo que se refiere a la inserción plena en Eurocontrol, etcétera. De ahí que yo le haga la invitación, aunque de su talante democrático no se puede dudar. Esa invitación no la necesita, pero se la hacemos porque creemos que, transcurrido un año de esta legislatura, un gran análisis sobre la situación de la aeronáutica española sería netamente positivo, habida cuenta de que España es la proa de la Unión Europea hacia esas rutas, hacia Iberoamérica y otros continentes, y es menester adoptar decisiones que no dudamos se estarán adoptando y a las que esta Cámara es sensible.

No obstante, a nosotros nos gustaría saber expresamente en este punto, diferenciado por aeropuertos, el volumen financiero del ingreso de la tasa aeroportuaria. También nos gustaría conocer las inversiones que fruto de la aplicabilidad de esta tasa aeroportuaria se están llevando a cabo en los diferentes aeropuertos. Asimismo, la conexión con los distintos organismos de seguridad internacional y de la Unión Europea y el incremento —que no es nunca cuantificable, más bien es cualitativo— de la seguridad aeroportuaria que se viene produciendo como consecuencia de las nuevas inversiones que, dimanadas de estas nuevas fuentes de ingresos, estarán repercutiendo en la mejora de la prestación de servicios y naturalmente de la seguridad global. Nos gustaría saber también, señor Piña, la situación financiera —aunque vuelvo a insistir en que esto se sale un poco del tema— de AENA en su conjunto. En esta Cámara no se tiene conocimiento del conjunto de ingresos de tasas y precios públicos que tiene AENA, no se tiene conocimiento del nivel de deuda que las diferentes compañías tie-

nen con AENA. Sabemos que varias de ellas no están cumpliendo financieramente con sus obligaciones, pero nos gustaría conocer también insisto, en su momento, cuáles son las actuaciones que AENA está llevando a cabo para exigir el cumplimiento de las obligaciones de las compañías. Queremos saber si se tiene prevista la aplicación de esa tasa de aproximación aeroportuaria a las compañías y a la que he hecho referencia hace un instante. En suma, queremos saber la evolución del estado financiero de ingresos de AENA, desde la perspectiva de que intuimos que tiene que haber un crecimiento como consecuencia del notabilísimo crecimiento del tráfico aeronáutico que en España está teniendo lugar.

En consecuencia, aunque es una aspiración global, entendemos, tal y como el Presidente ha matizado en el ejercicio de su responsabilidad, que usted tiene exclusivamente la obligación de hablarnos del tema para el cual su comparecencia ha sido solicitada.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor Presidente, es sugerente la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Segura, respecto a realizar una comparecencia monográfica para conocer la política aeroportuaria, el funcionamiento de AENA, la competencia que puede tener AENA en los efectos de esa política, la sanidad interna del propio organismo y los efectos que tiene para toda la red aeroportuaria española. Yo creo que podremos plantear ese tipo de debate y será bueno tenerlo en esta Comisión.

En todo caso, nosotros creíamos que veníamos a una comparecencia para conocer una filosofía económica y unos efectos de la tasa de seguridad aeroportuaria que se puso en marcha en la Ley de medidas fiscales (creo que en el artículo 31 se desarrollaba esa previsión) y vamos a intentar escudriñar un poco en los efectos de esa tasa, en los objetivos de la misma y en la gestión de esa tasa. En principio nosotros creemos que la seguridad de un país le corresponde al Estado. Sabemos que AENA lo que hace es ser gestor de esta tasa. El apartado 9 del artículo decía que lo recaudado por la tasa se ingresará en el tesoro público. Por tanto, AENA gestiona las 150 pesetas (en el caso de Canarias y Baleares creo que es el 50 por ciento de las 150 pesetas) y todo lo que recauda lo mete al tesoro público. Eso decía lo que proponía el Gobierno. Por tanto, los efectos de inversión me imagino que los hará el propio organismo público o el Estado compensará con esas acciones de inversión.

Volviendo al objetivo de mi explicación, Izquierda Unida no entiende que la fórmula para prestar servicios sea la tasa. Se argumentó entonces y ahora ha profundizado en su breve intervención el señor Presidente de AENA que había que ir a una modernización de nuestro control de seguridad, que hacía falta poner en marcha artilugios, maquinaria de alta tecnología que tenía un valor costosísimo; incluso ha llegado a decir que había que tener un entrena-

miento específico para esos elementos de seguridad y que, por tanto, habría que cobrar algo para tener esa seguridad. Nosotros no creemos que la seguridad tenga que ser pagada por medio de tasas, ni mucho menos que la seguridad en nuestros aeropuertos, que es la mayor comunicación con el exterior y nuestra mayor relación con el exterior, tenga que ser aportada por estas 150 pesetas que el pasajero debería pagar; el pasajero, el organismo o la compañía que debería pagar esa tasa. Nosotros no sabemos si ahora mismo la pagan los pasajeros, la pagan los organismos o la pagan las empresas. Es cierto que tiene que ser antes de salir. Por tanto, los tráficos que son de puente no pagan; es decir, el tráfico que para pero no sale del aeropuerto no paga esta tasa.

En consecuencia, a mí me gustaría conocer cuáles son las dificultades que ha encontrado para la puesta en marcha de esta tasa, cuál es el volumen recaudado por esta tasa a la fecha actual, cuáles son las inversiones derivadas de esa tasa o las que se han tenido que hacer al margen de la tasa, porque me imagino que AENA estaría invirtiendo en seguridad mucho antes de que la tasa se pusiera en marcha el 1 de enero, porque si no estaríamos un tanto fuera del tiesto. Lo cierto y verdad es que AENA, al poner en marcha las medidas de seguridad en los aeropuertos, habrá tenido que hacer inversiones y las habrá acometido de su presupuesto general. A partir de un momento determinado esta tasa compensa, alivia ese esfuerzo inversor que creo que debe realizar como tal organismo para tener unos buenos servicios aeroportuarios. Por tanto, el objetivo de nuestra demanda de información —y en función de lo que se nos explique después iremos a otro tipo de precisión— sería conocer cuáles son las dificultades para la puesta en marcha de una tasa como ésta, cuáles son de verdad los resultados obtenidos, el volumen de ingresos; qué inversiones se han acometido, realizadas ahora, con esta tasa. Cuando discutimos de gestión decimos: lo he puesto en marcha, lo he presupuestado, lo he proyectado, he reconocido la obligación, la he licitado, una vez licitada se ha puesto en marcha la ejecución, la he pagado y lo debo. Fíjese todo el tránsito que hay; podemos utilizar todo lo que usted quiera. Yo lo que quiero es que usted me diga, de enero para acá, cuáles iniciativas se han puesto en marcha, aunque no estén finalizadas, no estén ejecutadas al cien por cien, con cargo a este dinero que pensaban ustedes obtener, para ver si de verdad tiene alguna ligazón, porque si no lo que tendremos que sacar como conclusión —ya le digo lo que voy buscando— es decir: mire usted, con esta tasa no se están buscando elementos de seguridad para los aeropuertos, porque si tuviéramos que pagarlos con esta tasa a lo mejor no se puede, sino una fórmula de ingreso más. Esa política de ingresos fiscales es la que nosotros no compartimos. Buscar fórmulas indirectas de usuarios que realizan cada uno de los servicios no creemos que sea la fórmula para financiar los presupuestos de AENA en un caso o del Estado en otro. Por eso a mí me gustaría que su precisión y su información estuviesen ligadas a los apartados que tenía el artículo 31 de la tasa de seguridad aeroportuaria y que a usted como persona responsable de ese organismo hoy le mandataba en cada uno de los elementos puestos en mar-

cha o para poner en marcha. Nosotros nos plantearemos para la próxima discusión presupuestaria, en función de la gestión de esta experiencia, qué hacer con esta tasa, si ha sido útil o no, si ha sido efectiva o no.

En todo caso, y aprovechando que usted está aquí, la política tarifaria sobre todos los elementos puede servir como comentario. No digo que nos dé los datos, porque como ustedes los publican anualmente al final los podremos buscar en el anuario que nos mandan y veremos los resultados; no estoy hablando de cuenta de resultados. Decía Disraeli, Primer Ministro de la Reina Victoria, que había tres formas de mentir: la mentira pequeña, piadosa, el perjurio y la estadística, que era la gran mentira. Es decir, que no quiero yo datos matemáticos de la estadística sino los efectos, de verdad, de la política tarifaria para esa teoría de autofinanciación de AENA. Espero que la explicación que usted nos dé nos pueda facilitar en un segundo turno precisar y hurgar un poco más en los efectos de esta tarifa.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, comienzo por agradecer la presencia y la información que nos ha dado a la Comisión de Infraestructuras don Fernando Piña, Director y Presidente del ente público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea, AENA. Me circunscribo expresamente al punto primero de la comparecencia, a solicitud del Grupo Socialista, literalmente para que informe de la aplicación de la tasa de seguridad aeroportuaria establecida en el artículo 42 de la Ley 13, de 1996, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Yo creo que es oportuno este debate. Aquí se ha formado un triángulo complicado, un triángulo administrativo cuyo vértice lo ocupa AENA y en el que hay dos participaciones administrativas fundamentales, el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio del Interior. Espero que la ponencia que hoy comienza a trabajar para definir un modelo policial —y por parte del Grupo de Coalición Canaria así se va a presentar en las comparecencias— obligue al Ministerio del Interior a definir su política de policía aeroportuaria, porque AENA no puede ser víctima ni de una recaudación de la tasa ni de su aplicación por la policía de seguridad aeroportuaria. AENA, a juicio de este portavoz, tiene jurídica, financiera y legalmente definida perfectamente su personalidad. El artículo 82 de la Ley 4/1990, de Presupuestos Generales del Estado crea AENA, y dice claramente, cuando se suprime el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, que se crea adscrito al Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones en aquel momento y con la denominación de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, un ente de derecho público, y le señala los recursos. Y en el apartado 6 de este artículo 82 de la Ley 4 de 1990, que he citado, de Presupuestos Generales del Estado para este año, que vino con retraso a esta Cámara, se dice que el ente público se financiará con cargo a los Presupuestos

Generales del Estado y mediante los ingresos propios de su actividad.

Se ha puesto en evidencia que la actividad aeroportuaria comporta también la seguridad aeroportuaria. Y aquí viene el quid de la cuestión: ¿Quién garantiza y presta esa seguridad aeroportuaria? ¿Son las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado o personal de empresas de seguridad, bien propias o generadas por el organismo, bien contratadas por servicios? Lo que ocurre es que cuando se aprueba la Ley de acompañamiento que ha motivado el famoso artículo 42 de la Ley 13, de 1996, de tasas de seguridad aeroportuaria, que curiosamente en su artículo 44 se refiere a la prestación de servicios y actividades en materia de seguridad privada y se deja bien claro que la gestión de la tasa se efectuará en cada caso por los servicios competentes del Ministerio del Interior, resulta que a AENA se le dice en su punto 8 que gestionará la presente tasa pero que lo recaudado se ingresa en el tesoro público. La primera pregunta al Presidente de AENA sería si el tesoro público, obligado por la ley creacional de AENA, se lo reintegra a AENA, si ésta se lo ha ingresado, porque ha sido un ir y venir de la tasa que se liquida en la oficina de aeropuertos, se manda al tesoro público y después éste, a juicio de este Diputado, está obligado por la Ley 4 del año 1990 a reintegrárselo a AENA para que confeccione sus presupuestos como ingreso del Estado. Lo que se está evidenciando es que hay un colapso en los aeropuertos, donde incide el Cuerpo Nacional de Policía y la Guardia Civil, pero la seguridad de entrada a las salas de preembarque de los pasajeros, con unos artilugios electrónicos de detección de metales, los arcos magnéticos y los rayos X, que bien ha citado el señor Presidente de AENA, los vigila la Guardia Civil, y aquí viene el problema. La Guardia Civil no cumple instrucciones de AENA; cumple instrucciones de sus mandos naturales. Y en aeropuertos como el de Canarias, de gran afluencia de pasaje, se forman colas porque, aunque AENA ha dotado de varios arcos magnéticos la entrada al preembarque, resulta que no funciona más que uno. Como digo, se forman unas colas que para países turísticos y de nuestro nivel de civilización, señor Presidente, son impresentables e intolerables. Esto no es culpa de AENA, y lo quiero decir bien claro aquí porque conozco, ya que lo he estudiado bien, el funcionamiento interno de esta situación. De aquí que este Diputado, en la Comisión de Justicia e Interior, en todas las comparecencias del señor Ministro del Interior, del Secretario de la Seguridad del Estado y del Director General de la Guardia Civil les haya dicho que resuelvan este tema, porque también en los países de nuestro entorno se está cobrando una tasa de seguridad aeroportuaria. Yo no digo que al final haya que replantear la palabra «tasa», pero parece que aquí el viajero paga para que lo registren a él y a su equipaje. Eso es en verdad lo que ocurre, con la justificación que hay en la ley, pues se dice que pagará 150 pesetas y el artículo 42 en su apartado 2 dice que constituye su hecho imponible la prestación de los servicios de inspección y control de pasajeros y equipaje en los recintos aeroportuarios. Pero en los aeropuertos de nuestro entorno, de países de Occidente civilizado, este control magnético no lo prestan las

Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, lo presta un personal propio de la administración aeroportuaria o una empresa de seguridad privada que está contratada por el organismo que administra el aeropuerto, la autoridad aeroportuaria correspondiente. Por supuesto, en cada aeropuerto hay una comisaría de policía por si se detecta un pasajero sospechoso de llevar armamento en su equipaje o explosivos, etcétera. Los servicios de seguridad propios del aeropuerto lo notifican inmediatamente a la comisaría, a la gendarmería, a la policía del aire del aeropuerto —en cada país tiene un nombre— y estos señores, armamento al cinto y grilletes en sus manos, toman las medidas cautelares y de precaución sobre aquel viajero que es detectado en los arcos magnéticos.

De este tema hay que salir, y la reflexión que yo quería hacer es que nuestras iniciativas van dirigidas a que el Ministerio de Economía y Hacienda aclare el tema del punto 9 sobre la recaudación de esta tasa que se ingresará en el tesoro público. Aquí se habla de tesoro público, no de Ministerio de Economía y Hacienda, y parece que lo que entra en el tesoro público no sale, pero tendrá que salir en razón de la Ley 4/1990 para que AENA, el organismo que administra los aeropuertos, confeccione su presupuesto de ingresos y sepa cuáles son los que le permite el apartado 6 de la citada ley, y después esto se lleve al ámbito del Ministerio del Interior para que no ocurran casos tan peregrinos y tan impresentables como el de Tenerife, donde hay dos aeropuertos de primera magnitud, el Reina Sofía y el de Los Rodeos, con un gran número de pasajeros, de los primeros de España, donde hay más guardias civiles destinados al control aeroportuario que parejas para el control del tráfico viario, lo cual da origen a una serie de desviaciones atípicas que no son procedentes en un organismo de seguridad tan cualificado como la Guardia Civil para estar detrás de un arco magnético mientras que no hay guardias civiles para el tráfico. Cuando se plantea esto al Jefe de la Agrupación de Tráfico y al Director General de la Guardia Civil dicen que no tienen guardias civiles para vigilar el tráfico, donde hay muertos todas las semanas, los fines de semana y los puentes, y en cambio tienen que tener dotaciones para cubrir tres turnos de 24 horas de los guardias civiles que están detrás de los arcos magnéticos.

Yo quería dejar bien clara la posición de Coalición Canaria. Nosotros vamos a pedir una racionalización de esta cuestión y que se le clarifique a AENA, que tiene derecho a que su presupuesto de ingresos quede perfectamente definido, y si puede montar y monta un servicio de seguridad aeroportuaria lo haga con todas las consecuencias, porque no estamos dispuestos a aceptar, y menos en Canarias con unos aeropuertos de esta magnitud, que se formen colas de pasajeros pudiendo recaudar y estando recaudando más que otros aeropuertos por el tráfico charter o el regular. No hay comunidad autónoma que recaude más que la canaria; ni los aeropuertos de Madrid, Málaga, Palma y Barcelona recaudan las cifras que teníamos en estos tres últimos años, el volumen total de tasas que se puede recaudar a partir de la entrada en vigor de la Ley de medidas de acompañamiento de 30 de diciembre de 1996. Por tanto, los aeropuertos canarios exigirían que la tasa aeroportuaria por el

servicio de control de pasajeros y equipajes beneficie la agilización del tráfico aeroportuario a nivel de tierra de sus pasajeros. En esta línea cuenta, señor Presidente de AENA, con el apoyo de Coalición Canaria que llevará a las otras instancias del Ministerio de Economía y Hacienda y del Ministerio de Interior para que este problema se solucione, porque me consta el principio de eficacia y de sensatez que tiene en este momento AENA para resolver este tema que a veces puede desbordar sus posibilidades y que me alegro de que el Grupo Socialista, el señor Segura, lo haya traído aquí porque nos permite poner en solfa cuál es el sistema policial de seguridad aeroportuaria.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señorías, aunque ya el señor Presidente ha dicho que se desviaba del objeto de la comparecencia la intervención del portavoz socialista, también instructiva y positiva ha sido la intervención del señor Mardones, de Coalición Canaria. Lo cierto es que con independencia de la amplísima moción aprobada el 20 de mayo de 1997 el Pleno, con independencia de las posibles preguntas que se pudieran hacer sobre política tarifaria, política de ingresos y gastos de AENA, aquí estrictamente se trata de la tasa de seguridad aeroportuaria, como dice la comparecencia, y a ello voy a limitarme, no sin antes felicitar una vez más al Presidente de AENA, señor Piña, por estar entre nosotros.

