



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 481

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 46

celebrada el lunes, 15 de junio de 1998

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Arias-Salgado Montalvo) para informar sobre:

	<u>Página</u>
— Razones que le llevan a plantear la ampliación del aeropuerto de Barajas en una cuarta y quinta pistas de aterrizaje, contradiciendo los acuerdos alcanzados por la ministra de Medio Ambiente con los ayuntamientos afectados de la Comunidad de Madrid. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 213/000269)	13824
— Las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 213/000594)	13824
— Inversiones aeroportuarias. A petición propia (Número de expediente 214/000081)	13824

Se abre la sesión a las seis y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Infraestructuras. Tenemos con nosotros al ministro de Fomento, don Rafael Arias-Salgado, a quien agradecemos su presencia.

Hay tres comparecencias. La primera de ellas es para que informe de las razones que le llevan a plantear la ampliación del aeropuerto de Barajas en una cuarta y quinta pistas de aterrizaje, contradiciendo los acuerdos alcanzados por la ministra de Medio Ambiente con los ayuntamientos afectados de la Comunidad de Madrid. Es autor de esta iniciativa el Grupo Socialista del Congreso. Una segunda comparecencia es para que el ministro de Fomento informe sobre las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Y una tercera comparecencia a petición del ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras, para informar sobre inversiones aeroportuarias. Las tres comparecencias se tratarán conjuntamente, y para su desarrollo tiene la palabra el ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Señorías, sería positivo comenzar por lo que podría denominar la justificación de la inversión pública en España en el ámbito aeroportuario. No está de más destacar la importancia que tienen en todos los países del mundo los aeropuertos, pero en nuestro caso la importancia que singularmente tiene la red de aeropuertos. En España, la red de aeropuertos es una actividad productiva en sí misma, y además son un instrumento y un servicio básicos para el pleno desarrollo de esa actividad productiva del conjunto de la economía española. Al mismo tiempo, las características de nuestra orografía hacen del transporte aéreo una exigencia mucho mayor que en otros países, por ejemplo, países centrales de la Unión Europea, que ni tienen la misma orografía, ni tienen el mismo tamaño, ni por supuesto son periféricos. Circunstancias todas ellas que hacen de la red de aeropuertos algo más necesario que en otros países miembros de la Unión Europea.

Un segundo elemento a tener muy presente para justificar las inversiones que se hacen en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias es justamente la rentabilidad global que tiene nuestra red de aeropuertos. De los 41 aeropuertos principales que tienen actividad significativa, sólo 12 tienen superávit en su cuenta de resultados a final de año, y 29 que tienen déficit. Pero, y ésta es la singularidad, esos 12 aeropuertos con superávit generan beneficios superiores a los 40.000 millones de pesetas anuales, y los 29 con déficit apenas pierden 10.000 millones de pesetas anuales. Por tanto, el concepto de rentabilidad opera también de manera plenamente favorable al concepto de red aeroportuaria como esquema fundamental para el transporte y para las comunicaciones en España.

La importancia de la red y su rentabilidad deben acompañarse, desde distintas perspectivas, a la evolución del tráfico aéreo. Algunos datos sobre la evolución del tráfico aéreo en España son también necesarios en el momento de

justificar una política de inversión pública en el ámbito aeroportuario.

Nuestra red de aeropuertos recibió 73.500.000 pasajeros en 1990. Esos pasajeros del año 1990 se han convertido en 108.700.000 pasajeros en 1997. La previsión es que entre 1998 y el año 2002 se llegue a 144.000.000 de pasajeros anuales. Teniendo en cuenta que estamos en el año 1997, en que se han recibido 108.000.000 de pasajeros, el incremento en el próximo quinquenio ronda el 40 por 100 si no me equivoco mucho en el cálculo del porcentaje.

En lo que afecta a las aeronaves, en el año 1990 nuestra red aeroportuaria recibió 750.000 aeronaves y en 1997 el número de aeronaves ascendió a 1.200.000. Para el quinquenio 1998-2002 se espera que se llegue a 1.550.000 aeronaves, un incremento extraordinario.

La importancia que desde el punto de vista del transporte y las comunicaciones tiene la red de aeropuertos en España, su rentabilidad y la evolución del tráfico aéreo y las previsiones que razonablemente pueden hacerse, aconsejan una política clara de inversiones para mejora de todas nuestras infraestructuras aeroportuarias y aquello que va aparejado con la utilización de las mismas, como es la gestión del tráfico aéreo y la organización de las terminales de carga como actividad complementaria y principal para el funcionamiento del transporte, fundamentalmente en este caso del transporte de mercancías.

Entre 1992 y 1998 la inversión que hace Aeropuertos Nacionales se ha triplicado. Las cifras son las siguientes: en 1992 el presupuesto de Aena alcanzó los 32.623 millones, en 1996 había pasado a 65.736 millones, en 1997 llegó a 81.156 millones, en 1998 son 95.000 millones, y en el ejercicio de 1999 la inversión estará próxima a los 100.000 millones. Todas estas inversiones se financian con los ingresos propios del organismo Aeropuertos Nacionales, y se distribuyen fundamentalmente entre los grandes aeropuertos, entendiéndose por grandes aeropuertos aquellos que, como es lógico, tienen mayor densidad de tráfico, y son fundamentalmente Madrid, el conjunto de los aeropuertos canarios, Cataluña, País Vasco, Baleares, Andalucía y Valencia. Todos los aeropuertos de la red reciben inversiones acordes a sus necesidades, pero estos aeropuertos son objeto de una permanente inversión, de mejora de sus infraestructuras, de mejora de sus instalaciones y también, en casos muy concretos, de mejora clara y directa de gestión del tráfico aéreo.