Tasas y precios públicos. Es evidente que un organismo como AENA, que desde su constitución sus ingresos no vienen de los Presupuestos Generales del Estado, tiene que nutrirse de alguna forma, y se financia claramente desde entonces con cargo a los fondos generados por su propia actividad. Afortunadamente los resultados económicos, como podemos verlo año a año, son de signo francamente positivo. Es evidente que desde 1993, en que ocurrió la liberalización del mercado aeronáutico, incluso antes de ponerse en marcha esa liberalización, debería haberse acometido ese gran análisis sobre la situación aeronáutica y no menos análisis, modificación y adaptación a esa liberalización de la legislación aeronáutica, y por ello se ha debatido en alguna ocasión en el seno de esta Comisión, y en comparecencias del Ministro de Fomento, la necesidad de su actualización.

Voy a hacer dos preguntas muy concretas. Ha dicho el señor Piña que para la detección de explosivos de materia orgánica supone 170 millones de pesetas un aparato de control. Evidentemente, se necesitan muchas 150 pesetas por viajero para los 170 millones de cada aparato de control de detección de explosivos. También dijo que iba a suponer un mayor número de efectivos de las fuerzas de seguridad del Estado en los aeropuertos españoles. ¿Qué previsión tiene, si la hay, de acuerdo con el Ministerio del Interior, sobre ese incremento del número de efectivos? ¿Qué facturación ha habido hasta ahora y la previsible en el transcurso del año 97?

Finalmente, ese gran análisis de la situación aeronáutica es conveniente después de un año de legislatura, era

conveniente en los años 93, 94, 95 y 96, y no se hizo en su momento. Quiero felicitar a AENA, en la persona de su Presidente, por su gestión. Ya se ha comentado. Se han puesto en explotación servicios importantes en la práctica totalidad de los aeropuertos españoles que sirven para incrementar los ingresos dentro de esa independencia o autonomía económica del organismo AENA. Uno mi felicitación a la del señor Mardones por la gestión que está llevando a cabo AENA. La comparecencia antes del verano hay que hacerla ya, si no es absolutamente imposible porque el verano está a la vuelta de la esquina, dentro de tres semanas.

El señor **PRESIDENTE**: Al hilo de sus últimas palabras, debo decir que esta Comisión se ha reunido más que ninguna otra de la Cámara y, sin embargo, tenemos pocas posibilidades de reunirnos y muchísimos temas. Por eso, algo que parece tan interesante y tan obvio como tener una reunión sobre AENA globalmente no será tan fácil, y no por culpa de esta Mesa ni de los grupos parlamentarios.

Para contestar a los planteamientos hechos por los portavoces tiene la palabra el señor Piña.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): Muchas gracias, señorías, por varias cuestiones. En primer lugar, naturalmente —como dicen los castizos a nadie le amarga un dulce—, por las felicitaciones y por determinados apoyos, soportes, etcétera, que no sólo son bienvenidos sino tremendamente agradecidos. También por aquellas cuestiones que no han tenido un cariz de congratulación o felicitación pero que han sido planteadas en términos de unas precisiones que entiendo que son totalmente constructivas y que agradezco, porque nada mejor que la vigilancia sobre la actuación de los gestores públicos para acicatearlos en el cumplimiento de su deber y en la búsqueda de la máxima eficacia. Insisto en que lo agradezco también.

Espero no pervertir el orden en que han sido hechas las distintas intervenciones; si lo hago ruego excusas anticipadas y con una simple precisión trataré de volver sobre ello.

Por mi parte no sólo no habría ningún inconveniente sino que estaría encantado de comparecer ante SS. SS. para tratar este tema. Lamentable o afortunadamente para mí soy un profesional del sector y nada me gusta más que hablar de mi tema, incluso puedo llegar a ser extraordinariamente pesado hablando de transporte aéreo, de aeropuertos, de forma y manera que no es que consiga vencer por agotamiento pero normalmente acaban mis interlocutores pidiendo que me marche de una vez y deje de dar la lata con el tema. Pero mi impresión en este momento es que entrar en la política aeroportuaria en general, entrar en la política de transporte aéreo en general, entrar en la política de navegación aérea en general, no tanto es que puedan faltarme datos, que efectivamente en términos muy concretos me faltarían, pero me parece que tengo un conocimiento genérico suficiente para poder defender la postura de AENA, aunque entiendo que no corresponde a la presidencia de AENA ni al Director General de Aviación Civil, sino a niveles más altos del Ministerio de Fomento,

que es ministerio tutelar, por lo menos a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y del Transporte y al Ministro cabeza del departamento. En cualquier caso, una intervención mía, en términos generales, sin haber previamente recibido instrucciones de en qué y cómo manejar me parece que sea excesivamente razonable.

Hay una cuestión que se puede contestar perfectamente puesto que ha sido ya informada la Cámara en ese asunto y es un tema básico, esencial: no sólo la tasa de seguridad sino todo el tratamiento de los ingresos del ente público. En dos comparecencias ante la Comisión de Presupuestos he tenido el placer de exponer cuál es la teoría, cuál es la política, cuál es la filosofía en que se están moviendo la gerencia y los administradores actuales de la cosa pública, por muchas razones: por servicio, por calidad de servicio, por competencia del resto de los aeropuertos europeos, por exigencia de la Comunidad Europea, por presión de nuestros usuarios y porque es, además del último argumento, el más válido, más que razonable. Los ingresos generados por llámenles precios públicos, tasas, impuestos, etcétera, que forman parte del escandallo de costes de las compañías, que forman parte del conjunto de costes en los que incurren en las empresas que repercuten después al pasajero, que es realmente el último cliente, el auténtico usuario, deben de ser, primero, referidos a costes de acuerdo con el criterio europeo, como se hace de manera escrupulosa y es vigilado, chequeado y aceptado no solamente por la instancia española sino por la instancia europea en Bruselas, llámese Eurocontrol o Comisión, y responden a costes. Pero no solamente responden a costes sino que exclusivamente cubren costes, si bien se acepta en la técnica europea que la cobertura de costes incluye una remuneración del capital invertido, además del planteamiento de amortización. Pero como digo responden exclusivamente a costes. Es decir, no se generan beneficios, no deben generarse beneficios y ésta es una medida, una política, una filosofía absolutamente aceptada por el ministerio, y no solamente ha sido aceptada sino que ha sido instruida AENA para practicar y poner en marcha este criterio. Dado que las necesidades de inversión son muy altas se hizo una priorización, en términos de inversiones, que responden a seguridad. Quiero repetir que no es que la seguridad sea baja, sino que al incrementarse el tráfico para que siga discutiendo con la misma eficacia y fluidez deben incrementarse las inversiones en seguridad, puesto que para mantener el mismo nivel de seguridad, que es un *prius* que no se discute, a mayor tráfico mayores inversiones, porque si no, no bajando la seguridad lo que descende es la fluidez, lo que descende es la economía y la eficacia del tráfico. Ésas son las primeras y no se discuten.

Las segundas son el conjunto de inversiones que atienden a demandas existentes y que por carencia de infraestructuras o por inadecuación de esas infraestructuras no puede atenderse a ese tráfico existente.

Y las terceras son inversiones cuya creación generaría, o potencialmente debe generar, incrementos de tráfico que redundarán en la cobertura de las mismas. Para conseguir esto, la segunda parte de la filosofía es que los incrementos de ingresos comerciales, aquellos que citaba S. S. de ex-

plotación de actividades comerciales, bien por vía concesional, bien por vía directa, utilización de los suelos aeroportuarios por vía de alquiler, cánones sobre actividades comerciales, explotación de aparcamiento de vehículos, etcétera, éstos deben tratar de incrementarse precisamente para compensar el no incremento de las tasas, puesto que responden a una voluntad del usuario, no es una obligación a la que el usuario se ve sometido por razón del precio del billete que, le guste o no, debe pagar, sino que lo consume si quiere y si no quiere no lo consume y, por tanto, no representa un incremento de coste en el negocio del transporte aéreo en general, sino en cuestiones que dependen absolutamente de la voluntad del usuario individual. Ése es el criterio que estamos estrictamente utilizando.

Había otras cuestiones. En este momento lamento, señoría, no poderle dar la descripción diferenciada por aeropuertos del volumen de inversiones, pero atendiendo también a otra parte de una pregunta que se había hecho por el Diputado señor Ríos, en cuanto a las inversiones específicas con cargo a la tasa de seguridad y no tradicionales que se estuvieran haciendo, he de decir que son las siguientes: en equipos especiales para 1997 se han presupuestado 1.250 millones de pesetas, en modificaciones de infraestructuras se han presupuestado 2.500 millones de pesetas, y en controles de acceso se han presupuestado 420 millones de pesetas. Eso cubre, en los dos primeros casos, diez unidades para dotar diez aeropuertos, y, en el último caso, los controles de acceso a siete aeropuertos, que son los que entendíamos debían ser modificados inicialmente. De esos 4.415 millones de pesetas, 900 deben financiarse con las percepciones de la nueva tasa, y el resto deben financiarse con el presupuesto genérico de AENA y con cargo a otros ingresos.

Por otra parte, los costes restantes provienen de gastos de personal que, en términos anuales, se prevén en 7.200 millones de pesetas, y que vienen de un número de personas previsto, que naturalmente no podrán implementarse en su totalidad en el año, porque la formación de esta gente necesita de un cierto tiempo y el Ministerio del Interior nos comunica que la previsión es en no más de tres años, y probablemente en dos: 1.800 personas dedicadas a inspección, 600 personas dedicadas a vigilancia, lo que totaliza 7.200 millones de pesetas de coste. Ése es el programa.

Conexiones con organismos de seguridad. Entiendo, señoría, que se refiere a nuestra conexión con las Fuerzas de Seguridad del Estado, Ministerio del Interior. Todo el planteamiento de la tasa se hizo de común acuerdo con el Ministerio del Interior, intervino la Dirección General de la Guardia Civil y posteriormente la Dirección General de la Policía y la Secretaría para la Seguridad del Estado, y buena parte de la memoria y buena parte de todo el planteamiento se ha hecho por parte de los servicios del Ministerio del Interior, complementados con Aena, y otros con los servicios técnicos de Aena complementados con el Ministerio del Interior. Está en proceso de desarrollo, que corresponde al Ministerio del Interior, y como nosotros somos (y ya que el Diputado señor Mardones estaba hablando de tasas) algo así como sujetos pasivos de esa cues-

tion, es competencia del Ministerio del Interior darnos esa cuestión resuelta, y nosotros lo que sí estamos haciendo es insistir tanto cuanto podemos en que ese proceso de formación y de dotación del personal se acelere al máximo posible.

En cuanto a una cuestión que ha sido citada y que, efectivamente, entiendo y coincido con la apreciación del señor Presidente, no es motivo ni está especialmente conexo con la comparecencia, la discusión con las compañías y las acciones para ejecutar o exigir el cumplimiento de las deudas que existían, etcétera, a lo largo de 1996, y en lo que va de 1997, se han llevado a cabo todo el conjunto de acciones con las compañías usuarias de los aeropuertos españoles para resolver la situación, que SS. SS. conocen, que se generó con la aplicación de la sentencia del Tribunal Constitucional en diciembre de 1995, que dejó todo el conjunto de percepciones e ingresos de Aena sin la necesaria y completa cobertura jurídica y generó toda una serie de recursos y de impagos. Esta situación que en su primer análisis comportaba un riesgo absolutamente imprevisible, porque las cantidades oscilaban de tal forma que inducían casi a vértigo, ha sido reconducida; en este momento la situación está cerrada en términos de cuantía, y, si no recuerdo mal, los cierres de situación con cada una de las compañías que tenían una situación irregular, bien por recurso, bien por impago, bien por discusión de las cantidades, está en el setenta y tres coma algo por ciento en cuanto al número de empresas y en el 93, casi 94 por ciento en lo que se refiere a cuantía económica. Con lo cual, señorías, en términos de gestión de Aena estamos más que satisfechos.

He dejado un tema a propósito: el incremento de la seguridad. Lamento informarle a S. S. que no tengo ninguna capacidad para medirlo, entre otras cosas porque, no habiéndose efectuado todavía las inversiones y no habiéndose producido la incorporación de las nuevas dotaciones de fuerzas de seguridad, realmente no ha habido ningún incremento de seguridad achacable, de forma directa, a la aplicación de los fondos origen tasa de seguridad.

¿Dificultades, señor Ríos? ¡Hombre!, las normales que yo he citado, de una manera que he procurado que fuera lo más disimulada posible, de la introducción de una gabela, de una obligación económica de nueva planta, si es que se puede citar así, y una de ellas muy clara: la ley dice textualmente que hay una exención en el tiempo hasta el día primero de mayo para todas aquellas obligaciones de transporte que hubieran sido comprometidas antes de la fecha de entrada en vigor de la ley, que era el primero de enero, si no recuerdo mal. Naturalmente, producidas las facturaciones, la mayoría de los transportistas y la mayoría de los afectados han procurado acogerse y han tratado de demostrar de todas las maneras posibles que aquel concreto vuelo, aquel concreto pasaje, estaba contratado antes del primero de enero y la depuración de esta cuestión está siendo bastante complicada. Entiendo que no es más que el típico proceso de lo que llamábamos en mis tiempos, cuando se compraba un coche nuevo, que hoy ya no se necesita, rodaje, y cuando los aros estén lo convenientemente ajustados a la cabeza del cilindro, esas pequeñas dificultades estarán resueltas.

Supongo que la mención de S. S. a la política de ingresos, en términos generales puede estar más o menos cubierta por la contestación que he dado anteriormente. Y en cuanto a los datos exactos a 30 de abril de la facturación por esa tasa ha sido de 1.503 millones de pesetas y se han cobrado 516.

Señor Mardones, repito las gracias individualizadas porque ha sido enormemente confortador ver el apoyo con que contamos, y S. S. sabe que no hace falta que yo diga que tengo una sensibilidad especial por los aeropuertos turísticos y los aeropuertos de las islas; creo que lo conocen todos los que son amigos míos y gracias a Dios todavía cuento con muchos.

La situación en este momento. Quizá parece como si sonara a broma ¿no?, pero la pretensión de Aena era naturalmente recaudar, ingresar directamente, gastar lo que tuviera que gastar en inversiones, en mantenimiento y en reposición; justificar e ingresar el remanente en el Tesoro. Ésa no es exactamente la opinión del Tesoro, que prefiere el ingreso directo y la devolución a Aena de aquellas cuestiones que justifiquen específicamente en los conceptos que la ley define y la memoria complementa en cuanto a información adicional y, por otra parte, en lo que se refiere a costes de personal, generar incrementos de crédito en las partidas correspondientes del Ministerio del Interior y así es como estamos procediendo.

Por otra parte, había una cuestión adicional, la máxima recaudación o máximo aporte a los aeropuertos canarios. En este momento nuestra preocupación es tan clara y es tan de justicia, que casi el 25 por ciento con que los aeropuertos canarios contribuyen al total del tráfico de la red de Aeropuertos Españoles, por lo menos desde que el actual equipo dirigente del Ministerio y yo personalmente estamos a cargo de Aena, está exactamente compensado con un 27 por ciento del presupuesto de inversiones dedicado a los aeropuertos canarios en el próximo cuatrienio. Y esto no es más que una cifra concreta que entiendo responde a su preocupación, que comparto plenamente y es también la mía. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a la previsión de 1997, señoría, he hecho un comentario sobre que el cuadro resumen de gastos del personal para 1997 eran 7.200 millones; la previsión de inversiones era del orden de los 4.415, y la previsión de ingresos era de 8.100 millones de pesetas en 1995. Un elemento esencial de diferencia, y respondo con ello a una precisión que hizo el Diputado señor Ríos, es que precisamente con el incremento de ingresos que corresponde a la tasa aeroportuaria en lo que se refiere a inversiones, lo que pretendemos es continuar con las inversiones previstas con el presupuesto normal de Aena en equipos de seguridad, y complementar lo presupuestado con los fondos que tienen origen en la tasa de seguridad para pasar de estos equipos de detección, que son de una tecnología ya obsoleta, a los que en estos momentos son, digamos, el último grito de la moda, si es que se puede frivolar en un tema tan importante como la seguridad aeroportuaria, que son los únicos homologados por el FAA americano y en los que la dife-

rencia de precios está entre los 60 millones de pesetas y los 170 que ya he citado.

Espero no haber olvidado ninguna de las cuestiones generadas. Gracias, señor Presidente, gracias, señorías, y sigo absolutamente a disposición de la Cámara.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): En esta Comisión es norma el facilitar un turno a los portavoces, pero un turno breve, de forma que si quieren tomar la palabra, se la iré dando de acuerdo con el orden en el que han intervenido anteriormente.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En efecto, de una manera breve, porque este tema específico de las tasas aeroportuarias en principio no da para más. Simplemente nosotros queremos, desde luego, reiterar la conveniencia de que en el nivel que fuere, desde la perspectiva gubernamental, parece muy oportuno el que se analice la situación global, no solamente aeroportuaria, sino de la inserción de las políticas que el Estado español incorpora a su ordenamiento jurídico en toda una normativa que avanza en el seno de la Comisión Europea. No hay más que leer el diario oficial de las Comunidades Europeas para ver, desde luego, cómo todas las semanas se producen publicaciones de muy diferente índole. Publicaciones que van desde algo que aquí aún no se ha debatido, sorprendentemente, como es la red transeuropea del transporte y naturalmente el sistema aeroportuario español dentro de esa red. Parece razonable también que, a raíz de acuerdos plenarios del Congreso de los Diputados, el Gobierno haya remitido información, información que debe ser sometida a discusión, debate y análisis y aún no se ha hecho. De ahí, desde luego, la petición que nosotros hicimos, y aunque el Grupo Parlamentario Socialista se siente ligeramente aludido por comentarios que hizo el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Carreño, en el sentido de decir: ¡Hombre, cómo se solicita un debate, cuando no se hizo en 1993, 1994, 1995! Este interviniente, con su curiosidad por estos temas, les puede asegurar que ha leído los «Diarios de Sesiones» del Congreso de los Diputados, de la Comisión y del Pleno de los últimos cuatro o cinco años y ha visto que, concretamente por la persona del señor Camisón, del Grupo Parlamentario Popular, los debates sobre política aeroportuaria se producían cada medio año; luego, señor Carreño, se producían, insisto, reiteradamente en esta Comisión. En suma, nosotros releeremos las informaciones que ha aportado el señor Piña y naturalmente continuaremos ejerciendo la función de control que nos compete, de exigencia de mejora en el funcionamiento, como corresponde a la función que se nos ha encomendado en la presente legislatura, y esperemos que se produzcan con mayor asiduidad, si no las comparencias, sí las informaciones escritas en una etapa crucial para la aeronáutica española.

Desde luego, la filosofía que el Presidente de Aena nos ha expuesto (basta con leer lo que fueron las intervenciones del anterior Presidente de Aena en los Gobiernos anteriores, porque no podemos olvidar que Aena, con su nueva

estructura, fue creada precisamente por la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 1990) está continuando en esa línea, si bien es cierto que con unos niveles de eficacia que al Grupo Parlamentario Socialista en modo alguno satisfacen, y de ahí nuestro deseo de que podamos tener los análisis y los debates a los que le invitamos. Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Yo agradezco la información que se nos ha dado. En el primer turno de intervención se han hecho algunas propuestas, sugerencias, y a mí me gustaría que el propio Presidente de Aena tomara el reto que se ha planteado al principio de poder hacer una comparecencia o una información sobre el tema general, porque en el tema de seguridad convendrá usted conmigo que, no ya por la experiencia atrasada de hace unos meses, con la situación de uno de los aeropuertos más importantes de España, que es el de Madrid, sino por la venida del verano y el uso masivo de los aeropuertos, la seguridad de navegación, la seguridad en el funcionamiento es un tema que va a ver los efectos encima de la mesa en seguida. Y sí sería bueno poder hablar, a petición propia, si no ya lo pediríamos los grupos, sobre las medidas de prevención, porque en esto convendrá usted conmigo, además en su explicación yo le he notado esa querencia, en que prevenir vale más que curar. Luego la prevención puede traer una infección por un lado colateral y, bueno, hasta en los mejores hospitales se puede tener ese elemento ¿no? Sería bueno. Porque, como usted comprenderá, el renovar tres o cuatro aparatos de estos antiguos por los modernos para el control, es bueno porque detectamos metales, detectamos otras cosas, pero no es el mayor elemento de seguridad.

Por ceñirnos a la explicación que usted ha dado, a mí hay cosas que no me han quedado muy precisas. Le voy a hacer el razonamiento siguiente: la filosofía de la tasa, siguiendo la indicación europea, es referida a costes y, como va tendente a financiar los costes, busca una relación de valor, del costo. Yo le tengo que decir que me da la impresión de que se han medido mal los costes con la tasa: 150 pesetas de tasa multiplicadas por el número de usuarios dará una cifra final; también me referiré a una pregunta por el dato que usted ha dado. ¿Qué es lo que quiero decir con esto? Que lo malo que yo veo es que, para empezar, ya en el Congreso le añadieron un punto diez a esta propuesta del Gobierno, que era aplazar los efectos al 1 de mayo, que usted ha hecho referencia, porque el punto diez de aquel artículo 42, que definitivamente fue el artículo 42, decía que los contratos hechos antes del 1 de enero no tendrán efectos hasta el 1 de mayo; es decir, aplazó los efectos de la tasa hasta el 1 de mayo; por las cifras que usted ha dado me da la impresión de que los efectos empezarán a funcionar más activamente a partir del 1 de mayo, por eso la cifra que usted ha cerrado es a 30 de abril.

Yo a lo que tengo miedo es a que las 150 pesetas sean originarias, pero que mañana vayamos a 250, a 300; porque esto de los costes es una complicación tremenda. Má-

xime, fíjese usted, que en las cifras que nos ha dado una inversión de 4.200 millones, palmo arriba, palmo abajo, decía que 900 iban a salir de la tasa; el resto saldrá de las inversiones que Aena tuviera previstas. Claro, esa tensión puede llevar a que vayamos a ajustar la tarifa o la tasa a eso que llaman ustedes coste.

Las dificultades solamente las ha referido a la gestión de estos primeros meses; espero que la liquidación siguiente sea ya más ajustada. Pero me va a permitir que, en el tema del rodaje, le diga que hoy los coches ya salen con el rodaje hecho en los garajes; es decir, yo cuando cojo el coche ya se han hecho muchos kilómetros en los propios laboratorios, y nuestro Gobierno está tan moderno, tan competente a nivel europeo, que el rodaje también lo tenía que haber hecho en la cabina y, por tanto, los problemas de rodaje tenían que haber sido menores. Yo sé que no es por culpa de Aena en cuanto a la gestión, lo sé porque fue por culpa de este punto diez, que se añadió aquí para buscar el puntito este del aplazamiento, no fue por otra cosa; mas luego la gestión de las compañías. Pero hay una cifra que yo no he sacado bien, no sé si es la dificultad de gestiones de cobro; esto de decir 1.500 millones de pesetas debería haber sido los efectos de la tasa, cobrados 516. ¿Quiere decir que tienen ustedes unos morosos de ese porcentaje, o que los efectos de la tasa en 516 sobre los 1.500, a 30 de abril...? Es la cifra que usted ha dado, perdóneme, es que, como ha sido un problema de audición, a ver si es que los efectos totales tendrían que haber sido 1.500, los recaudados no son nada más que 516, la diferencia es de aplazamientos, de pagos o simplemente de que son incobrables, por los efectos que sea; me gustaría que se pudiera precisar. En todo caso, yo sí que le digo que el plan de inversión de Aena o los planes de financiación, que usted ha dicho incrementar por los cánones en lugar de ir a unas tasas más..., es una filosofía que podemos compartir, porque son servicios de calidad o servicios complementarios al transporte aéreo, pero la tasa de seguridad, introducida de manera generalizada, empezaremos a pagarla todos los usuarios del avión cuando las compañías las añadan, o a lo mejor no la hacen efectiva, porque las compañías hacen frente a ese pago como a otros cualquiera.

Termino, señor Presidente. Lo que sí es verdad es que la comparecencia que teníamos hoy era para esto. Me he intentado ceñir, tanto en la primera como en la segunda intervención, pero sí me gustaría poder tener en otro momento esa posibilidad, si no es antes de que se pueda producir el verano, a efecto producido, y entonces lo haremos con la terapia o la cirugía del mes de septiembre, que además fíjese que va a coincidir con la discusión de los presupuestos y los números, con lo cual todavía es peor, porque entonces empezaremos con las propuestas y los recortes. **(El señor Mardones Sevilla pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Antes, señor Mardones, permítame que le dé la palabra al señor Sedó, que me la ha solicitado, aunque veo que en la primera parte de la comparecencia no ha intervenido. Brevemente, señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Quisiera hacer constar que el no haber hablado en la otra tanda de intervenciones de portavoces no quiere demostrar una falta de interés de nuestro grupo en el tema, ni siquiera una falta de cortesía con el Presidente de Aena, señor Piña, de cuya presencia nos congratulamos, pero no habiendo oído totalmente su primera exposición, no me ha parecido oportuno intervenir, después de que el solicitante de la comparecencia haya hecho una intervención sumamente prolija y muy completa. Lo hago ahora simplemente para agradecer toda la información que el señor Piña nos ha dado y su disposición a completarla en otras ocasiones. Y nada más; era sólo para cumplir con el esquema de cortesía que al compareciente se le debe dar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): El señor Mardones tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muy brevemente, para agradecer las respuestas de don Fernando Piña, como Presidente de Aena, y decir aquí que también queremos, por parte de Coalición Canaria, sumarnos a esto que parece ser una voluntad de consenso de todos los grupos, de que haya en su momento una iniciativa parlamentaria con un gran debate sobre todo lo que es el concepto del sistema aeroportuario español; incluso yo creo que podríamos empezar, dado el carácter eminentemente profesional con que el Presidente de Aena ha dicho sus primeras palabras de respuesta, por la ley 4, de 1990, donde está la creación de Aena; eso de alguna manera habría también que abrirlo para analizarlo, creo que es importante verlo, siete años después, con todo este mundo que se nos ha venido encima de las directivas comunitarias, de las leyes de defensa de la competencia; no olvidemos que cuando se crea Aena está operando entre la península y Canarias solamente la compañía de bandera española, y su filial Aviaco en determinadas horas y vuelos. Hoy las obligaciones de las directivas comunitarias permiten una competencia entre diversas y varias compañías. Hay que enfocar eso dentro de lo que a nosotros nos parece necesario mantener, el enfoque que la propia ley 4 de 1990 hizo como fuente de ingresos para Aena. Pero se ha ido formando una constelación de servicios que Aena se ve en la obligación, como fuente de sus recursos, de sacar a concurso, ver cómo está todo ese mundo, ordenar lo de las tasas, y, sobre todo, el tema de la seguridad aeroportuaria, que, como hemos dicho, para nosotros constituye una obligación fundamental, teniendo en cuenta que, además, desde el 1 de mayo de este año, y esa fue una previsión que nosotros dijimos cuando se votó, tanto en el Congreso como en el Senado, la Ley de Acompañamiento, se tuviera cuidado con los contratos que cierran los touroperadores por las repercusiones, dado que hay paquetes vendidos un año antes (esto se sabe perfectamente en la zonas turísticas españolas de Baleares, de Canarias, de la Costa del Sol, de la Costa Brava, etcétera, no son mercados del día a día, sino mercados de futuro, y por tanto con una anticipación, y las repercusiones había que hacerlas, como se hizo en el caso de Baleares y de Canarias, con una reducción del 50 por ciento de esta tasa de se-

guridad aeroportuaria. Nosotros lo que queremos y propugnamos es que la tasa de seguridad aeroportuaria vaya para seguridad aeroportuaria, sea administrada y gerenciada directamente por Aena, se simplifiquen problemas burocráticos, las inscripciones, tanto del Tribunal de Cuentas —para eso está el Tribunal de Cuentas, y como instrumento de esta casa parlamentaria— como los controles fiscales del Ministerio de Economía y Hacienda, que sea de utilización única y exclusiva en la estructuración del presupuesto de Aena para los servicios de seguridad aeroportuaria, que varían muy mucho según la categoría de los aeropuertos. Señalo a esta Comisión que, por ejemplo, en su día y con la administración socialista anterior, hubo que hacer en el aeropuerto de Barajas unas instalaciones de máxima seguridad para el registro de equipajes de pasajeros, porque lo exigía una compañía, como era la compañía israelí El Al, cámaras de alta seguridad, donde es el pasajero sospechoso el que entra dentro de esta cámara blindada y es el responsable de abrir el equipaje, pero los servicios de seguridad están fuera, bajo controles de cámaras interiores, de circuito cerrado, por si ocurre allí una deflagración; éstos son aparatos disuasorios que son de un altísimo coste de instalación y lo estamos haciendo caer todo sobre las espaldas presupuestarias de Aena. Por tanto, Aena debe encontrar resarcimiento de estas altas medidas de seguridad que hay que instalar, no solamente en el aeropuerto de Barajas, sino en otros aeropuertos por la presencia del terrorismo internacional o de cualquier otro tema que vaya vinculado a la presencia de traficantes de droga exactamente. Por tanto, estos servicios pueden ser directamente gerenciados, contratados, montados, por el organismo autónomo Aena, como tienen otras administraciones de autoridad aeroportuaria en otros países.

Nada más, señor Presidente de Aena, mucha gracias, y tiene nuestro apoyo, como digo, en esta línea de clarificación de los servicios de autoridad aeroportuaria, que es la ponencia al respecto que hay, e incluso hablaremos con la Administración local, para ver si alguien arregla el tema de la policía local en las fachadas exteriores de los aeropuertos, donde, al final, un coche abandonado nadie se hace responsable de su inspección, ni la Guardia Civil ni la Policía Nacional, porque unos dicen que están dentro, los guardias municipales no aparecen y al final la casa sin barrer y solamente en determinados ayuntamientos, ejemplares por supuesto en España (y ahí tenemos la inmediatez de Barajas como tenemos la inmediatez del Prat de Barcelona) cumple la Policía Municipal unos servicios también de seguridad del tráfico aeroportuario, pero tienen que ser llamados a la parte, para que no perturben el correcto funcionamiento de una autoridad aeroportuaria, que nosotros desde Coalición Canaria interpretamos tiene que ser una gestión en todo integral, en manos y responsabilidad de Aena.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: No con ánimo de polémica, pero muy brevemente voy a

decir que lo que se echaba en falta desde 1993 a 1996 era el gran análisis a iniciativa del Gobierno de la situación del transporte aeronáutico de la política aeronáutica. Y me consta lógicamente, lo sé, es obvio, que el papel de la oposición fue el que desempeñó Felipe Camisón como portavoz de Transportes y las iniciativas efectivamente fueron no sólo intensas, sino extensas, pero del señor Camisón. Iniciativas de él, no iniciativas del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar a estas últimas intervenciones, tiene la palabra el señor Piña.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): Yo ya lo he comentado anteriormente: a mí me gusta tanto mi profesión y me gusta tanto el campo en el que me muevo, que no solamente no tengo ningún inconveniente sino que sería verdaderamente un placer discutir todo lo que pueda ser discutible, comentar todo lo que pueda ser comentable e informar de todo lo que yo conozco a la Cámara, en una visión global y en una pretensión de análisis completo. Lo que ocurre es que, como SS. SS. comprenderán, no me corresponde a mí decidir, la Cámara es soberana, requiere, el Gobierno responde, el ministerio tutelar me ordena y yo estoy absolutamente a su disposición.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Está también en la estimación positiva. **(Risas.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por favor, señor Ríos, deje al interviniente que hable con absoluta tranquilidad.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): Gracias por la sugerencia, señor Ríos. En cuanto a la precisión referida a costes, señor Piña, no es que esté referida a costes, en términos de que haya un algoritmo o un polinomio más o menos complicado, no. La postura europea es: los ingresos, las tasas, deben estar referidos a costes, en cuanto a que deben cubrir los costes y ni una peseta más. Y ése es el análisis y ésa es la inspección que pasamos en Eurocontrol, con las tasas a las que S. S. hacía referencia hace un rato, con la explotación o el uso del espacio aéreo; ésa es la situación en que el Consejo Internacional de Aeropuertos nos enfrentamos con el conjunto de compañías: AECA, ALA, IATA, IACA, etcétera, que analizan nuestros costes, y no solamente se permiten el exigir que los ingresos por vía de tasas, que repercuten como he dicho antes, en su escándalo de costes, sean exactamente la cobertura de los costes, sino que se permiten, no sólo aconsejarnos sino incluso indicarnos de manera casi imperativa que tenemos que mejorar este o este otro método de gestión, o esta inversión o esta pretensión, porque así nuestra producción sería de menores costes, lo que repercutiría en menos gastos.

En cuanto a la subida de las tasas de seguridad y al incremento de la cuantía de esas 150 pesetas, señor Piña, nosotros lo único que hacemos es plantear el esquema de los

gastos que vamos a tener, y cómo se van a cubrir. La Cámara es soberana en determinar, y es sólo la Cámara la que puede determinar si la tasa es o no es, si es así o no es así, si tiene esas características que componen el tipo de sujeto pasivo, etcétera, todas las características y todos los requisitos que debe tener para constituir una tasa y su cuantía, que es una de ellas. Podemos exclusivamente someter a la Cámara cuál es nuestro análisis, cuál es nuestro estudio, pero es la Cámara la que decidirá si suben o dejan de subir.

Señor Sedó, muchas gracias por su intervención. Y creo que no queda ningún tema más por contestar, señor Presidente. Por tanto, muchísimas gracias y repito que estoy a disposición de sus señorías.

— **LAS OBRAS EN TERMINAL Y TORRE DE CONTROL EN EL AEROPUERTO DE EL ALTET (ALICANTE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000554.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a pasar a la siguiente comparecencia, para informar sobre obras en terminal y torre de control en el aeropuerto de El Altet en Alicante. En principio iba a estar presente el Director General de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, don Carlos de Andrés, pero va a hacer la comparecencia el Director General de Aviación Civil, don Fernando Piña Saiz.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): Gracias, señor Presidente, pero si tengo que empezar a intervenir ahora debo solicitar la venia por un par de minutos para cambiar el guión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a suspender la sesión durante cinco minutos. **(Pausa.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Reanudamos la sesión y vamos a iniciar la segunda comparecencia de don Fernando Piña, para informar sobre obras en terminal y torres de control en el aeropuerto de El Altet, Alicante. Tiene la palabra el señor Piña.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): La lectura literal de la convocatoria entiendo que me obliga a poner a disposición de la Cámara una información absolutamente sucinta y técnica respecto a los dos puntos para los que he sido convocado: la ampliación y remodelación del edificio terminal y la urbanización en el aeropuerto de Alicante, expediente número 568/93. El inicio del expediente citado es del 8 de octubre de 1993. Para poder atender al crecimiento ya experimentado en el período 1986/1993, así como la demanda del tráfico prevista en los próximos años, se decidió acometer las actuaciones precisas para dotar al aeropuerto de las instalaciones necesarias. El día 21 de octubre de 1993 se pu-

blicó el anuncio en la prensa nacional, fijando un plazo de presentación de ofertas hasta el día 25 de noviembre de 1993. El día 26 de noviembre de 1993 se procedió a la apertura de las ofertas, que fueron 33, presentadas por un total de 15 empresas diferentes, con una baja media del 11,49 por ciento respecto al importe de licitación. El día 7 de diciembre de 1993, el equipo evaluador integrado por tres técnicos de Aena realizó la evaluación técnica, estimando aceptar todas las ofertas con los parámetros de documentación, documentación técnica y contenido de la misma, precios y plazos de ejecución.