El primer elemento de exposición —iremos recorriendo si no todos los aeropuertos, porque se haría muy prolija la exposición, sí los principales— debe referirse al aeropuerto de la capital de España. Los datos significativos sobre el aeropuerto de Barajas serían los siguientes: en el año 1996 Barajas recibió 21.856.000 pasajeros, en 1997 recibió 23.600.000 pasajeros, es decir, entre 1996 y 1997 tuvo un crecimiento de un 8 por ciento; para 1999 la previsión es de 24.600.000/24.700.000 pasajeros, por tanto, hay un incremento del mismo orden aproximadamente. En aeronaves también las cifras son extraordinariamente significativas. En 1996 Barajas recibió 246.500 aeronaves; en 1997, 261.900, un incremento del 6,25 por ciento; para 1999 se esperan 280.000 aeronaves.

Si utilizamos los promedios, que son también significativos, se podrá ver las enormes dificultades que tiene un

aeropuerto saturado para atender a la presión de la demanda desde todos los puntos de vista. En 1996 Barajas recibió 61.093 pasajeros por día, y en 1997 había subido a 65.500 pasajeros por día. Si hacemos la periodificación mensual, en 1996 recibió 1.832.000 pasajeros mensuales, y en 1997, 1.967.000. Los dos últimos meses del presente ejercicio superan ambos los 2.000.000 de pasajeros mensuales. Por tanto, la presión sobre las instalaciones actuales del aeropuerto de Barajas son verdaderamente espectaculares e impresionantes y de una enorme dificultad para atender adecuadamente, y con la misma rapidez con que se incrementa el tráfico aéreo, toda la presión de la demanda que sobre Barajas se plantea.

Como consecuencia de ello, este Gobierno puso en marcha un concepto riguroso y estricto del plan Barajas. No se trataba de hacer un plan sin horizonte de tiempo, sino un plan Barajas urgente, es decir, para atender, de la manera más rápida posible, al crecimiento de la demanda y a la presión que esta demanda ejerce sobre las instalaciones de Barajas. La inversión global de ese plan Barajas, si se quiere más estricto, es de 154.000 millones de pesetas para los próximos cinco años, de tal manera que el campo de vuelos se amplíe con una nueva pista, se logre una capacidad máxima estimada de 1.200 operaciones al año, es decir, 75 operaciones a la hora, y pueda canalizar aproximadamente unos 40.000.000 de pasajeros.

Las obras sustancialmente se distribuyen en tres renglones. En primer lugar, hay una nueva tercera pista, que, como veremos, será en el futuro la segunda pista, porque la tercera pista real está por hacer; en segundo lugar, hay una nueva torre de control, imprescindible para que pueda alcanzar el panorama de la que llamamos actualmente tercera pista, y hay un nuevo edificio terminal de carácter modular con una mínima capacidad inicial para otros 20.000.000 de pasajeros. La nueva pista tiene 60 metros de anchura y 4.440 metros de larga. Su calle de rodadura está colocada a unos 190 metros y tiene, a su vez, 45 metros de ancho, lo cual permite su utilización, para casos de emergencia, en sustitución de la pista propiamente dicha. La construcción de una pista nueva lleva muchas obras aparejadas, por supuesto la calle de rodadura, también la ampliación del estacionamiento de aeronaves, por tanto, la construcción de una nueva plataforma, y, como decía antes, un nuevo edificio terminal que en estos momentos se encuentra en fase de proyecto.

La nueva área terminal tendrá aproximadamente unos 400.000 metros cuadrados construidos sobre una plataforma con una superficie total de cerca de 1.000.000 de metros cuadrados. Como digo, el proyecto se encuentra en fase de redacción. En cuanto a la torre de control, está finalizada la obra civil, y en estos momentos se trabaja en la instalación de los equipos de control. Desde el punto de vista de las fechas, la nueva pista podrá empezar el período de pruebas aproximadamente en el mes de noviembre-diciembre, y producirá inicialmente un incremento pequeño de operaciones a la hora, hasta llegar a 60 en el mes de marzo, y se irán incrementando cada seis meses, a través de las sucesivas programaciones que se hacen en Bruselas, hasta llegar, en el transcurso del año que viene, a las 75 operaciones a la hora.

La ampliación del aeropuerto de Barajas en la forma en que se está realizando actualmente está limitada y condicionada por una declaración de impacto ambiental que contiene una serie de exigencias que en conjunto se van cumpliendo, algunas de ellas con un cierto retraso como consecuencia de las dificultades que se plantean en la coordinación de la Administración Central del Estado y de los ayuntamientos, y de los estudios técnicos que, en aplicación de esa declaración de impacto ambiental, ha habido que encargar para cumplir con aquello que es exigencia fundamental de la declaración, que es el plan de aislamiento acústico. Su finalización está prevista para el mes de junio, el plan está muy avanzado, y a finales del presente mes se someterá a la aprobación de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental. En todo caso, en los presupuestos de Aena hay asignada una cantidad de 16.000 millones de pesetas para poder ejecutar el plan de aislamiento acústico, que consiste sustancialmente en la insonorización de bloques de viviendas que sufren en mayor medida el ruido.