El día 9 de diciembre de 1993, la mesa de contratación propuso la adjudicación del expediente de ampliación y remodelación del edificio terminal y organización de accesos y urbanización del aeropuerto de Alicante a la empresa Cubiertas MZOV, en su oferta base, por un importe de 1.919.882.971 pesetas y un plazo de ejecución de 12 meses. El día 20 de diciembre de 1993, el consejo de administración de Aena acordó adjudicar el expediente, según la propuesta de la mesa de contratación, en adjudicación definitiva. El día 20 de enero de 1994, se firmó por el representante de Cubiertas y por el director de la obra, don Pedro Nieto, ingeniero de Aena, el acta de comprobación y replanteo. El día 26 de julio de 1994, el consejo de administración, previa petición de la empresa informada y justificada, autorizó una modificación del contrato que suponía un incremento de 477.858.871 pesetas, un 24,89 por ciento sobre el importe del contrato —debo hacer constar aquí que, en aquel momento, la norma de contratación vigente en Aena autorizaba a realizar modificados hasta un 25 por ciento; desde septiembre de 1994, el tope se ha fijado en el 20 por ciento, y un aumento de plazo de tres meses. Con esto, el presupuesto final de la obra pasaba a ser de 2.397,7 millones de pesetas y la fecha de finalización al 20 de abril de 1995. Esa modificación se realizó en base a omisiones del proyecto, ésa es por lo menos la justificación que así consta, omisiones del proyecto, necesidad de un estudio geotécnico, reposición de servicios; condiciones impuestas por otros organismos, peticiones del aeropuerto y un protocolo de seguridad e higiene de Aena con los sindicatos, firmado con posterioridad a tal adjudicación.

El 24 de abril de 1995 se aprobó la prórroga número uno, que ampliaba el plazo de ejecución en ocho meses, hasta el 21 de diciembre de 1995, sin modificación de precio, ampliación que vino justificada, insisto en que por lo menos así consta en la documentación, por interferencias en los trabajos por la instalación del SATE (llamamos SATE al servicio de tratamiento automático de equipajes), interferencias en los trabajos con la ampliación de la plataforma, adecuación del edificio terminal a los acuerdos Schengen y un aumento del tráfico superior al previsto.

El día 18 de diciembre de 1995, el director de la obra, ante el desarrollo de otros trabajos en ejecución, solicitó una suspensión temporal parcial desde el 4 de diciembre de 1995 hasta el 2 de enero de 1996, y una segunda prórroga hasta el 15 de mayo de 1996. El consejo de administración de Aena, en su reunión del 8 de diciembre de 1995, acuerda prorrogar una suspensión temporal parcial y una

segunda prórroga sin incremento de costes de acuerdo con la pretensión expresada por el director de la obra. El día 21 de marzo de 1996, se produce la inauguración oficial y el día 14 de marzo de 1997 el acta de recepción provisional total. El día 23 de febrero de 1996, el Presidente de Aena, don Manuel Abejón, ante las dudas expresadas por la sección sindical de Comisiones Obreras del aeropuerto de Alicante sobre la duración y el coste de las obras, aprobó la autorización para que la dirección del aeropuerto de Alicante contratara con carácter urgente una auditoría sobre la ejecución y valoración de las obras de remodelación y ampliación del edificio terminal de Alicante, y con fecha 4 de abril de 1997 Arthur Andersen remitió unos primeros comentarios que están siendo contestados en este momento por los actuales responsables de Aena.

Segundo tema. Aeropuerto de Alicante, torre de control. Expediente 616/1993. El día 25 de octubre de 1993 se inicia el expediente número 616/1993, con un importe de licitación de 325 millones de pesetas, un plazo de ejecución de 19 meses y el 27 de octubre de 1993 se publican en prensa los anuncios. El día 3 de diciembre de 1993 se produce la apertura de las 13 ofertas presentadas con una baja media del 18,73 por ciento. El día 22 de diciembre de 1993, el equipo evaluador estima aceptar todas las ofertas a evaluación con los siguientes criterios básicos: diseño arquitectónico y el grado de detalle del anteproyecto, medios materiales y humanos ofertados, plazo de ejecución y oferta económica. La mayor puntuación la logra la oferta de Isolurba, que es la segunda más cara y la quinta de menor plazo. El día 27 de diciembre de 1993, la mesa de contratación, a la vista del informe técnico, propone la adjudicación a la empresa Isolurba, por un importe de 301.017.012 pesetas y un plazo de ejecución de 15 meses. El 27 de diciembre de 1993, el Director General de Aeropuertos Españoles, puesto que por su cuantía correspondía a este órgano de contratación la decisión, señor Martínez Sarandeses, adjudica, de acuerdo con la propuesta, la mesa de contratación. El día 26 de junio de 1994 se firma el acta de comprobación y replanteo por el representante de la empresa adjudicataria y por el representante de Aena. El día 26 de mayo de 1995, ante la solicitud realizada por el director del expediente, a instancias del contratista, el director de adquisiciones firma la propuesta de aprobación de prórroga del contrato por un período de tres meses sin modificación de precio. Las causas que justificaron esa petición se basaron en razones meteorológicas: fuertes vientos de enero a marzo de este año que, de acuerdo con la justificación que obra en la documentación del expediente, habían impedido el desarrollo normal de los trabajos. El día 30 de agosto de 1995 se finaliza la obra en la fecha prevista después de esa prórroga y el día 27 de junio de 1996 se firma el acta de recepción provisional y antes de ella se precisó unas obras complementarias para adaptar la instalación eléctrica a una normativa surgida en el transcurso de la ejecución de la obra y adecuar el entorno de la torre por una serie de peticiones del personal que iba a prestar servicio en la misma. Esa adecuación del entorno necesitó de un proyecto que se adjudicó por el procedimiento de contrata-

ción directa al mismo contratista que estaba realizando la totalidad de la obra.

En términos generales, éste es el informe que presento a SS. SS. con respecto a los dos expedientes que eran el motivo de la convocatoria a comparecer.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Como quiera que es una comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, para plantear los temas que estime oportunos, tiene la palabra don Manuel Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: No sé, digamos, si ironizar por la falta de entusiasmo en su intervención o si agradecer la sobriedad con la que ha dejado desnudos unos hechos bajo los que subyace parte de la preocupación que nos lleva a plantear esta cuestión y a pedir la comparecencia.

No se nos oculta la importancia que para la economía alicantina, para la imagen de una provincia, de un litoral, tiene el aeropuerto de El Altet; por tanto, vaya por delante nuestra preocupación siempre porque funcione lo mejor posible, porque no aparezcan elementos que distorsionen esa imagen o que puedan empañar su importantísimo papel económico, fundamentalmente en lo turístico. Sin embargo, ello nunca entendemos debe ser un obstáculo para que una fuerza política responsable plantee las críticas, plantee los problemas que detecte. Por otro lado, también somos conscientes de que el aeropuerto de El Altet, desde hace una serie de años, y no voy a poner el tope en ningún año, ha experimentado un importante crecimiento de pasajeros, unas ampliaciones que eran necesarias y que, por tanto, digamos que se podría hacer una valoración muy global, digamos positiva, de gestión, etcétera. Pero todas estas salvedades he de hacerlas porque no se nos oculta que estamos hablando de un tipo de obras que han ocupado la gestión de dos Gobiernos. Por tanto, entiendan que, con independencia de otro tipo de valoraciones políticas, a mi grupo y a mí personalmente no nos preocupa tanto saber quién ha sido el responsable de ciertas cosas que entendemos que se han hecho mal, políticamente, con denunciar unos hechos para que se ponga —y eso lo tiene que hacer el Gobierno actual, con sus directivos actuales— solución a los problemas.

Podríamos comenzar por cosas, digamos, anecdóticas, o que pueden parecer anecdóticas, pero a lo mejor a algunos no nos lo parece, como por ejemplo la desaparición de una fachada de unas esculturas de un autor emblemático, Eusebio Sempere, que no se sabe muy bien cuándo van a volver a situarse y no se sabe muy bien si están bien conservadas; no se sabe. Puede parecer incluso un detalle simpático —y ahora verán por qué digo esto de la simpatía— el enterarnos de que en un aeropuerto internacional de la importancia del de Alicante no haya servicio de electrónica a partir de las 12 de la noche, o que no haya electricistas a partir de las 3 de la tarde, o que no haya servicio de informática, o que no haya de fontanería a partir de las 3 de la tarde. Y esto no es decir por decir, esto es que se produce (según reconoce el Gobierno en una respuesta el 5 de

enero) un apagón de madrugada que duró una hora; eso sí —y aquí viene el detalle simpático—, según el Gobierno, la cosa no fue grave porque originó una penumbra, y el edificio en ningún momento estuvo completamente a oscuras. Pero, en fin, a lo mejor dio lugar a un ambiente más grato, para la espera a esas horas de la madrugada, que una total oscuridad —más íntimo, como me apuntan por aquí—, pero no deja de ser preocupante que ocurra esto en un aeropuerto de estas características. Eso sí, dicen: hay disponibilidad horaria; lo que quiere decir que se puede llamar por teléfono y acudirá un electricista.

Claro, sin duda más importancia tiene el elemento central de la comparecencia, al que se ha referido el señor Piña, que es el de la obra terminal. Unas obras, que como él ha explicado, tenían que haberse realizado hace mucho tiempo, que fueron retrasándose y que han finalizado, según respuesta del Gobierno, en enero del año 1996, y que en marzo de ese mismo año eran operativas, por así decirlo, en pleno uso. Pero la pregunta sigue estando presente. ¿Se han recibido oficialmente esas obras? ¿Se ha cumplido el trámite administrativo de recepción de la obra acabada? Porque en la última respuesta que yo tengo del 25 de febrero de este año se dice: La recepción provisional se efectuará en breve plazo; una vez firmada el acta de recepción provisional, se producirá la liquidación de las obras a favor de la empresa adjudicataria. ¿Qué ha sucedido para que durante tantos meses y meses con la obra acabada no se haya recibido oficialmente la obra? Entenderán que esto nos preocupe, porque algo tiene que pasar; no alcanzamos a imaginar que sea un problema de simple dejadez de un funcionario que no se haya acordado de este pequeño requisito, cuando estamos hablando de cantidades de miles de millones de pesetas.

Me alegra que el señor Piña haya introducido —entenderá que para mí es la única novedad en su intervención, porque de todo lo demás ya tenía respuestas escritas del Gobierno— el que se han recibido los primeros datos de la auditoría de Arthur Andersen. Esa auditoría fue solicitada por este Diputado hace algunos meses y se le contestó que todavía no estaba disponible; parece que han llegado con posterioridad esos datos y agradecería que, sin más demora, se nos hicieran llegar, si es posible. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Por tanto ésta sería una primera cuestión, ¿están recibidas las obras oficialmente? ¿Se ha cumplido ese trámite administrativo? ¿Por qué se demoró tanto tiempo? o ¿por qué se sigue demorando? ¿Dónde está el problema?

Segunda cuestión: la nueva torre. A diferencia de las obras de la terminal, que fueron así inauguradas de una manera poco lucida, aquí, sin embargo, se han inaugurado varias veces. Coincidiendo con algún proceso electoral, el señor Borrell y el señor Zaplana, para que no hubiera problemas, acudían e inauguraban; ha habido varios ágapes, según ha reconocido el Gobierno, con esta bella palabra de un origen etimológico simpático, y cada ágape costaba alrededor de medio millón de pesetas; pero, en fin, se ha inaugurado varias veces la nueva torre de control. Es una torre de control importante, necesaria, pero desde un primer momento los controladores de la torre denunciaron la

existencia de numerosos problemas en su construcción. Entendemos, y así hemos podido constatar en algunas reuniones mantenidas, que se han preocupado fundamentalmente de la seguridad, como no podía ser de otra manera. Algunas de estas deficiencias se han solventado, lo cual nos parece interesante, pero ha quedado en un zona de penumbra qué sucede con el radar de aproximación, qué va a suceder en el futuro. Dicho de otra manera, si un aeropuerto tan importante como el de El Altet dispone de la tecnología más avanzada en esta materia. Pero mucho más preocupante es la denuncia, que también formulan los controladores del aeropuerto de Alicante, sobre la existencia de otras zonas de penumbra, unas zonas de sombra físicas (disculpe el compareciente y disculpen SS. SS. si alguien tiene más conocimientos que yo en denominación técnica de esos problemas, reconozco que los míos son muy escasos, como pueden imaginar). Se habla, por parte de documentos oficiales remitidos por la torre de control de Alicante, de la existencia de zona ciega en la parte norte de la plataforma situada debajo de la nueva torre de control, que comprende desde el eje central de la misma, stand de aparcamiento 5 - 7 y 9, más toda la zona destinada a aviación general. Si yo no estoy equivocado, lo que quiere decir es que hay zonas del aeropuerto de Alicante, donde están los aviones, que no son vistas desde la torre de control. Yo no voy a decir si esto es un problema muy grave de seguridad o simplemente sería mejor... Lo que sí sé es que, a raíz de esta cuestión, controladores del aeropuerto de Alicante solicitan a un directivo, jefe del departamento de apoyo operativo de Aena, que esta circunstancia sea incluida para su publicación en AIP, que, según he sido informado, es una especie de boletín internacional donde constan todas las características técnicas y de seguridad de todos los aeropuertos del mundo. En la respuesta que reciben, con membrete de Aena, se viene a reconocer eso; asunto: «zona ciega en plataforma»; se dice que no se va a publicar, pero —cito textualmente— se podría utilizar una fraseología parecida a la siguiente (recomiendan a los controladores del aeropuerto de Alicante): rueda punto de espera RVY/10/28 —que no sé lo que significa—, rueda hasta un punto de espera a su discreción —se le dice al piloto— hasta salida, porque torre de control no le tiene a la vista. Yo insisto en que, desde mi absoluta ingenuidad, quizá acostumbrado simplemente a ver avances tecnológicos por televisión o por cine, me causa una cierta estupefacción que haya que recurrir a este tipo de cosas en un aeropuerto como el de Alicante; pero en fin, estoy dispuesto a escuchar buenos argumentos.

Y para concluir, hay una cosa que nos preocupa y es que en toda esta situación vivida en el último año o año y pico, de torres de control, controladores protestando, apariciones en prensa, etcétera, es muy difícil saber a qué responsable del aeropuerto de Alicante hay que dirigirse. ¿Por qué? El director del aeropuerto de Alicante, el señor Santapau, desde hace varios años, a primeros de este año es enviado al aeropuerto de Barranquilla en comisión de servicios por tres meses (puede que semana más, semana menos; quizá cometa algún error, pero más o menos creo que la secuencia de los hechos es la que le voy a contar),

con lo cual digamos que el director titular no está en el aeropuerto de Alicante. Se anuncia oficiosamente, por supuesto, que el señor Martínez Marco será el nuevo director, no llega a tomar posesión, con lo cual está tres meses el señor Juan Sala, funcionario también adscrito al aeropuerto de Alicante, pero regresa el señor Santapau la semana pasada y la semana pasada se comunica oficiosamente, y así es publicado en la prensa de Alicante, sin que nadie lo desmienta, que de nuevo el señor Martínez Marco va a ser el director del Aeropuerto. No se confirma, y al día de la fecha, si no estoy equivocado de noticias, vuelve a ser el señor Santapau director del Aeropuerto de Alicante. Pero ya no sabemos si eso es definitivo, si sigue siendo provisional, si ha sustituido al señor Sala; es decir, que en algún momento ha habido hasta, digamos, tres directores, sin que se supiera en algunas semanas quién era el actual. Seguramente a efectos de Aena siempre se ha sabido claramente quién era el director, yo no dudo de eso; pero han dejado que también se instale en la opinión pública la duda sobre la eficacia en la gestión, porque los cambios —y en algunos casos nos consta, aunque obviamente de esto, a diferencia de otras cosas, no tengo prueba documental— sí se han comunicado oficiosamente a directivos, sindicatos, etcétera; a veces, en una misma semana se ha anunciado que regresaba uno, que ése no iba a seguir, que era otro el que venía; en definitiva, ofrece una imagen que a nuestro modo de ver redundaba poco en la seriedad de la situación.

Esperando —y con esto concluyo— que se pueda hacer la luz, que desaparezcan en todos los sentidos las zonas de sombra sobre la gestión y sobre la actuación en el aeropuerto de El Altet, le insisto y le ruego de nuevo que informe, primero, sobre esta circunstancia del director, si puede decirnos taxativamente ahora quién es el director del aeropuerto de Alicante y si en un tiempo prudencial, por ejemplo quince o veinte días, va a seguir siendo el mismo; segundo, sobre la recepción de las obras de la terminal; y tercero, si se va a hacer algo por solucionar los problemas de zonas de sombra en la nueva torre de control de El Altet.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra la señora Bartolomé.

La señora **BARTOLOMÉ NÚÑEZ**: Señor Presidente, quiero agradecer en nombre de mi grupo parlamentario las explicaciones dadas por el señor Piña en relación con el aeropuerto de El Altet, en Alicante.

Tal como ha reconocido el señor Alcaraz, el aeropuerto de Alicante es muy importante para la Comunidad Valenciana, yo diría que estratégico, no solamente en lo relacionado con el sector turístico sino por el gran movimiento que tiene en relación con el sector industrial de nuestra provincia: la industria del zapato, la industria textil, la industria del turrón, etcétera. Después de treinta años de funcionamiento (precisamente en este mes se ha cumplido el treinta aniversario) se han realizado actuaciones muy importantes que lo han dotado de todas aquellas infraestructuras necesarias para ser un aeropuerto acorde con las necesidades de la comunidad, concretándose estas inver-

siones principalmente entre los años noventa y noventa y cinco, siendo los dos últimos años cuando más dotación presupuestaria ha habido destinada principalmente al proyecto de obra de la nueva torre de control a la ampliación y remodelación del edificio terminal, a la adquisición e instalación de pasarela para acceso a aeronaves, a la adquisición e instalación del sistema del tratamiento de equipajes, etcétera. Ampliándose algunos de estos proyectos, tal y como ha explicado el señor Piña, por la necesidad de incorporar nuevas actuaciones durante la ejecución del proyecto que mejorarán sensiblemente el resultado final del mismo. Dentro de las actuaciones pendientes está la revisión de la torre de control, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviones y la terminal de carga.

Reconocemos que es necesario que se haga un esfuerzo por parte del Gobierno del Partido Popular para terminar estas obras. Lo que plantea mi grupo parlamentario es que no solamente aparezca presupuesto para la ejecución de estas obras en los recuadros de los años venideros, sino que sea una actuación concreta, dada la importancia que tiene este aeropuerto. Desde luego, nosotros lo que vamos a hacer es un seguimiento del grado de cumplimiento de las inversiones previstas, valoramos como muy positivas las actuaciones que se han hecho hasta este momento y que han dado una categoría excepcional a este aeropuerto y, por supuesto, seguiremos insistiendo en que estas anomalías que parece ser que están surgiendo se resuelvan lo antes posible.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor Presidente, otra vez parece desviarse el objeto de la comparecencia cuando el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya plantea el nombramiento de entre tres, dos o un director de aeropuerto, lo que clarísimamente no responde a la petición de información sobre obras en terminal y torre de control del aeropuerto de El Altet.

Yo creo que no podemos olvidar, en cuanto a la importancia de este aeropuerto, que también es vital para la Comunidad Autónoma de Murcia, no sólo para la Comunidad Valenciana. Por tanto, como no se ha dicho, quiero hacer hincapié en que también es importante para esa comunidad, aunque el Presidente de la Comunidad Autónoma de Murcia no ha sido anfitrión de ninguna inauguración a mayores, afortunadamente.

Ésta es una comparecencia para nuestro grupo llamémosle agradable, máxime cuando la portavoz del Grupo Socialista habla de las anomalías que están surgiendo. El señor Piña en su exposición ha señalado fechas importantes: la inauguración de la terminal el 29 de marzo de 1996, con obras terminadas como su propia inauguración acreditaba, y la torre de control terminada el 30 de agosto de 1995. No olvidemos que las anomalías ya estaban y precisamente esas anomalías motivaron la auditoría de Arthur Andersen que se ha citado.

Las obras de aeropuertos no se terminan. Afortunadamente los aeropuertos son dinámicos; malo sería que no estuvieran en constante evolución, mejora y complemento. Por eso hay en los presupuestos del 98 unas previsiones de casi 1.000 millones y en los del 99 casi 500 millones de pesetas. Por tanto, yo quiero separar esa gestión de dos gobiernos, que decía el señor Alcaraz.

Se ha hablado de las zonas de sombra que existían en la torre de control y de que realmente en esta obra se ha hecho una inspección exhaustiva y prácticamente a posteriori por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Desde enero a abril de 1997, es decir, con las obras concluidas, con la auditoría en marcha y a punto de concluirse, la recepción provisional de las obras no ocurre inmediatamente después de concluir las obras; hay un plazo. En la torre de control, que no hubo más que una prórroga de tres meses desde la terminación hasta el acta de recepción, por las fechas que ha dado el señor Piña fueron diez meses. En el caso de la terminal fueron doce meses. Es decir, que se está en unos plazos de ocho, diez o doce meses de desfase entre la fecha de terminación oficial de obras y de recepción provisional como de cualquier obra pública. A pesar de esa inspección exhaustiva y, como digo, prácticamente a posteriori, reflejada en dos peticiones de informes sobre la auditoría y sobre la inspección realizada por la Intervención Delegada de Hacienda, que no se ha llevado a cabo, fue una falsa alarma como otras más que se repiten, otras más alarmistas en alguna de las once preguntas formuladas por parlamentarios de Izquierda Unida. Yo creo que todo ello, en la respuesta que nos ha dado a lo largo de la mañana el señor Piña, quedará reflejado con suficiente claridad, con la evidencia de la obra realizada, recibida e inaugurada con anterioridad, o reinaugurada en algún caso, según ha dicho el señor Alcaraz, pero estoy seguro de que quedará perfectamente hecha la luz en todas las sombras que hayan podido plantearse en esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las intervenciones de los grupos tiene la palabra el señor Piña.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): Agradezco particularmente la intervención del Diputado señor Carreño y puedo coincidir con las líneas generales expuestas por la señora Bartolomé. Señor Alcaraz, gracias por el aporte de elementos que pueden generar una mejora en la gestión. No era falta de entusiasmo, se lo garantizo; era quizás un malentendido sobre cómo se debería de configurar la obligación de respuesta lo que me ha llevado más a la sobriedad casi pura y simplemente burocrático-administrativa desde la lectura de un conjunto de hitos y de hechos sucedidos cronológicamente. Pero repito que no es falta de entusiasmo porque lamentable o afortunadamente —ya lo he citado esta misma mañana en esta sala— nada de lo que se refiere a aeropuertos, a transporte aéreo, a seguridad aeroportuaria, a seguridad de la aeronavegabilidad suscita en mí falta de entusiasmo. Llevo cuarenta y tantos años viviendo de eso y para eso; o sea, que en absoluto hay falta de entusiasmo.

Respecto a la fachada de autor emblemático, le garantizo que por lo menos preguntaré preocupado a ver qué solución se le puede dar a este tema. No le puedo contestar cuál es la solución porque no la sé, pero preguntaré preocupado para ver si se le puede dar solución.

En relación con los servicios en horarios de permanencia y de presencia, hay varias cuestiones: la disponibilidad de personal, los costes de personal, que en AENA son altísimos, con un convenio no especialmente flexible a la hora de la utilización por parte de la dirección de los distintos centros de producción de las disponibilidades tanto horarias como de trabajo de la gente, que precisamente en este momento están en discusión por parte de la representación de los trabajadores y la representación de la empresa en lo que en este momento hemos dado en llamar segundo convenio colectivo que está en discusión. Una razonable situación de compromiso entre las exigencias de gestión y las exigencias de recortes y de austeridad y de mínimos costes hacen que en buena parte de los aeropuertos y en función de las épocas del año, es decir, en función de la demanda del tráfico, se configuren determinados servicios de mantenimiento, determinados servicios de atención en presencia directa en los locales del aeropuerto o en permanencia de lo que en otros ámbitos se llama imaginaria, que usted lo conoce perfectamente, alguien localizable en un plazo no superior a tantos minutos, de forma y manera que acceda a las instalaciones aeroportuarias, en un plazo no superior a tantos minutos, a fin de que se incorpore al trabajo para resolver cualquier eventualidad que se produzca. Éste es el caso que usted ha citado. Ya le digo que es una situación de compromiso entre la cuantía de las plantillas, el coste y la atención dentro de unos baremos de eficacia que se van reanalizando en función de los resultados que obtenemos cuando ocurre algo como lo que usted ha citado que fue aquel apagón. Por otra parte, respecto a la suave, discreta o algo así como íntima penumbra, los equipos de emergencia, las dotaciones de emergencia se dedican específicamente a los sistemas esenciales para el mantenimiento de la operatividad aeroportuaria, lo que significa que en los edificios terminales todos los consumos de iluminación se atenúan y en cambio no se atenúa el suministro de fuerza. En esa hora que usted ha citado de apagón, creo recordar que está perfectamente acreditado que los servicios de *checking* de pasajeros, de emisión de tarjetas y de facturación de maletas no se interrumpieron. Cuando hay un problema de suministro, si pretendes mantener la totalidad del servicio posiblemente se va abajo todo el servicio, utilizando la fraseología que nosotros utilizamos, y es que cuando un sistema falla decimos que se ha caído, normalmente decimos que se nos ha caído, y entonces para que no se nos caiga todo atenúamos parte, que no es esencial para el funcionamiento operativo del aeropuerto.

En cuanto a la recepción provisional, como usted ha citado, efectivamente ha habido todo un conjunto de cuestiones que suscitaban alguna inquietud; inquietud que se ha ido resolviendo a lo largo del análisis de los temas. Se generó por mi antecesor esa previsión de auditoría que cuando S. S. la solicitó en el mes de febrero no la habíamos recibido todavía, que hemos recibido comentarios y que a

la vista de que esos comentarios no son esenciales se ha procedido en el mes de marzo, posteriormente a su petición, a la firma del acta de recepción provisional total.

En cuanto al tema de la torre, efectivamente hay zonas —y en este caso algo mayores que en la generalidad—, en todos los aeropuertos, en todos los estacionamientos de aeronaves hay zonas que no son vistas desde lo que nosotros llamamos el fanal de la torre, hay zonas que no se ven y sin embargo hay circulación de aeronaves por estas zonas. Y esa fraseología que se está citando, publíquese o no en el AIP, que no es un boletín de controladores, es una publicación oficial de la que se responsabiliza el Estado, que es responsable de la circulación aérea en un determinado territorio que coincide geoméricamente con los límites del Estado, o se amplía porque el FIR, la región de información aeronáutica, la región de control de tráfico aéreo está por fuera de sus fronteras, normalmente marítimas, por supuesto, porque en el caso de una frontera con otro Estado es la vertical sobre la línea fronteriza la que separa la responsabilidad de un Estado y el otro, como digo, ésa se remite después de la asunción por las autoridades correspondientes a OACI a Montreal, OACI lo publica en un primer ciclo AIRAC, se publica en un segundo ciclo y después se pone en vigor. Es decir, si la situación es lo suficientemente importante como para que sea necesario general conocimiento se publica en el AIP, de forma y manera que el comandante de la aeronave, cuando lee la ficha correspondiente a ese estacionamiento, sabe que en esta zona tiene que, como dice la frase, rodar a su discreción después de la autorización de torre para iniciar el rodaje, bien exclusivamente porque tenga a la vista el sector suficiente como para garantizar que no hay ningún tipo de obstáculo desde punta de plano a punta de plano, bien porque esté servido —que éste es el caso de Alicante— por los servicios que dependen de operaciones del aeropuerto que vía «Sígame», vía señalero o vía cualquier otra situación por pintada de las líneas por las que debe discurrir la circulación en tierra en la zona de estacionamiento están controlados, no por la torre sino por estos servicios, hasta un momento en que se transfieren —utilizando, repito, nuestra fraseología— de nuevo a torre porque ya tiene visión. Lo que no ocurre en Alicante ni en ningún otro sitio, porque eso no puede ocurrir, es que no tenga visión sobre el campo de vuelos, pero sí ocurre con una cierta frecuencia y no solamente en aeropuertos españoles que hay zonas sin visión en el estacionamiento de aeronaves, lo que ocurre es que por supuesto están controladas, publicadas y son de general conocimiento para todos aquellos que operan en esta zona. Es más, le digo que existen aeródromos en el mundo, y algunos de ellos en España, que ni siquiera tienen torre de control y que su control se hace por la torre de otro aeropuerto y simplemente por el intercambio de información aeronáutica.

En cuanto al radar, en las posiciones de torre de control, de acuerdo con la tecnología al uso en este momento, no se requiere información radar APP, es decir, aproximación; no está requerida. Sin embargo, la pretensión de mejora de seguridad, debido al incremento de tráfico que he citado en mi comparecencia anterior, nos ha llevado a poner en mar-

cha a partir de 1998, un programa de inversiones en el que se dotará a las torres de control de los aeropuertos con mayor volumen de tráfico de una presentación radar, que no es un instrumento necesario para la operación de los controladores de torre, pero es un adicional de información que complementa la información que reciben por vía de la presentación de planes de vuelo automatizada, por vía de comunicación voz y por vía de presentación de información meteorológica del aeropuerto, que son las tres que operan para el buen orden de la prestación de servicio de control desde la dependencia de torre en el ámbito que le corresponde.

Y en cuanto al responsable del aeropuerto, yo no quiero bromear, por favor, no piense usted que estoy frivolisando ni muchísimo menos. Creo que mi papel aquí es lo suficientemente serio como para tomárselo con la seriedad debida. Nosotros llamamos radio macuto a todo este conjunto de informaciones que acostumbran a darse. Yo estuve en otra ocasión al servicio del Estado y en unas responsabilidades muy parecidas, en el Ministerio de Transporte, y durante 15 días radio macuto presionó prácticamente a todos mis colaboradores diciendo que me marchaba a desempeñar un cargo al Ministerio de Justicia, donde realmente mis conocimientos hubieran sido muy poco útiles y se me hubieran generado enormes problemas debido a mi falta de conocimientos sobre el sector. No ha habido por parte de los órganos gestores y directores y de quien es competente en AENA, que es el director general como jefe de personal y máximo responsable ejecutivo, ningún cese del director señor Santapau, ni ningún nombramiento de ningún otro señor. El segundo habitual, que es el señor Sala, se ha hecho cargo en funciones durante el tiempo en que el señor Santapau, por necesidades del servicio, se ha desplazado al aeropuerto de Barranquilla. En el fondo no deja de ser de enorme enhorabuena para el señor Santapau y un reconocimiento a la importancia de Alicante que su responsable haya sido seleccionado para ir a poner en marcha desde AENA un aeropuerto fuera de España que necesita de unas condiciones especiales para lanzarlo en su operación. El señor Santapau sigue siendo el director; cuando él está es el responsable y cuando él no está interviene vía comunicación con su equipo y el que se hace cargo es el director en funciones, como en cualquier otro sitio, que es el segundo, el señor Sala.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, es costumbre en esta Comisión que éste sea un turno brevísimo. Señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Señor Piña, no voy a decir que ha aclarado todas las dudas, alguna sí, porque desde la última recepción de información han transcurrido algunos meses y en su discurrir se han solucionado o se empiezan a solucionar algunas cuestiones.

Lo que no puede acabar de satisfacernos es esta última explicación que usted ha dado sobre la dirección del aeropuerto, que en una situación tan compleja, como usted mismo ha reconocido en su intervención, el aeropuerto de Alicante no haya tenido a un director durante meses pre-

sente. ¿Es que no había otro director que mandar a Barranquilla que el de Alicante cuando se estaba poniendo en marcha una nueva torre de control? Queda la duda de qué ha pasado con todo este trasiego de personal.

Y completando la brevísima intervención, quiero decir al señor Carreño que creo que me ha hecho el mayor elogio que se le puede hacer a un Diputado, lo cual quizás entre compañeros no está mal, y es recordar la preocupación que yo he mostrado por el aeropuerto de Alicante. Ahora bien, lo que creo que no es de recibo y que deberíamos desterrar todos es esa acusación de que cuando un Diputado pregunta o pide una comparecencia está creando alarmismo. Yo no sé si los diputados de su partido en mi provincia han tenido alguna intervención por esta cuestión o si en el pasado intervinieron. No lo sé, porque no me dedico a vigilar a los diputados del Partido Popular, como parece que se dedican a hacer los diputados del Partido Popular conmigo. Tampoco sé si los diputados del Partido Popular, que sí son invitados a inauguraciones, a diferencia de los de otros partidos, tienen información que yo no tengo. Por tanto, mis únicos mecanismos son preguntar al Gobierno y hacer las declaraciones a la prensa que considero oportunas. Pero, por favor, no cojan el síndrome de alcalde de pueblo de película *Tiburón*, y es que cuando existe algún problema siempre la culpa la tiene el mensajero, siempre hay que criticar y al final los culpables son los diputados de la oposición y los medios de comunicación que informan de las cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Bartolomé.

La señora **BARTOLOMÉ NÚÑEZ**: Agradezco al señor Piña las explicaciones que ha dado a la respuesta a esta comparecencia. Yo creo que ha quedado bastante clara cuál es la situación actual del aeropuerto.