Otro elemento a considerar en la exposición sobre el aeropuerto de Barajas afecta a la puntualidad, puntualidad que naturalmente se ha visto muy afectada como consecuencia de la insuficiencia de instalaciones y de infraestructuras. Si se observa el mapa de puntualidad del aeropuerto de Barajas, desde el año 1993 hasta el año 1996 la evolución de la puntualidad sigue una línea ligeramente decreciente, que se hace más intensa en 1995 y 1996. Barajas tenía en el año 1993 una puntualidad del 84,97 por ciento; en el año 1994 ya había bajado como consecuencia del tráfico aéreo al 82 por ciento; en el año 1995 la puntualidad era del 78,55 por ciento; en el año 1996 bajó al 73,70 por ciento, y alcanza su nivel más bajo en el año 1997, con el 73,70 por ciento también, empezando un ligero proceso de recuperación en el presente año 1998, y a finales de 1998 estaremos entorno al 77 por ciento de puntualidad. Lo más curioso del caso es que en el año 1995, en los meses de mayor intensidad de tráfico aéreo, ya el aeropuerto padecía un incremento mayor de puntualidad. Siendo en el año 1995 la media de puntualidad del 78 por ciento, en noviembre de ese año sólo alcanzó el 72 por ciento y en diciembre el 71 por ciento; momentos de especial intensidad de tráfico determinaban ya, ponían ya de relieve una insuficiencia de instalaciones y de infraestructuras para atender al crecimiento del tráfico aéreo.

Esto es lo que afecta fundamentalmente al programa de inversiones de Barajas. Cuando hable de la gestión y control del tráfico aéreo me referiré a lo que se ha hecho para poder mejorar el funcionamiento tanto del aeropuerto de Barajas como del de Barcelona y de algunos otros aeropuertos, porque ha sido necesario crear nuevos sectores aéreos que han requerido un mayor número de controladores, lo cual está en el origen del reciente conflicto que ha habido; pero a ello, repito, me referiré después.

En lo que afecta al aeropuerto de Barcelona, las cifras son también verdaderamente significativas. En el año 1996, el aeropuerto de El Prat recibía 13.434.000 pasajeros; en el año 1997 fueron 15.281.000 pasajeros, es decir, un incremento del 13,7 por ciento. En aeronaves, en el año 1996, 180.400, y, en 1997, 210.800; es decir, un incremento del 6,8 por ciento entre 1996 y 1997. Debo decir que en trans-

curso de lo que va del año 1998 es previsible que se alcancen porcentajes de crecimiento muy parecidos a los que se alcanzaron entre 1996 y 1997. Si acudimos a los promedios, en el año 1996 el promedio de pasajeros por día fue de 37.600 y en el año 1997 de 42.400. Promedio mensual en el aeropuerto de El Prat: en 1996, 1.130.000 pasajeros, y en 1997, 1.273.000 pasajeros.

En el aeropuerto de Barcelona las inversiones que se han realizado en el transcurso de 1996 y 1997 afectan a cinco renglones: terminal multifuncional de carga, remodelación y equipamiento del edificio terminal, instalación del segundo operador de *handling* sistema monitorizado de tratamiento de ruidos y acondicionamiento de zona potabilizadora. Las actuaciones en curso son fundamentalmente las siguientes: nueva zona de carga —que es un proyecto iniciado ya en el transcurso del año 1998—, remodelación de la antigua zona olímpica, aparcamiento elevado frente al puente aéreo, mejoras y acondicionamiento en el campo de vuelos, algunas actuaciones medioambientales y la urbanización de la llamada zona modular.

Pero las dos actuaciones principales en el aeropuerto de Barcelona son: La próxima publicación del plan director de la tercera pista del aeropuerto y la puesta en marcha del procedimiento que debe dar lugar a la previsión de una nueva terminal; terminal que la tercera pista hará no solamente necesaria, sino también posible, precisamente por el lugar donde se va a ubicar esa tercera pista.

Hay que tener en cuenta que la previsión de la tercera pista para el aeropuerto de Barcelona estaba remitida en el Plan Delta al año 2015, y el procedimiento administrativo se va a empezar en el año 1998, con una antelación de cerca de diecisiete años. No se trata de una antelación gratuita; se trata justamente de poner de relieve hasta qué punto se han desbordado todas las previsiones posibles sobre el crecimiento del tráfico aéreo en España, concretamente y sobre todo en Madrid y Barcelona.

Entre tanto —plan director de la tercera pista y programación de un nuevo edificio terminal—, se va a incrementar hasta el límite de sus posibilidades la capacidad del aeropuerto de Barcelona. En marzo de este año se ha pasado de las 45 operaciones a la hora que venía realizando el aeropuerto, a 47, y el próximo otoño se llegará a 50 operarios a la hora, que es la misma capacidad que tiene actualmente Madrid.