Señor Carreño, mi grupo parlamentario se siente orgulloso de la situación en la que ha dejado al aeropuerto de El Altet, en Alicante, y, desde luego, no es de recibo que después de un año de gestión del Gobierno del PP todavía siga escudándose en la gestión del Partido Socialista. Yo creo que ustedes a partir de ahora tienen la responsabilidad del mantenimiento no sólo del aeropuerto de El Altet, sino de cualquier infraestructura, y por supuesto de mejorarla. Ahí están para mejorarla, para velar por los intereses de este país, y lo que tienen que hacer es ponerse en marcha y no pasarse toda la legislatura —que parece que es el camino que llevan— escudándose constantemente en la gestión del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Estoy sorprendido porque yo en ningún momento he hablado de alarmismo; en ningún momento he hablado de alarmismo. Evidentemente no he felicitado porque haya hecho once preguntas al señor Alcaraz, pero no he criticado en ningún momento que ejerza su actividad parlamentaria. Consideré que la inspección ejercida sobre las obras, tanto de la terminal como de la torre de control,

ojalá hubiera sido posible extenderla al resto de aeropuertos y al resto de obras públicas españolas. Tampoco he dicho nada que se salga de la verdad en cuanto a lo que ha manifestado la portavoz del Grupo Socialista. El «Diario de Sesiones» lo dirá. Insistía en anomalías en función del acta de terminación de las obras, tanto de la terminal como de la torre de control, que fueron la primera el 29 de marzo de 1996 y la segunda el 30 de agosto de 1995. Lo que están haciendo el Gobierno popular y AENA es corregir los defectos existentes en las obras en aquel momento, corregir las sombras y que se haga la luz en las obras y en todos los temas, y a eso ayudan iniciativas como la del señor Alcaraz. No le voy a felicitar, pero me parece espléndida esta iniciativa y ojalá se extienda a otros aeropuertos.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar, ¿quiere decir algo más don Fernando Piña?

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL** (Piña Saiz): Tenía razón el señor Alcaraz. Me había dejado una cuestión en el tintero. Había usted comentado, señoría, la cuestión de la auditoría. Por supuesto que estará a disposición de la Cámara en cuanto esté cerrada por parte del auditor y esté cerrada por parte de AENA y aceptada con o sin comentarios, pero como en estos momentos todavía no lo está no puedo hacérsela llegar. Naturalmente cuando esté, como toda la documentación que exista o pueda existir en AENA, estará a disposición de la Cámara.

Quiero hacer un simple comentario —insisto— que no es en términos jocosos. No solamente se trataba y se trata en cada caso, en éste en particular, de encontrar a alguien que cumpliera con todas las condiciones del perfil, habida cuenta del desplazamiento fuera de España, habida cuenta de la peculiaridad de la cuestión y habida cuenta de que estamos iniciando esa actividad, también había que contar con que el interesado quisiera. Y entre que la primera parte adelgaza bastante el número entre los que escoger, y la segunda lo adelgaza todavía más, ésa puede ser una de las razones o la gran razón por la que fue Jaime Santapau.

Muchas gracias, señor Presidente, señorías. Estoy a disposición de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Se suspende la sesión hasta la tercera comparecencia, que espero que sea antes de las 13 horas.

**Se reanuda la sesión.**

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES (VILLAR URIBARRI) PARA INFORMAR SOBRE EL GRADO DE CONOCIMIENTO DEL MINISTERIO ACERCA DEL NUEVO PLAN DE EMPRESA DE ERICSSON. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000581.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión con la comparecencia del Secretario General de Comunicaciones ante la Comisión de Infraestructuras para informar sobre el grado de conocimiento del Ministerio acerca del nuevo plan de empresa de Ericsson.

Damos la bienvenida al Secretario General de Comunicaciones en su primera comparecencia en esta Cámara, ante esta Comisión, y le agradecemos el esfuerzo que ha hecho para adelantar su llegada aquí, que estaba fijada a las 13 horas; usted ha hecho todo lo posible por llegar antes y le damos las gracias por ello.

Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Villar Uribarri): La pregunta entiendo que se circunscribe a que se exprese el grado de conocimiento que el Ministerio tiene respecto del plan de empresa de Ericsson, que es filial de la matriz sueca Ericsson.

Querría decir, como dato puramente introductorio y con el deseo de ser absolutamente transparente en cuanto a ese grado de conocimiento, en primer lugar, que Ericsson es una entidad privada, que el Estado respecto de ella no lleva a cabo ninguna función de tutela y, además, que en el indeseable caso de que hubiese un expediente de regulación de empleo, no es el Ministerio de Fomento sino la autoridad laboral dependiente, bien de la comunidad autónoma que tenga asumidas competencias en este aspecto o bien eventualmente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la que sería competente para conocer de la tramitación del oportuno procedimiento. Con el deseo de absoluta transparencia, en todo caso sí le digo al señor Diputado que formula la pregunta que el conocimiento que se tiene respecto del futuro empresarial de Ericsson deriva exclusivamente de una carta que se remitió por el Presidente de Ericsson al Ministro de Fomento y que está fechada el 25 de marzo último. En esa carta se dice lo siguiente: Parte del sector productivo que Ericsson lleva a cabo se va segregar y se va a ceder a dos multinacionales americanas, cuyos nombre son SCI y Solectron, que van a asumir parte de la actividad productiva de Ericsson de forma gradual en un período de dos años. Se trata de la elaboración de determinados circuitos impresos; por tanto, hay una segregación de actividad.

Ericsson, y siempre son palabras de Ericsson, indica que ello no va a significar merma de los puestos de trabajo que hoy existen en la planta de Leganés, que está destinada a la elaboración de este tipo de circuitos. Que en las conversaciones que mantiene con SCI y Solectron es una condición básica el que se garantice la viabilidad del empleo de las 350 personas ahora contratadas, porque ése es su deseo. Se está en vía de diálogo. En todo caso, existen determinados derechos de los trabajadores, como el señor Diputado conoce, derivados de la estricta aplicación del estatuto; es decir, sería un supuesto de subrogación o un supuesto de cesión de trabajadores; existe el juego eventual de la responsabilidad solidaria que también conoce; las conversaciones están en curso, por lo que nosotros sabemos, y se deseaba en el momento en que la misiva se remite al Ministerio de Fomento concluir las al final de

marzo. Cuando se nos dice a nosotros: ¿cuál es el grado de conocimiento? El grado de conocimiento es éste; no le oculto al señor Diputado que, como consecuencia de la pregunta que se formula, por parte del Ministerio nos hemos puesto en contacto con representantes de Ericsson, les hemos encarecido una gran capacidad de diálogo y que tengan capacidad también para el mantenimiento del empleo. Y entiendo que, desde el punto de vista de una Administración responsable, éste es el papel que se debe jugar; un papel de puro diálogo y también un papel de potenciación del empleo allí donde sea posible; pero en todo caso aclarando como *prius* que Ericsson es una entidad privada y que la eventual fiscalización de la entidad a efectos de desaparición de puestos de trabajo no competiría en ningún caso al Ministerio de Fomento y eventualmente podría corresponder, si fuese un órgano del Estado el competente, al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, como autor de la iniciativa de la comparecencia, el Grupo Socialista del Congreso, y, en su nombre, el señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Bienvenido también, como le ha dicho el señor Presidente, a esta su primera comparecencia en la Comisión.

Bien es cierto que Ericsson es una empresa privada y que, por tanto, formalmente las relaciones con el Gobierno deben establecerse en el ámbito estrictamente privado, no hay ninguna capacidad de coparticipar por el Gobierno en el proceso de toma de decisiones de esta empresa, pero los Gobiernos de todos los países —con normas no escritas, que no constan en ninguna parte— tienen una cierta capacidad de influencia sobre los procesos tecnológicos industriales, de empleo que se producen en su territorio y especialmente cuando afectan a un sector tan importante como el de las telecomunicaciones, y sin que, objetivamente, haya ninguna causa que pudiera justificar un cierto abandono, por no decir un pleno abandono, de la actividad industrial del grupo Ericsson en nuestro país, y su decisión de utilizar el modelo de contratos con otras empresas para la adquisición de una serie de bienes que ahora se están produciendo en la factoría de Madrid, en Leganés en concreto.

No le oculto al señor Secretario General la inquietud compartida por todos los grupos parlamentarios; tengo aquí los acuerdos de plenos de muchos de los municipios de la zona sur de Madrid, donde sin distinción de pertenencia a ningún grupo político, incluidos por supuesto los concejales del grupo que apoya a este Gobierno, manifiestan su inquietud. Manifiestan su inquietud por la zona sur de Madrid que, por su característica industrial, sufre con especial saña las consecuencias de la situación actual del empleo y de la actividad económica en el país, porque en Leganés, en este caso concreto de una manera más especial, la verdad es que están en el aire algo más de los 300 empleos que hemos creído escuchar a don José Luis Villar; son algo más del doble incluso.

Aunque comparto con el señor compareciente la idea de que formalmente estamos ante un caso de una empresa

privada, me induce a pedir esta comparecencia una comunicación interna de la empresa que, por razones que no vienen al caso, llega a nuestras manos, y en la que se dice textualmente que: la alta dirección ha informado formalmente a los Ministros de tal y tal, y Fomento y al Presidente de la comunidad, quienes han manifestado su aprobación por el plan. Lógicamente esto no tiene más valor que el que le queramos dar a una comunicación interna de una empresa; puede ser incluso falso, pero la afirmación que se hace es suficientemente rotunda como para situar el plan de empresa y la responsabilidad de su gestión de una manera colateral en el ámbito de una Administración general del Estado de la que se llega a afirmar, no sólo que conoce, sino que aprueba el plan.

Ericsson es una empresa privada, bien es cierto, pero que crece en este país fundamentalmente al calor de los contratos con empresas públicas o semipúblicas, como era Telefónica, que tiene también, en el caso concreto de Airtel, un contrato importante para suministro de equipos, y que viene manteniendo a lo largo de los últimos años una creciente actividad económica; lo sitúan hoy en el primer lugar del ranking de las empresas del sector, y entre 1995 y el siguiente, en sólo un año de diferencia, aumentaron sus ventas de 91.000 a 148.000 millones de pesetas; 60.000 millones más en un año, como le digo, todo fundamentalmente al amparo de empresas que hasta hace poco han pertenecido o han estado, de alguna manera, relacionadas con el sector público. Hoy ya no es así, pero en la fase del crecimiento espectacular de la empresa sí lo era.

Lo cierto es que resulta difícil de entender cómo una empresa que en sólo un año incrementa su volumen de ventas con importantes exportaciones en más de 60.000 millones, viene a plantear —y el Ministerio no sólo lo conoce sino lo aprueba, insisto, según esta comunicación interior de la empresa— el desmantelamiento de la actividad industrial.

Hizo un descubrimiento Ericsson que era conocido en el sector de las telecomunicaciones desde hace muchos años: que se iba a ir produciendo una convergencia entre lo que son, en sentido estricto, telecomunicaciones, medios informáticos, comunicación, etcétera, creando lo que ellos llaman Infocom, un nuevo sector que, en definitiva, es la sociedad de la información y la gestión de los grupos multimedia. Para ello pretenden fusionar dos de las empresas más importantes: EME y ECE que están las dos dedicadas a las telecomunicaciones, bien públicas o bien de redes privadas, las pretenden fusionar en una nueva actividad, exclusivamente de servicios al cliente, lo que llevaría al cese de la actividad de la fábrica que mantiene en Leganés con más de 2.200 empleos. Esta fábrica, que continuaría siendo propiedad del grupo Ericsson, sería gestionada en un contrato de producción por las dos empresas que ha señalado el señor Secretario General; por SCI y por Selectron.

Sobre algunas de esas empresas, señor Secretario General, tenemos datos inquietantes: están instaladas en países donde no son precisamente las garantías de los trabajadores y la protección de la Seguridad Social y los convenios

colectivos razonables un exponente de la actividad en esos países, sino más bien lo contrario.

Por tanto, es absolutamente comprensible la inquietud de un número importante de los trabajadores que se pueden ver afectados por este cese o —dicho de una forma más precisa— por ese traslado de las empresas que actualmente forman parte de grupo Ericsson a empresas que contratarían sus servicios en el futuro, en condiciones laborales que no conocen y que, por supuesto, serían diferentes, a la baja, de las actualmente pactadas con Ericsson.

Ericsson ha sido una empresa ejemplar, y los sindicatos de Ericsson también, y hace ya unos años firmaron el plan Ericsson 2000, en el que se intuía que las modificaciones técnicas en el sector debían llevar a una actitud empresarial donde el largo plazo no existe —por decirlo de una manera gráfica— y donde los movimientos constantes en el mercado y en las tecnologías deberían de incitar al capital y a los sindicatos, a estos trabajadores, a un proceso de actualización permanente. Y en ese mismo plan Ericsson 2000 se recogen los sistemas y los procedimientos para abordar, de común acuerdo, las modificaciones organizativas, empresariales, que sean precisas para mantener la empresa en el mercado, para no perder cuotas y, en definitiva, para que siga siendo una actividad económica rentable, solvente y con mantenimiento del empleo.

Esas condiciones no se han cumplido. Cuando empezaron los primeros rumores sobre este nuevo plan de empresa, el 21 de octubre pasado, se volvieron a reunir la empresa y los trabajadores, y los sindicatos hicieron una declaración de intenciones o un acuerdo en el que las dos partes establecían que cualquier planteamiento organizativo de estructura o de la producción que afecte al volumen de la plantilla o condicione el futuro de la misma será analizado previamente por la comisión de seguimiento del plan. Esto no se produce y un buen día los trabajadores de la empresa se encuentran en la situación de que, por decisión del grupo matriz, lo cual es cierto, hay una reestructuración importante en el plan de las actividades de la empresa, de resultados de la cual más de 700 trabajadores, que están actualmente en las líneas de chapas, placas y cables, pueden, como digo, ver afectada su continuidad en el empleo, en el peor de los casos, y, en el mejor de los casos, su traslado a otras nuevas empresas en condiciones de calidad de empleo, no solamente del salario, sino de calidad de empleo, que es muy alta en Ericsson, francamente muy inferiores a las que tienen en estos momentos.

¿Y qué puede hacer la Administración en esto? Hombre, pues ya le decía que hay una serie de normas no escritas, mediante las cuales los Gobiernos tienen manifiestamente la capacidad de influir en las decisiones empresariales, que obedecen a intereses exclusivamente económicos, introduciendo algunos criterios de interés general, como el mantenimiento del nivel y de la calidad del empleo. Nosotros los vamos a ayudar; usted ha dicho que han encarecido a esta empresa que sea el procedimiento del consenso y del diálogo el que permita encontrar una solución razonablemente pactada entre ambas partes para el futuro de la empresa y para los trabajadores que se puedan ver afectados por su reestructuración. No sé si esto va a terminar en un

expediente de regulación de empleo, en su caso sería competencia de la comisión social, pero ésta no es una cuestión de asignar competencias o descompartimentar las competencias, sino de trasladar al Gobierno nuestro convencimiento de que el Gobierno debe y puede, y tiene instrumentos suficientes, como para lo demás ha demostrado recientemente en otras áreas, influir en la actividad de empresas que no pertenecen al sector público.

Los mismos trabajadores han manifestado a la empresa que si, como consecuencia de las negociaciones que mantengan para establecer de común acuerdo los criterios en los que se debe acometer este nuevo plan de empresa, no fuera posible mantener la totalidad del empleo, se buscarían salidas de una forma pactada, que están recogidas además en el citado documento Ericsson 2000, dando una vez más una muestra de entender los problemas de la economía, de entender los problemas del sector, pero de la irrenunciable defensa de los intereses que a ellos les afectan, que son el mantenimiento del puesto de trabajo y la calidad de ese puesto de trabajo.

Y hay un conjunto de actuaciones del Gobierno que a mí me parece que son posibles. En primer lugar, subrayar con carácter permanente ante la empresa ese encarecimiento al diálogo para llegar a un acuerdo con los trabajadores en su conjunto y especialmente con los afectados; en segundo lugar, el plan de compras de Telefónica puede ser muy importante para esto. Yo sé que ya no es pública, no tiene ninguna participación pública, pero hay una clara facilidad de conexión con el Gobierno, con el Presidente y con los consejeros que fueron nombrados en la última etapa, se decía, como representantes del interés general de los españoles. Yo creo que la política de compras que desarrolle Telefónica puede ser un instrumento de negociación con Ericsson para intentar que sus relaciones con los trabajadores se produzcan por las vías de acuerdo y de consenso que usted ha indicado.

En el proceso de venta del segundo operador, Retevisión, tampoco estaría de más que se hiciese especial hincapié en que los bienes y los servicios que sean precisos a este nuevo operador y que existan en el mercado nacional se compren en el mercado nacional, lo cual significa un claro apoyo a Ericsson, a Alcatel también y a otras empresas, pero fundamentalmente a Ericsson como número uno. Tenemos que reconocer que algunas iniciativas de Retevisión, que se abortaron en el último momento, no iban precisamente por este camino y pretendían contratar con empresas extranjeras —con una empresa canadiense, creo recordar, cuyo nombre no puedo citar en estos momentos— una serie de bienes y de servicios que estaban disponibles en el mercado español.

Por último, no hay que renunciar a la responsabilidad global que tiene el Estado en este caso, en coordinación con la Comunidad Autónoma de Madrid, de hacer una defensa efectiva de esta planta industrial, de su actividad económica, del mantenimiento del empleo y del mantenimiento de la calidad de ese empleo. Son setecientos y pico empleos que están en el peor de los casos en el aire y que en el mejor de los casos verían radicalmente cambiadas sus condiciones de calidad. Yo estoy seguro de que el Go-

bierno, si así lo quiere, tiene instrumentos suficientes, no para negar la autonomía de la empresa de desarrollar las estrategias empresariales que crea convenientes —hasta ahí se puede llegar—, no es eso lo que digo en nombre de mi grupo, porque no le corresponde al Gobierno en ningún caso hacer eso, pero respetando el plan de empresa de Ericsson, que por lo demás tengo que decir que me parece tecnológicamente acertado y previsor de los cambios que se están produciendo en el sector y que colocará a esta compañía en una buena situación para continuar manteniendo el nivel de líder que tiene en el sector, insisto en que, respetando eso que pertenece al ámbito privado, el Gobierno tiene instrumentos suficientes —algunos se los he relatado a vuelapluma— para conseguir que ese plan de empresa no sea traumático para un número importante de empleados actualmente en Ericsson que puedan mantener su empleo y que en el peor de los casos, si son transferidos o cedidos a esas nuevas empresas, Selectron y SCI, que pretenden tomar la actividad industrial de la actual planta en Leganés, eso no suponga merma ni disminución de la calidad el empleo que hasta ahora vienen disfrutando.