Debo decir que 50 operaciones a la hora, de acuerdo con todos los datos que figuran en el ámbito internacional, es casi el límite de la capacidad para los aeropuertos que tienen pistas cruzadas. Cuando hablo de pistas cruzadas, no hablo de postas convergentes, que, a veces, se confunde el concepto. Cuando hablo de postas cruzadas hablo de pistas cruzadas en las que la intersección se produce por el medio de ambas pistas, y no por uno de sus extremos, como ocurre en el aeropuerto de La Guardia, que frecuentemente se pone como ejemplo de que, teniendo pistas cruzadas, puede superar las 50 operaciones a la hora. Pero no es lo mismo que las pistas se entrecrucen por su centro o que se entrecrucen por uno de sus extremos. Por tanto, estamos en el límite de la capacidad de las pistas cruzadas.

La discusión puede cernirse en torno a si caben dos o tres operaciones más a la hora, pero eso depende también de que se trate de llegadas o de salidas, y de la combina-

ción de porcentaje de llegadas con porcentaje de salidas. Las reglamentos aeronáuticos no prevén el mismo tiempo entre las distintas clases de operaciones según se trate de despegue o de aterrizaje, y eso es muy manifiesto justamente en los aeropuertos que tienen pistas cruzadas o pistas convergentes, que es un concepto distinto. Por tanto, mientras se construye la tercera pista, se coloca la capacidad del aeropuerto de Barcelona en el límite de sus posibilidades de seguridad.

Se ha discutido mucho si en Madrid se podían hacer más de 50 operaciones a la hora y si en Barcelona se podrían hacer más de 50 operaciones a la hora. Yo debo decir que la capacidad de 50 operaciones a la hora, tanto en lo que afecta a Madrid como a Barcelona, está fijada por un reglamento que habría que cambiar y demostrar técnicamente que es posible alcanzar un mayor número de operaciones sin violar los límites de seguridad; este reglamento está en vigor desde el año 1994. Cuando se supera, y se supera ampliamente, este número de operaciones, se vulneran los límites de seguridad del aeropuerto legalmente establecidos. Por consiguiente, la discusión es superflua, porque entre la opción de capacidad y la de seguridad, si entran en conflicto en un punto determinado, siempre a favor de la seguridad. Eso es lo que determina que las instrucciones del ente Aeropuertos Nacional sean y sistemáticamente en favor, repito, de la seguridad, aunque ello implique una menor capacidad y aunque ello implique, como consecuencia de la presión de la demanda, una menor puntualidad.

La evolución de la puntualidad en el aeropuerto de Barcelona también sigue una tónica descendente desde el año 1995 hasta el año 1997. Hay un proceso de recuperación claro en lo que va del año 1998. Concretamente, y por dar el porcentaje exacto, en el año 1997 la puntualidad estaba en el 71 por ciento. En lo que va de año 1998, hasta el 30 de mayo, se ha alcanzado el 77,70 por ciento de puntualidad. Debo decir que un nivel óptimo de puntualidad está en torno al 85 por ciento, y que lo habitual hoy en Europa, teniendo en cuenta la saturación que existe de tráfico aéreo en el conjunto de la Unión Europea, la mayor parte de los aeropuertos se mueven en torno al 80 por ciento de puntualidad.

Aeropuerto de Palma de Mallorca. En el año 1996-1997 se ha concluido el nuevo edificio terminal, se ha concluido el edificio de aparcamiento de vehículos y está en ejecución el desarrollo de la zona industrial. Entre las actuaciones en curso y futuras están las siguientes: urbanización, hangar y plataforma en la zona industrial; adquisición de terrenos para la zona de hangares; traslado de la central eléctrica, y está previsto el máximo desarrollo, en el nuevo plan director, de la posibilidad de incluir una nueva pista de vuelos, aunque no se estima necesaria más que a medio plazo.

Aeropuertos canarios. Voy a hacer una lectura sucinta de un índice de actuaciones muy prolijo que sería absurdo plantear en su totalidad; leo las principales. Las actuaciones realizadas en 1996-1997 en el aeropuerto de Gran Canaria han sido la instalación del sistema ILS de primera categoría, que permite la utilización de las pistas en las peores condiciones posibles, por así decirlo y por entendernos; se ha concluido la plataforma y edificio terminal en el aeropuerto de El Hierro; se ha hecho el acondicionamiento del

edificio terminal y de la nueva zona comercial en el aeropuerto de Tenerife-sur, y se acabó el nuevo edificio terminal en el aeropuerto de Fuerteventura.

Actuaciones futuras. En Tenerife-sur, la nueva terminal de carga con sus correspondientes accesos; la ampliación de cuatro módulos en el actual edificio terminal; está en estudio la construcción de la segunda pista, cuya ejecución se prevé para 1999-2000, y una nueva área terminal que me indican los servicios técnicos que comprende el nuevo edificio terminal, incluido equipamiento, un *people mover*, que es ese tren eléctrico que traslada entre los distintos puntos del aeropuerto a los usuarios, y una nueva plataforma de estacionamientos de aeronaves.

En Gran Canaria está la adecuación de la plataforma, incrementando su capacidad; nuevo sistema de distribución de energía eléctrica; un almacén para agentes de carga; el levantamiento de un hangar de uso compartido; plantas eléctricas de cogeneración y otra de desalinización, y se procederá en breve a la actualización de su plan director, en el cual, y siempre dentro de su posible máximo desarrollo, se contemplará la inclusión de una tercera pista, la cual se podría construir para atender la demanda prevista, aunque aquí a muy largo plazo.

En el aeropuerto de Bilbao, actuaciones realizadas en el período 1996-1997: adecuación del edificio terminal, nueva torre de control y la construcción del nuevo edificio terminal que está en estos momentos en ejecución.

En el aeropuerto de Málaga se ha procedido a la ampliación de la plataforma de aeronaves, se han instalado guías de atraque y está en construcción una nueva terminal de carga. En el futuro inmediato se va a trabajar en el mejor acondicionamiento de la pista y de las calles de rodadura y está también en estudio, y se incluirá en el plan director a largo plazo, una nueva pista de vuelos, aunque de acuerdo con las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo no será antes del año 2005.

El espacio aéreo ha sido objeto también de una serie de mejoras que podríamos resumir a través de dos factores: el factor humano y el factor espacio aéreo. El factor humano implica necesariamente la referencia al elemento básico en la gestión del tráfico aéreo, que es la plantilla de controladores. Recientemente se ha llegado a un acuerdo entre Aena y los controladores para hacer el primer convenio colectivo por un período de cinco años, en el que se prevé que al término de ese período deberá haber una plantilla de 2.161 controladores. Debo decir que cuando este Gobierno asume sus funciones en el año 1996 la plantilla de controladores operativos es de 1.110, por tanto, se va a duplicar el número de controladores. En los dos años en que este Gobierno lleva ejerciendo sus funciones, se han puesto en marcha promociones que han formado a 400 nuevos controladores, de los cuales se han incorporado ya aproximadamente cuatro promociones, es decir, unos 169 controladores, y en el transcurso del año 1999 se incorporarán un número adicional que sumará esos 400. Se prevé en el convenio colectivo que se firmará próximamente que todavía la plantilla se incremente en 740 controladores más, hasta llegar a una plantilla en el año 2003, como decía, de 2.161 controladores exactamente. Eso permitirá gestionar el espacio aéreo en forma que garantice en mayor medida la puntualidad, porque uno de los problemas de esa falta de

puntualidad es justamente la imposibilidad de gestionar adecuadamente el tráfico aéreo por falta de controladores. De lo que se trata es de hacer más sectores aéreos que permitan realizar operaciones simultáneas a distinta cota de altura, y al hacer operaciones simultáneas a distinta cota, se puede asegurar en mayor medida la puntualidad e incrementar la capacidad.

En el período 1996-1998, además de los controladores que se han ido incorporando y que todavía se incorporarán hasta el año 2003, se han abierto nuevos sectores para el control de tráfico aéreo en la totalidad de los cinco centros de control españoles, con el fin de optimizar la gestión del tráfico aéreo y ampliar la capacidad. En el centro del control de Madrid en el año 1996 se abrió un sector de ruta y en el año 1998 se ha abierto otro sector de ruta y están previstos para octubre dos nuevos sectores de aproximación. En el centro de control de Barcelona, en 1996 se abrió un sector de ruta y en 1997 un sector de aproximación, y en 1998 un sector de ruta y otro de aproximación. En el centro de control de Canarias, en 1997 se estableció un nuevo sector de aproximación. En el centro de control de Sevilla, en 1996 se abrió un nuevo sector de ruta y durante este año se han abierto dos sectores de aproximación, y, por último, en el centro de control de Palma de Mallorca, durante el verano de 1997 se abrió un nuevo sector de aproximación. Todo esto permitirá, como es lógico, mejorar la gestión del tráfico aéreo al tiempo que se incrementa la capacidad y que las infraestructuras son, por tanto, simultáneamente capaces de recibir un mayor número de pasajeros y un mayor número de aeronaves.

Queda un último renglón, al que me voy a referir muy sucintamente, que es el que afecta a los centros logísticos de carga aérea, digamos un instrumento también básico para la mejora y el incremento del transporte aeronáutico de mercancías. Hay una sociedad participada mayoritariamente por Aena, que es Clasa, que se ocupa de desarrollar los centros logísticos de carga aérea. En Madrid-Barajas el centro de carga, en su configuración de desarrollo máximo final, permitirá el tratamiento de un volumen anual de 750.000 toneladas de carga aérea al año; ahora estamos aproximadamente en unas 250.000, para que se vea el esfuerzo inversor que se está realizando en Barajas y que se va a realizar también en otros aeropuertos. Ello implica una inversión de 16.000 millones de pesetas, inversión que se realizará no solamente con cargo a los presupuestos de Aena, sino que habrá una parte de inversión privada. Van a participar en la inversión las empresas que se instalen en el centro de carga y los operadores de *handling*, habrá cerca de un 30 por ciento de inversión privada sobre esos 16.000 millones de pesetas que consumirá el conjunto del proyecto. La importancia de estas terminales o centros de carga se puede también medir en términos de empleo, hay una *ratio* que implica que por cada 100.000 toneladas tratadas en un aeropuerto se crean 1.000 puestos de trabajo directos. Por consiguiente, todo lo que pueda hacer la red española de aeropuertos para articular un buen sistema de transporte aéreo de mercancías, irá de una manera muy directa en favor del empleo.