Como digo, no es una iniciativa concreta del Grupo Parlamentario en cuyo nombre hablo. Me consta que se han reunido con todos. Quizás yo he sido más rápido al pedir esta comparecencia, pero estoy seguro de que es un interés compartido por todos, un interés compartido por los municipios de la zona, que cuenta con el apoyo de los concejales del grupo que apoyan al Gobierno y que estoy seguro de que el Gobierno no solamente puede, sino que quiere, que este tipo de actuaciones produzcan una solución satisfactoria al conflicto que se viene planteando en esta empresa.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar la palabra al señor Santiso, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, pero quiero recordarle que ésta es la Comisión de Infraestructuras; o sea, que reconociendo que ciertamente hay un amplio campo para hablar, no entremos en unos tecnicismos de carácter social propios de otra Comisión. Tiene la palabra.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muchas gracias por la comparecencia, que yo creo que puede ser importante porque al fin y al cabo Ericsson atraviesa una situación complicada. Es verdad que es una empresa privada, pero yo creo que tiene relación tanto con la política que puede efectuar el Ministerio de Fomento como también el Ministerio de Industria porque en el fondo estamos hablando de cómo abordar el problema de las multinacionales, en este caso en este sector, y qué papel pueden jugar los distintos ministerios y el propio Gobierno ante una situación que se está generalizando especialmente en estos sectores. Otro día hablaremos de otras empresas como Sintel, caso de nuevo abierto, y otras similares porque las características se repiten.

Yo no quiero sindicalizar el debate, aunque es verdad que ahora mismo precisamente vengo de verme con el comité de empresa y una representación de los trabajadores, en que por cierto los hay también del Partido Popular y del

Partido Socialista, es decir, que lo compone toda la sociedad. ¿Pero cuál es el problema de fondo, en mi opinión? En primer lugar, en un ejercicio de corresponsabilidad, sindicatos y empresa firmaron en su día el Proyecto 2000, en el que se hablaba —y voy a citar sólo dos apartados concretos— de que por lo anteriormente expuesto configuraba a Ericsson como la planta industrial de suministros, productos que generen dichos mercados en función de su capacidad; y en el punto 2.6, en cuanto a la política de subcontratación, dice que, en tanto la compañía tenga capacidad de producción e inversiones realizadas para fabricaciones de alta tecnología, la fabricación de debe llevar a cabo en Ericsson, S. A. ¿Cuál es el problema de fondo? Que hay un cambio estratégico que intenta dejar a la matriz de la compañía para la comercialización y la distribución y trasladar la fabricación a otros, externalizándola y dividiendo la empresa en dos, pasando 1.500 trabajadores a Infocom y manteniendo 750 en Ericsson, S. A. A su vez, todo apunta a que esa parte de la plantilla que se va a Infocom se trasladaría posteriormente o se intenta que sea asumida por SCI como suministrador probable a futuro. Paradójicamente, la propia comunidad de Madrid reconoce que probablemente, si esta empresa SCI u otras se implantaran, también tendrían ayudas públicas para implantarse, en esta búsqueda permanente que tienen todas las comunidades, legítima y lógica, de intentar atraer inversiones y nuevas empresas.

Nuestra reflexión como grupo es que en estos casos es mucho más rentable mantener el empleo de las empresas ya existentes. No estamos hablando de empresas deficitarias ni nada similar, sino de una empresa que según nuestros datos ha tenido 12.000 millones de beneficios, de los cuales serían 4.000 netos y 8.000 previsiones para precisamente el proceso de posible reconversión. Por tanto, aquí hace falta una reflexión profunda, porque al final va a pasar el problema a otro ministerio, al de Trabajo, y a trasladar el conflicto a las comunidades autónomas. Por ello me gustaría saber, en esa visión interministerial, qué planteamientos se tienen para intentar evitar este tipo de procesos que llevan automáticamente a que empresas rentables, con esta visión de que la externalización de costes es lo mejor del mundo, lo que hacen es deteriorar el mercado de trabajo y producir una precariedad importante en empresas consolidadas, empresas punteras tecnológicamente, y saliendo ya de acuerdos en que los sindicatos empiezan a sentirse burlados en el sentido de que se hacen esfuerzos importantes porque, por ejemplo, ese acuerdo en su día significó la eliminación de la antigüedad en la empresa, todo aquello que se dice que ya estaba obsoleto en las relaciones laborales. Pero a continuación, cuando se llega a esa meta, siempre aparece otra más allá que vuelve a debilitar y a golpear no ya sólo el aspecto laboral, sino la propia implantación industrial, produciéndose de hecho lo que siempre en estos debates surge, que es el efecto sede, donde en este caso Ericsson matriz, que sería Suecia, mantiene lo que es la fabricación y en Europa se va implantando, poco a poco, convertirse en meros comercializadores del producto y por ello se mantiene la actividad industrial en la empresa madre.

Yo sé que es un problema muy complejo, muy difícil de abordar y en el que hay pocos mecanismos, pero quería dejar aquí estas reflexiones, estas preocupaciones, y sobre todo intentaba adelantarme para saber, en la medida en que puede haber actividades de mediación, más las repercusiones que puede tener, como se ha dicho antes —y comparto prácticamente toda la intervención del compañero del Grupo Socialista—, en este otro tipo de casos, lo que va a suceder con Retevisión, en qué medida se puede influir para que tengan, en mi opinión, un mejor trato aquellas empresas que garanticen un proyecto industrial que asegure tejido industrial, que asegure fabricación a nuestro país y no nos convirtamos en meros vendedores de productos fabricados en otras partes. En principio ésta es la reflexión. Por tanto, que se vea con mucho interés porque insisto, esto está pasando en este sector, en muchas otras empresas similares, y lo vemos con una tremenda preocupación, para terminar después buscando recursos públicos para la implantación de nuevas empresas filiales que en definitiva viven de los contratos iniciales que se dan en este caso a Ericsson o a empresas similares.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Señor Presidente, en primer lugar, como han hecho otros portavoces, quiero dar la bienvenida a esta Comisión al Secretario General de Comunicaciones y agradecerle su presencia y la información que nos ha facilitado sobre esta cuestión.

Como portavoz del grupo parlamentario y como Diputada por Madrid, y por tanto más afectada si cabe en los problemas de los madrileños y principalmente de la zona sur, quería mostrar nuestra preocupación por la posible repercusión en el empleo de los planes de futuro de la compañía Ericsson, planes lógicamente aceptables siempre que garanticen la viabilidad de la compañía y que, por supuesto, adapten la realidad laboral al proceso tecnológico. Nosotros creemos que hay que impulsar todas las empresas de manera que tengan viabilidad económica, cosa que tiene la compañía Ericsson, pero tiene que adaptarse al futuro sobre todo en materia de telecomunicaciones, temas que van muy deprisa y por tanto conviene que todas las compañías se adapten a ello, pero tenemos que pensar por supuesto en la continuidad de los empleados, de los trabajadores de Ericsson. Por tanto desde el Grupo Popular queremos manifestar nuestro compromiso con el mantenimiento del tejido industrial y económico de la zona sur de Madrid. Creemos que es una zona que necesita mucha ayuda todavía de todas las administraciones por lo que desde aquí solicito a todas las administraciones el apoyo para que se mantenga el tejido industrial y económico que se está creando y ya está existiendo en la zona, y se mantenga también una actividad industrial de calidad y de empleo estable, tanto en esta compañía como en otras empresas que están actuando en esa zona.

Por otro lado, tengo la total seguridad —queríamos manifestarlo así en esta Comisión— de que desde el Ministerio de Fomento, que ciertamente no tiene la competencia

en esa cuestión porque estamos hablando de una empresa privada, con planes privados, y no estamos hablando todavía, en ningún caso, de un expediente de regulación de empleo, por tanto no es una competencia que sea del ministerio que tenga o que pueda actuar directamente en la comunidad y decirle que hay que hacer esto y esto, se fomentará el diálogo. Agradezco mucho y me ha alegrado escuchar al Secretario General decir que le han encarecido a la compañía, y que van a seguir en ese proceso, que haya un diálogo y que se mantengan los puestos de trabajo. Creo que el comité de empresa también está por el diálogo en esta cuestión. En cualquier caso, es importante el diálogo de la dos administraciones competentes en la materia y también, cómo no decirlo, de los ayuntamientos, en este caso del Ayuntamiento de Leganés que por todos los medios está intentando un clima de diálogo para que no haya ningún perjuicio a ningún trabajador de la compañía. Por consiguiente, hemos de encarecerle también al Ministerio de Fomento que continúe por esa línea, de manera que al final, por la vía del diálogo, se consiga que no haya ningún perjuicio para los trabajadores y que sean ellos mismos los que puedan ir adaptándose al proceso tecnológico de la compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones de los portavoces de los grupos tiene la palabra el señor Villar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Villar Uribarri): Procuraré ser esquemático y al mismo tiempo breve. El Diputado señor García-Arrechiado indica que en un medio se habla de que Ericsson ha dicho que ha recibido una aprobación que le ha sido concedida por el Ministerio de Fomento. Pues realmente el mensaje llega muy difuminado. Sabe el señor Diputado que ni antes ni ahora el Ministerio de Fomento tiene que prestar autorizaciones para este tipo de actividades. Esto es así, era una realidad antes y lo es ahora. ¿Qué ocurre? Que efectivamente existen las denominadas normas no escritas y existe una clara voluntad de diálogo y una clara voluntad conciliadora por parte de la Administración.

Entiendo que uno de los papeles clave que debe llevar a cabo cualquier administración responsable, y desde luego ésta lo es, es la de conservar el empleo y fomentar el empleo. Cuando se habla de política de liberalización en el sector de las telecomunicaciones, no se alude al concepto de liberalización como pura abstracción. La liberalización se concibe como fuente generadora de riqueza y de inversión, y la inversión es el motor del empleo. Ahora si ustedes quieren les indico datos reales, estadísticos, sobre lo que ha supuesto de diferencia en una industria como ésta, en un sector industrial como este que nos ocupa, que es el de la provisión, instalación, suministro, el inicio liberalizador que se produce entre 1995 y 1996; es decir, cómo esto se traduce en generación de empleo. Cuando se habla de liberalización no se está hablando de liberalización en el vacío. La liberalización tiene dos destinatarios básicas. En primer lugar, el ciudadano, desde una doble perspectiva, como usuario del servicio y al mismo tiempo como even-

tual trabajador en el sector. Ésta es la primera meta de la liberalización: la liberalización debe beneficiar al ciudadano. Y en segundo lugar, el sector, en cuanto que mediamente satisface las necesidades del ciudadano como usuario y también como demandante de empleo. Evidentemente, autorización no ha habido de ningún género, como muy bien ha intuido el Diputado que formula la pregunta. ¿Qué es lo que ha ocurrido? Pretendo reproducir fidedignamente lo que ha acontecido. Se ha comunicado al Ministerio de Fomento que se está en conversaciones para garantizar los actuales empleos. A esto se ha dicho que de acuerdo, que el fin de estas conversaciones tiene que ser precisamente garantizar esos empleos. ¿Cuál es la política que se sigue por esta Administración respecto de esas denominadas normas no escritas? Establecer los medios normativos para el fomento de empleo, pero no a través de corsés. En el año 1996, la participación del Estado en Telefónica era del 20 por ciento; con un 20 por ciento se pueden adoptar determinadas decisiones. En 1982 había una participación de un 52 por ciento y efectivamente el Estado controlaba Telefónica, en el 96 ya no; es decir, era un puro partícipe minoritario. La privatización de Telefónica básicamente se ha producido desde 1982 a 1996. Había un porcentaje de un 20 por ciento en 1996 que se ha juzgado, primero, que no atribuía capacidad decisoria respecto de la actuación de la compañía y, segundo, que tampoco garantizaba de manera cualitativamente distinta los objetivos básicos de un Estado moderno. ¿Por qué? Porque se entiende que a través de la pura liberalización y de la pura competencia, competencia normativamente controlada y no a través de presencias en consejos de administración, a través de la pura liberalización normativa controlada se puede generar empleo. ¿Por qué? Porque se genera inversión. El dato al que antes me refería es el siguiente.

Globalmente considerado, el sector de las comunicaciones ha experimentado un incremento en número de puestos de trabajo, desde el año 95 hasta el 96, del 2 por ciento; alrededor de 218.000 puestos de trabajo en el sector globalmente considerado de las comunicaciones existían en el año 95 y en 1996 se ha incrementado algo más de 224.000 empleos netos. Si distinguimos el sector de las comunicaciones por subsectores, se puede aludir al sector estricto de las telecomunicaciones, al sector inducido, por decirlo de alguna manera, que es el que engloba a productores, instaladores, negocios inmediatamente derivados de las telecomunicaciones, y al sector postal. Si desgajamos de este marco el subsector de negocio derivado de las telecomunicaciones, proveedores e instaladores, vemos que el incremento de empleo ha sido del 12 por ciento de 1995 a 1996. A nadie se nos oculta que ha habido un inicio de liberalización, que se han puesto los ladrillos para que haya un segundo operador de telefonía básica, y que el segundo operador de GSM en telefonía móvil ha desarrollado su actividad y ha producido 1.500 puestos de trabajo. Aunque no podemos cuantificar en qué medida, el incremento inducido en el sector derivado de las telecomunicaciones se debe estrictamente a la existencia de un segundo operador en telefonía móvil que ha generado indudablemente empleo. Cuando se habla de liberalización, desde luego se

está hablando de liberalización con la finalidad de provocar empleo, de beneficiar al sector para que sirva al ciudadano prestándole servicios y ofreciéndole puestos de trabajo. No se puede decir de ninguna manera que la política liberalizadora ha significado una merma real de empleo. Tampoco se puede decir que las pérdidas de una participación, que en el año 1996 no pasaba de ser algo más que testimonial en Telefónica, fuese garante de su política de actuación si se quiere que Telefónica siga manteniendo empleo y, conforme vaya obteniendo un mayor desarrollo, siga incrementando el empleo si ello resulta posible, pero si se quiere también que las entidades que en concurrencia operen en España sirvan como motor autónomo de generación de empleo y como motor futuro de empleo. Un ejemplo es Retevisión. ¿Qué se hace en el momento en que se aprueba el pliego de bases para Retevisión? Se exige la privatización del porcentaje de capital, 60 inicialmente (no puedo contrastar este dato, lo tengo en la cabeza), después algo más de 70, con posibilidad a través de un incremento de capital y de la correspondiente dilución de la participación del Estado. ¿Qué se hace en el procedimiento que se sigue para la privatización de Retevisión? Primero, exigir que la empresa adjudicataria mantenga los actuales puestos de trabajo y establecer las medidas para que el número de puestos de trabajo actual se pueda incrementar en el futuro. ¿Cómo? Propiciando inversión. Saben ustedes la entidad de la inversión que tiene la privatización de Retevisión. Se va a inyectar un importante patrimonio por el licitador que finalmente resulte adjudicatario. En estos momentos el procedimiento está abierto. No se quiere prejuzgar, obviamente, cuál va a ser el adjudicatario. Resultará de la evaluación de sus méritos, pero se han puesto las piezas, se han ordenado, se han conjugado las piezas de forma acorde para que, primero, se garanticen los empleos y, en segundo lugar, a través de una inversión se pueda generar nuevo empleo.

Otro ámbito es el del cable, que no se había desarrollado. En junio del año 1996 no se comparten los criterios de la Ley de Telecomunicaciones por Cable, pero se dice que se puede modificar la ley y establecer un compás de espera, impedir el desarrollo del cable inmediato en España, o emplear el instrumento legal que ahora hay, modificándolo en parte para hacerlo más operativo y, sobre todo, para permitir en mayor medida la concurrencia y evitar prácticas monopolísticas que se habían manifestado muy poco tiempo antes en ese ámbito, que se habían propiciado de alguna manera muy poco antes para facilitar la concurrencia y la inversión en cable. Se pone en marcha la ley con las debidas modificaciones introducidas en el decreto-ley de junio de 1996 y se convocan distintos concursos. Hoy hay convocados en el «Boletín Oficial del Estado» nueve concursos para nueve distintas demarcaciones, muy próximamente, en plazo no superior al mes, se van a publicar dos nuevos concursos, y se sabe de empresas que van a recibir una importante inyección de capital, incluso del exterior —es decir, va a existir inversión nueva en el sector de las telecomunicaciones—, que quieren un plan de generación de puestos de trabajo. Por tanto, cuando se habla de liberalización no se está pensando en el

mercado como concepto vacío, incluso opaco; se está pensando en los efectos favorables que esa liberalización va a tener para el ciudadano y particularmente para el ciudadano demandante de empleo.