En Barcelona, el consejo de administración de Aena aprobó, el 24 de noviembre de 1997, la concesión administrativa a Clasa de la zona de carga del aeropuerto de Barce-

lona. Están construidas las terminales multifuncionales; está en fase de ejecución la urbanización de la zona de carga aérea y en fase de adjudicación de obras el punto fronterizo para productos perecederos. Para la promoción de la actividad de carga aérea se ha creado una sociedad con la participación de Clasa, que es la sociedad mayoritariamente participada por Aena, que tendrá un 26 por ciento; Zona Franca, que tendrá un 26 por ciento; el centro del transporte del Vallés, que tendrá un 26 por ciento; las cámaras de comercio catalanas, que tendrán un 11 por ciento, y el puerto de Barcelona, que tendrá un 11 por ciento. De la misma manera, en Zaragoza se ha creado también una sociedad de índole similar para promover y desarrollar este aeropuerto como centro de carga aérea y aquellas actividades económicas relacionadas con la industria del transporte y sus servicios auxiliares. La nueva sociedad está integrada, además de por Clasa, por el Gobierno de Aragón, el ayuntamiento y la diputación provincial, todas ellas con un 20 por ciento de participación, quedando el 20 por ciento restante repartido a partes iguales entre la Cámara Oficial de Comercio e Industria, Cepyme y la Confederación de Empresarios de Zaragoza. También hay centros logísticos previstos, gestionados por Clasa, en Vitoria y en algún otro aeropuerto.

Yo no quisiera ser más prolijo. Creo que hay información suficiente; probablemente falta más información que se puede desear en relación con cada uno de los aeropuertos concretos. En la medida en que disponga de los datos, con mucho gusto se los suministraré.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a señalar, para cuando se produzcan las intervenciones de los grupos, algo que debía haber dicho al comienzo, porque quiero que quede claro, y es que las distintas comparencias naturalmente no son de la misma fecha. La del Grupo Socialista es de abril de 1997, la del Grupo de Izquierda Unida es de marzo de 1998 y la que se celebra a petición propia del ministro es del 9 de junio de 1998.

Vamos a comenzar las intervenciones de los grupos por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Señoras y señores diputados, tengo que agradecer la comparencia del ministro de Fomento, aunque es verdad que con cierto retraso sobre la solicitud que mi grupo cursó en abril de 1997 y sobre el objeto al que yo me voy a referir, fundamental y básicamente sobre cuál es la posición del Ministerio de Fomento acerca de la construcción de una cuarta y quinta pistas en el aeropuerto de Barajas, contradiciendo así los acuerdos de la ministra de Medio Ambiente con los alcaldes de los municipios afectados por la ampliación de Barajas y la propia declaración de impacto ambiental.

En su intervención, ha hecho una referencia muy somera, muy superficial y muy breve al contenido de esta comparencia. Intentaré, por tanto, obtener las respuestas en la intervención posterior.

El 27 de febrero de 1997, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, comparece ante la Comisión de Medio Ambiente del Congreso de los Diputados el presidente de

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, el señor Piña, para explicar las razones del incumplimiento de los plazos y requisitos exigidos en la declaración de impacto ambiental, en relación con la ampliación del aeropuerto de Barajas en una tercera pista de aterrizaje y de despegue, terminal, torre de control, etc., aprobada el 10 de abril de 1996 en Consejo de Ministros. Se trataba también de explicar qué medidas se estaban llevando a cabo para atender con rigor las condiciones sobre medidas correctoras del ruido establecidas en la Directiva europea 92/14 y en las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, en la situación actual y no sólo por la ampliación, impacto acústico debido al aumento del número de operaciones día, hora, rutas seguidas por las aeronaves y ruido que producen las más antiguas.

La comparencia solicitada con urgencia en diciembre de 1996 venía motivada por la preocupación que expresaban los 18 municipios afectados, junto con los vecinos, por el retraso de las medidas acordadas con el Ministerio de Medio Ambiente en el mes de noviembre de 1996. La ministra se reunió con los alcaldes y manifestó que, pese a no estar de acuerdo en muchos de los aspectos que recogía la declaración de impacto ambiental, porque le parecían insuficientes y mínima, no se iba a modificar y que exigiría por escrito al Ministerio de Fomento que Aena la cumpliera en todos sus términos y plazos. Transcurridos más de tres meses, aún no se había dado ni un solo paso por parte de Aena. Mientras, muy al contrario, usted, señor ministro, el 14 de enero de 1997, en su intervención ante esta Comisión, nos creaba de nuevo la incertidumbre. La declaración de impacto ambiental es difícil de cumplir, decía, pues no será fácil compaginar los plazos de construcción de la tercera pista a un ritmo acelerado con los requisitos que ésta impone. La obra había sido adjudicada sin iniciar en paralelo las gestiones de cumplimiento de la declaración de impacto. No obstante, pretendía tranquilizarnos diciendo que el esfuerzo se haría para proteger los derechos de los ciudadanos, tal y como establece la declaración.

Cierto es que de alguna manera compensó nuestro desánimo cuando finalmente se pronunció en contra de la ampliación con una cuarta y quinta pistas, ya que, como usted reconoció, la declaración de impacto ambiental y los acuerdos del Ministerio de Medio Ambiente con los ayuntamientos no la permiten, por las siguientes razones: medioambientales, exceso de ruido soportado por los vecinos afectados; sociales, no es posible, nos dijo. Por tanto, comenzaremos a estudiar otras alternativas, de acuerdo con lo estipulado en los apartados 1 y 2 de la declaración de impacto, que fija un período de tres años, de abril de 1996 a diciembre de 1999. Usted reconocía que había tiempo para estudiarlo en profundidad, para propiciar un debate sereno, riguroso técnicamente, buscando el consenso, contando con la participación de todas las administraciones implicadas, los partidos políticos, las organizaciones sociales y vecinales. Créame que le creímos entonces y que ésa es nuestra máxima aspiración: que al igual que hicimos con el plan director anterior, con el informe de impacto medioambiental, sea posible compatibilizar las soluciones para Barajas y para nuestro país ante la creciente demanda con el desarrollo económico de Madrid, del corredor del Henares, con la creación del empleo, con un respeto al medio

ambiente, a la calidad de vida de los vecinos, a su salud y a su entorno. Ésa es nuestra primera preocupación, preocupación que queremos compartir.

Lamentablemente, lo que ha sucedido en el tiempo transcurrido, más de un año —si leemos las diferentes noticias en los medios de comunicación—, volvía a crearnos incertidumbre y a generar una inquietud extrema, sobre todo entre quienes soportan el ruido por encima de sus tejados en más de 70 y 65 decibelios durante el día y la noche: Coslada, San Fernando, Alameda de Osuna, Barajas pueblo, Belvis, Mejorada del Campo, etc. Créame que compartiendo la preocupación que se pueda tener por una ZEPA, zona de especial protección para las aves, como pasa en Cataluña, nuestra alarma está más justificada, pues no se trata sólo del entorno del medio ambiente o paisajístico, sino de más de medio millón de personas, de las cuales más de 150.000 soportan un ruido constante, por encima de sus casas, con una media de 50 ó 60 operaciones/hora, como decía el responsable de Aena, al mismo tiempo que se celebraba la comparecencia, sin que estuviera en disposición de contestar a las preguntas que le formulamos y comprometiéndose a enviarlas por escrito, cuestión que no se ha cumplido al día de hoy por su parte ni por su Ministerio ni por el Ministerio de Medio Ambiente.

La falta de información y transparencia es total en torno a Barajas y no sólo afecta a los ayuntamientos y vecinos, no reuniendo a las comisiones de seguimiento, a la comisión de gestión, que hacía un año que no se reunía, a la del ruido, sino que a los grupos parlamentarios no se nos facilita la labor de control y seguimiento que nos corresponde, ya que desde hace más de catorce meses no se responde a la documentación que hemos solicitado y se produce esta comparecencia catorce meses después.

Como digo, mientras usted y significados responsables institucionales del PP, el alcalde de Madrid y su concejal de Urbanismo hacían declaraciones en la prensa justificando la ampliación del aeropuerto de Barajas, se modifica el Plan General de Urbanismo de Madrid, aprobado en septiembre de 1996 sin ninguna reserva de suelo para ampliación del aeropuerto; envían en esta ocasión una modificación en forma de corrección a la Comunidad de Madrid para establecer la reserva de suelo para una cuarta y quinta pistas, según el concejal de Urbanismo de Madrid, a petición de Aena. Coincidió con las declaraciones del presidente de Iberia y del alcalde de Madrid. El responsable de Aena, don Carlos de Andrés, en declaraciones a los diarios “abc” y “el mundo”, del 1 de abril de 1997, decía: hay que ir más allá de la tercera pista. Estamos acelerando el estudio técnico de construcción de una cuarta pista, que estará terminado a finales de 1998.

El señor Cortés, consejero de Urbanismo de la Comunidad de Madrid, se pronunciaba, al igual que su presidente, el señor Ruiz Gallardón, en contra de la ampliación y a favor de un segundo aeropuerto. Haciendo la reserva de suelo en Campo Real, aseguran que las únicas ventajas que podía tener la ampliación en dos pistas más eran las del ahorro en inversión y gasto, pero que los aspectos medioambientales y humanos que afectan a la calidad de vida de los ciudadanos debían anteponerse. Hoy parecen haberse olvidado de ello o quizá no tengan la sensibilidad que demuestran los responsables institucionales de Cataluña,

Barcelona y El Prat, respecto a la ampliación de su aeropuerto.

Las razones de hace más de un año siguen vivas. La preocupación crece a medida que se terminan las obras de la tercera pista, previendo su entrada en funcionamiento el año próximo y, sin embargo, los requisitos establecidos en la declaración de impacto ambiental contra el ruido, el plan de aislamiento acústico, etc., a día de hoy, siguen aparcaados, sin iniciarse. La oficina de petición de aislamiento de las viviendas acaba de inaugurarse. Usted reconocerá que existen grandes contradicciones y diferencias entre lo que se promete por su compañera de gabinete, la señora Tocino, y lo que hacen desde su Ministerio, que es el competente, sus declaraciones, las de sus altos cargos, etc.