Vuelvo, si me lo permiten, el asunto Ericsson. Yo creo que la actividad de la Administración debe desplegarse en dos ámbitos. Uno es el macroeconómico, el de los grandes números. Se quiere a través de la liberalización generar empleo neto y se está consiguiendo. Entiendo que se va por el buen camino. Pero al mismo tiempo hay que descender al problema cotidiano. Me parece que en grandes números la creación de empleo neto va hacia arriba, particularmente en el subsector, como digo, derivado de las telecomunicaciones *stricto sensu*, es decir, de provisión y de instalación. Creo que hay que descender a los problemas concretos, y el problema concreto que aquí se trae, el de Ericsson, no sólo nos preocupa a todos sino que nos ocupa. ¿Qué se entiende que puede ocurrir con Ericsson y cuál se entiende que debe ser el papel de la Administración? Como conoce, IBM ha sufrido un procedimiento en parte semejante. IBM se marcha de España, deja una parte importante del sector y se coadyuva para que sus empleos se mantengan. Ésta es una meta alcanzada casi totalmente. MCI, me parece que se llama la empresa que adquirió los activos y que se ha subrogado las obligaciones laborales de IBM, hoy en día mantiene puestos de trabajo. ¿Cuál es el papel de la Administración? El papel de la Administración, a través de las denominadas por el señor García-Arreciado normas no escritas, es, primero, abrir un diálogo y hacer derivar de ese diálogo las mejores consecuencias y, segundo, dar expectativas a las empresas. Si realmente se mantiene el régimen de monopolio, las empresas proveedoras estarían abocadas, en el momento en que las plantas del monopolista están plenamente instaladas, a estar un período de tiempo inactivas. Es decir, sí que es verdad que una empresa de la entidad de Telefónica de España va actualizando sus centrales; sí que es verdad que se están convirtiendo casi todas las centrales en digitales y que en una parte importante de las que no son digitales se están produciendo un proceso de modernización. Se llaman, creo, en el argot interno de la compañía Telefónica de España, centrales modernizadas. Esto provoca creación de empleo y provoca actuación de los proveedores, pero una actuación limitada. Estamos en contacto con los proveedores instalados en España, que crean trabajo en España, y nos dicen que si no se dan pasos efectivos hacia la liberalización puede haber un estancamiento en la creación de puestos de trabajo, incluso una merma de puestos de trabajo. Se da una expectativa de actuación a ese sector a través de la liberalización.

El señor García-Arreciado habla de lo que la prensa dijo que podía ser un contrato de provisión del ente público Retevisión y de una compañía extranjera. Sabemos que Ericsson es extranjera. Es una compañía, según dice el señor García-Arreciado, ejemplar. Lo que queremos es no congelar este concepto de ejemplar, y entendemos que ser ejemplar es garantizar puestos de trabajo a todos los efectos. Estamos hablando más bien de una compañía no comunitaria. Realmente fue una pura apreciación de la prensa.

En la medida en que Retevisión es todavía un ente público, lo que sí está claro es que su actividad está mediatizada por las decisiones que se adopten por el Ministerio de Fomento, y la mejor decisión ha sido no realizar un contrato de provisión, esperar a que se sepa quiénes van a ser los adjudicatarios del concurso y que la voluntad de la sociedad se forme adecuadamente. Es decir, no precipitar las cosas, establecer un compás de espera, hacer una oferta al sector globalmente considerado. Se va a necesitar una provisión determinada para la puesta en funcionamiento y para el desarrollo de su actividad por Retevisión. De acuerdo con las condiciones del concurso, Retevisión va a tener que establecer una red capilar mínima que va a necesitar la correspondiente provisión, va a tener a medio plazo que instalar sus propias centrales, lo que va a significar que los proveedores deban efectivamente proveer, y ello puede ser una vía para el mantenimiento del empleo, aunque lo deseable es que lo fuese también para el incremento del empleo que ahora existe.

Volviendo a Ericsson, lo que se ha hecho es, a través de la norma no escrita —y nunca mejor dicha la expresión no escrita—, encarecer a sus representantes que agoten todas las vías de diálogo, y encarecerles también que aseguren el trabajo con las empresas que contratan. Ésta entendemos que es la fórmula. El Ministerio de Fomento desea, a través de su política liberalizadora, generar también empleo. No hay compartimentos estancos entre los distintos departamentos, si bien es verdad que la policía, en materia de trabajo, se lleva a cabo por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y en parte también por las comunidades autónomas que tienen transferidas competencias sobre la materia; pero la generación de trabajo es un problema que afecta a todos los ministerios y que desde luego rige la política actual de actuación del Ministerio de Fomento.

Respecto de lo que el señor Santiso manifiesta, el tema de Retevisión nos preocupa sobremedida, y prueba de ello es la forma en la que los pliegos se han redactado; e incluso no cabe ignorar que en un sector tremendamente complicado, como es el sector audiovisual, en el que hay problemas laborales latentes e importantes, y desde hace mucho tiempo, y unos planes no natos, redactados desde hace mucho tiempo, que afectan sobremedida a trabajadores, en Retevisión, a la hora de redactar el pliego, aparte de la obligación de conservar los puestos de trabajo, se ha establecido como mérito procedente, como sin duda conocen, para ser adjudicatario, el que el adjudicatario absorba personal que haya quedado desempleado del sector audiovisual. Se apuesta precisamente por la generación de empleo.

Contestando también al señor Santiso, sí le diría que el contrato de provisión que Retevisión lleve a cabo entendemos que debe ser fructífero. Es cierto que en las ofertas que se han formulado por los distintos proveedores, unos se comprometían a mantener el empleo que ya hay y otros a generar empleo futuro. Evidentemente, en la política del Ministerio de Fomento está más apostar por el empleo existente, por su viabilidad, que hablar de un eventual empleo futuro; ésa es la política del departamento. Y desde esa política, en la medida de lo posible, se va a intentar in-

fluir sobre las empresas, sabiendo que, en todo caso, las empresas tienen entidad propia y capacidad de decisión.

Y respecto de lo que dice la Diputada doña Ana Mato, es verdad que nos preocupa, sobremanera, la continuidad del empleo, pero nos preocupa desde la óptica de la planta de Leganés y desde la óptica global del sector de las telecomunicaciones. Las medidas liberalizadoras que se están adoptando van encaminadas, precisamente, primero al mantenimiento del empleo que ya existe; y, en segundo lugar, en la medida de lo posible, a la difícil tarea de generar empleo nuevo. Para generar empleo nuevo es necesaria nueva inversión y para que exista nueva inversión hay que ofrecer a los inversores proyectos atractivos. Y se han puesto en marcha conjuntamente el proyecto de Retevisión, la previsión futura de nuevos operadores a partir del 1 de diciembre del año 1998, la posible existencia de un tercer operador de telefonía móvil, los concursos de cable, que ya están en avanzado estado de tramitación, y, en general, la política liberalizadora de abrir mercados y abrir sectores para provocar inversión nueva.

En el ámbito concreto, que afecta a la planta de Leganés, lo que se va a hacer es agotar el diálogo. Y, desde luego, hay que decir a las partes interesadas que la Administración está a su disposición para servir de cauce de diálogo. Y entiendo que con esto están contestadas básicamente las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Como siempre, pero brevísimamente, insisto, vamos a dar un pequeño turno.

Señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: El ejemplo de IBM, que hace unos años tomó una estrategia parecida a la que ahora pretende Ericsson, fue el argumento central utilizado por el director general de la compañía en su entrevista conmigo, lo cual me hace sospechar que el señor Secretario General y el Ministro tienen bastante más información sobre el asunto de la que aquí hoy se ha considerado prudente dar; pero yo en eso no entro porque a mí me es especialmente difícil discrepar del señor Villar. Realmente en las experiencias que hemos tenido, y en lo que hoy le he escuchado, estaría en disposición simplemente de matizar algunos contenidos, pero no es el motivo de esta comparecencia; me interesa subrayar más los elementos de acuerdo. Él dice que lo importante es descender al plano de los hechos concretos, y el plano de los hechos concretos, señor Villar, es que aquí no se trata hoy de un problema de liberalizar, de no liberalizar, de si es mejor el entorno de la competencia, o el pasado del monopolio o no; aquí se trata de una empresa que sorprendentemente el mismo año que multiplica su volumen de venta, o sea, que lo incrementa en un 50 por ciento respecto al año anterior, el mismo año en el que tiene unos beneficios de más de 12.000 millones, que era su cifra de ventas hace escasamente nueve años, ese mismo año esa empresa plantea un problema industrial que puede afectar seriamente a 700 empleos del grupo Ericsson. Como digo, la petición de la comparecencia (me he debido explicar mal) no es porque yo vea que la prensa dice o deja de decir, no, no no; es que

me llega una comunicación interna de la compañía, dirigida a sus directivos, en la que dice: Como sabéis, para cumplir las directrices de nuestros accionistas, a partir de la próxima semana se van a fusionar EME y ECE, que son dos empresas de la holding, en una nueva empresa, que es Infocom, que hemos dicho antes, que esta compañía no tendrá fábrica, que la fábrica sigue dentro de Ericsson, pero que será alquilada y gestionada por otras compañías especializadas. Se dicen alguna cosas más. Estad avizores, porque el comité de empresa ha convocado una asamblea ilegal y se les va a descontar el tiempo. Estoy hablando de una comunicación interna de la empresa a sus directivos en la que se dice textualmente que la alta dirección ha informado formalmente a los ministros de tal, tal, que no me interesan porque no están dentro de mi esfera de responsabilidades en esta Cámara, y al Ministro de Fomento. Ésa es la razón por la que yo pido esta comparecencia. Por tanto, no se trata de que yo diga que la prensa dice, no no; una comunicación interna de la empresa, insisto. No le doy más credibilidad; si usted me dice que esto no es verdad, yo me lo creo. Pero entonces tendrán ustedes que estar ojo avizor también, como dicen en el comunicado de la empresa, porque alguien anda por ahí utilizando como elemento de autoridad que los planes han sido convenientemente informados y aprobados por el Ministerio de Fomento. Pero no es ésa la cuestión que nos trae aquí.

Como le digo, el mismo año en que una empresa incrementa sus ventas en un 50 por ciento, obtiene unos beneficios que son iguales a sus cifras de ventas hace escasamente nueve años, están en peligro 720 empleos por una estrategia de la empresa que se está imponiendo por procedimientos expeditivos en lugar de utilizar los procedimientos de acuerdos recogidos en el convenio firmado con los trabajadores Ericsson 2000. Y yo lo que le quiero decir exclusivamente es que el Gobierno debe hacer un esfuerzo real por apoyar una solución negociada y consensuada al problema de Ericsson, porque las demandas y las inquietudes de estos trabajadores son no solamente reales sino justas. Pero no es justo, al mismo tiempo, que los intereses empresariales produzcan el desmantelamiento de la actividad productiva de sus centros de producción en España. Además, estamos convencidos de que el Gobierno, en su conjunto (lo de menos es qué ministerio, qué área o qué autoridad sea la encargada de hacer ese esfuerzo real por producir una solución consensuada) tiene suficientes recursos para facilitar esa solución negociada del conflicto; algunos se los hemos apuntado. La política de compra en Telefónica...

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, usted sabe que este turno, insisto en ello, no es un turno de réplica, es un turno para señalar algunas insatisfacciones o matizaciones; le ruego que vaya acabando.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Acabo en seguida. Uno es la utilización de la política de compra de este primer operador, que continúa siendo sensible, por decirlo en palabras correctas, a las indicaciones que se le formulan desde el Gobierno. El segundo, las con-

diciones en las que se adjudique parte del capital del segundo operador que ya está puesto en venta; y, en tercer lugar, instrumentos de las subvenciones públicas, que se ha aportado por el señor Santiso. Es decir, tienen ustedes procedimientos suficientes para producir un acuerdo razonable, y como estoy en la misma línea de lo que usted viene diciendo que ya ha hecho el Ministerio, lo único que le insto, desde mi grupo es a que ese esfuerzo sea continuado y real, porque si ustedes quieren pueden producir una salida consensuada a este conflicto, que es lo que todos estamos deseando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso. Brevemente, por favor.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intentaré ser muy breve. Yo creo que hay aspectos que compartimos de lo que acaba de exponer ahora mismo el compareciente. El problema es la traducción en un paso práctico como es éste, efectivamente. Es decir, la traducción es, sintetizando y una vez sintetizado, que es mucho más barato en nuestra opinión, y más rentable, mantener, en la medida de lo posible, los empleos en un sector, y más en éste, que no es un sector que esté ahora mismo en crisis, sino que está precisamente en crecimiento, porque al final, con todos los mecanismos que se instrumentan de ayudas, de desfiscalizaciones, etcétera, usted sabe que cada puesto de trabajo que se genera por esa vía sale mucho más caro que intentar, al menos, contener la pérdida de empleo en un sector como es éste. Y es en eso donde expresamos nuestra preocupación. Porque, efectivamente, como se ha dicho (yo he cometido un pequeño error antes), hay ya un hecho concreto, y es que se ha dividido la empresa en dos y, por los mecanismos sin diálogo, se ha impuesto el traslado de 1.500 trabajadores a Infocom y 720 a Ericsson, y se les ha dicho además que la actividad industrial, que es el problema de fondo, desaparece de Ericsson; es decir, por la vía de adhesión a SCI o a otro proveedor, pero parece que es a SCI, su actividad industrial la hará esta nueva empresa, que a su vez, insisto, demandará ayudas por instalarse en la misma planta, probablemente, lógicamente de Leganés. Pasa exactamente lo mismo, y también afecta al mismo Ministerio, en Sintel; están en el mismo proceso. Otra empresa que también, con beneficios este año, con contratos importantes, está planteando exactamente la misma dinámica: dividir la empresa, pasarla a una filial y a su vez intentar externalizar. Y todo el mundo quiere tener la comercialización y la venta, pero nadie quiere tener la capacidad industrial. Y nos preocupa globalmente, más allá de entrar en debates ideológicos, qué está pasando que no somos capaces de mantener en estas empresas, insisto, que no están en crisis, la actividad industrial. Porque acabamos deteriorándola, en nuestra opinión, trasladándola a proveedores (la filosofía tan querida por algunos del señor Arriortúa) al externalizar hasta el punto de que los proveedores son los que fabrican y no la empresa que tiene capacidad, que tiene experiencia. Nos preocupa, insisto. Yo sé que es muy difícil, que hay que buscar estas normas no escritas, la capacidad de media-

ción; pero yo creo que en este caso se han apuntado algunas posibilidades. Hay que decir: en igualdad de condiciones ¿esta empresa garantiza o no la actividad industrial? ¿Por qué hay que trasladarla a otro ámbito, que va a ser con los mismos trabajadores, si simplemente al final desgraciadamente la experiencia nos dice que al que adquiere esa parte con los trabajadores incluidos le toca la patata de intentar quitárselos de encima, o por lo menos bajar las medias de edad, etcétera. Sabemos a dónde llevan estos procesos. Y en mi opinión, insisto y termino, coincido en que lo importante, como usted decía, es mantener en primer lugar, siempre que sea posible, el empleo existente, porque lo otro es más caro para todos. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Solamente quiero reiterar que ya conocemos todos los esfuerzos que está haciendo el Gobierno por generar puestos de trabajo. Sabemos que ya el Presidente Aznar ha dicho que éste es el año del empleo y, por tanto, me consta que se están tomando todas las medidas adecuadas mediante liberalizaciones y otras medidas, máxime en el mundo de las telecomunicaciones, para que se abran expectativas a futuros inversores y la verdad es que están llegando ya inversiones a España que, sin ninguna duda, se va a traducir en creación de puestos de trabajo.

Pero, en cualquier caso, no quiero acabar sin mostrar de nuevo mi preocupación por el futuro de los trabajadores de Ericsson, no solamente de los trabajadores, sino también de la actividad industrial de Leganés. Creo que es importante que a la zona sur de Madrid se le preste una especial atención y un especial apoyo por todas las administraciones, como he dicho, y también que se apoye el que haya mayores inversiones en esa zona que creo que se necesitan todavía, y aprovecho esta ocasión en que el Pisuerga pasa por Valladolid para solicitar los mayores apoyos y un mayor impulso a iniciativas privadas que hagan inversiones en la zona sur de Madrid y fundamentalmente en Leganés.

Finalmente, quiero reiterar al Secretario General de Comunicación, que me consta que lo ha hecho, porque también nos ha informado de ello, que haga todos los esfuerzos posibles, como decía también el señor García-Arrechedo, para que se llegue a una solución negociada y pactada en cuanto a los problemas laborales que puedan surgir en la empresa Ericsson.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Villar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Villar Uribarri): Yo creo que hay una concordancia básica y una preocupación concurrente por parte de todos los que nos ocupamos de esto en facilitar la viabilidad en el empleo y facilitarla en relación con la empresa Ericsson, y eventualmnte en relación con las dos nuevas entidades que se instalen en España. Vamos a ver cuáles son los planes de estas dos entidades, y entre esos planes

vamos a apreciar, especialmente, a través de nuestra actuación, el del mantenimiento de puestos de trabajo, que nos parece básico y esencial.

En todo caso, aquí se ha sido absolutamente transparente. Yo he dicho desde un primer momento la documentación que obra en el Ministerio, que es ésta, una carta de 25 de marzo; se puede sospechar lo que se quiera, éste es el dato. Yo no sospecho, yo sé que el señor García-Arrechedo conoce documentación interna de la sociedad Ericsson, ejemplarmente suministrada, supongo. Desde luego yo no tengo ese dato, él tiene más datos que yo. Yo comunicaciones internas no tengo. Digo que ni *de iure* ni *de*

*facto* se puede realizar una autorización; es decir, la Administración, el Ministerio de Fomento no pueden atribuirse competencias que obviamente no tienen. Lo que sí asegura es una extraordinaria capacidad de diálogo y, desde luego, una relación inmediata con aquellos que tienen capacidad de decidir en esta materia para, en lo posible, salvaguardar los puestos de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Villar. Terminada la comparecencia, se levanta la sesión.

**Era la una y cincuenta minutos de la tarde.**

---

NOTA.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles, 28 de mayo de 1997, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.