El señor Medrano, el 12 de mayo de 1998, a “el mundo” y a “expansión”, y usted mismo, el día 26 de mayo de 1998, desde la sala de control, recién terminada e inaugurada, descartaban un nuevo aeropuerto y anunciaban la ampliación de Barajas, desoyendo incluso las recomendaciones que hizo en esos días el Defensor del Pueblo.

Estamos, pues, ante una situación lamentable. Quince meses después de su comparecencia y de la del presidente de Aena, la declaración de impacto ambiental no se cumple en lo fundamental. Ustedes abren un debate intencionado a través de los medios de comunicación, sin respetar los cauces institucionales, marginando a los grupos políticos, a los alcaldes, al movimiento vecinal, para crear un estado de opinión favorable a sus intenciones. Son corregidos públicamente y por escrito el pasado mes de marzo y de mayo por la directora general de Calidad y Evaluación Medioambiental del Ministerio, señora Carrillo, por el incumplimiento de la declaración. En primer lugar, los puntos 1 y 2 de la declaración plantean la obligación de Aena de cumplir con las siguientes condiciones: que se contempla única y exclusivamente la construcción de una tercera pista, ninguna otra ampliación más, revista del Ministerio de Medio Ambiente también, publicada en enero de 1998.

Considerando que en el año 2010-2015 podría producirse de nuevo un aumento de la demanda que saturara el aeropuerto, deberá realizarse en paralelo, a la vez que se construye la tercera pista, un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en el que el promotor, Aena, obligatoriamente, tendrá que presentar alternativas de nuevas localizaciones, razonables y económicamente viables, que contemplen los aspectos medioambientales y sociales; que deberán hacerse los estudios técnicos por la Dirección General de Aviación Civil, en coordinación con Aena, en un escenario del año 2010-2015, para acometer, en su caso, la construcción de un nuevo aeropuerto. Estos estudios deberán estar concluidos en tres años, es decir, en abril de 1999. Según el señor Medrano, están finalizados. Nosotros los hemos solicitado por escrito, sin haber recibido aún respuesta. Al tiempo, se hacen las siguientes declaraciones: no hay necesidad de un nuevo aeropuerto. Barajas quedará pequeño para el 2040. Serán las generaciones venideras las que decidan si debe hacerse un segundo aeropuerto o no. Esto es lo que dijo en sus declaraciones del 15 de enero de 1998 a “el país”. ¿En qué quedamos? ¿Hay estudios o no hay estudios? Si hay estudios, ¿por qué no se nos remiten a la Cámara, a los alcaldes, a las organizaciones vecinales, para que podamos estudiarlos?

Se improvisa constantemente o bien se ocultan las verdaderas intenciones. Estamos terminando 80 estudios, decían en “el mundo” hace unos días. Se descarta la propuesta de la Comunidad de Madrid.

Sencillamente, pedimos que nos faciliten esa información que nos permita hacer la labor que nos corresponde como principal partido de la oposición y como partido que tiene detrás de sí la responsabilidad y la experiencia de haber puesto en marcha un plan director, que usted está desarrollando en su primera fase (no se trata de un nuevo plan Barajas, sino de la primera fase del plan director) y que fue sometido a información ambiental, a información pública, lo que supuso un retraso, pero que es compatible llevar a cabo en estos momentos, puesto que no tenemos la presión a la que usted ha aludido a la vuelta de la esquina, con la posibilidad de esos estudios dentro de plazo, dando participación social a todo tipo de agentes, a los sociales, a los expertos, a los vecinales y a las instituciones.

En definitiva, nuestro grupo plantea que las medidas correctoras contra el ruido, en el plazo de un año, no se han cumplido. Se acaba de entregar el 20 de marzo, un año después de que se dijera que estaba hecho. Ahora se acaba de decir que se va a presentar en junio. No ha pasado por la comisión de seguimiento y control; tampoco a la comisión de gestión, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente. Ésta ha rechazado el plan y lo ha devuelto para su corrección, ya que no responde a las especificaciones fijadas en la declaración de impacto ambiental. Si eran mínimas, según la ministra, ¿por qué son tan difíciles de cumplir? ¿Por qué no se cumplen los plazos? ¿Por qué no se ha informado previamente al Instituto de Acústica Torres Quevedo y al Cedex como es preceptivo, respondiendo ambos en marzo que no lo habían recibido, que no lo conocían?

La directora general, señora Carrillo, hace constar por escrito que se ha dirigido en diversas ocasiones, tanto ella como la responsable del Ministerio, señora Tocino, a su Ministerio para que con urgencia se llevaran a cabo por Aena las actuaciones necesarias para elaborar el plan de aislamiento acústico, ya que éste debería estar aprobado antes de la puesta en funcionamiento de la tercera pista, así como la medición real de ruido sobre todas las zonas de viviendas más afectadas. Se establecía que en el plazo de tres meses debería fijarse un sistema operativo de seguimiento y medición real del ruido, con participación de los ayuntamientos, participación que no se está dando; e informar en paneles públicos del aeropuerto todos los días, cuestión que tampoco se está haciendo.

Sabemos que los 16 medidores están instalados, pero no, al parecer, en los lugares más idóneos. Pero la información que facilitan es un simple tríptico, en el que no consta de manera pormenorizada el número total de vuelos diarios, por horas, en períodos nocturno y diurno, vuelo por vuelo, informando de la huella sonora que producen cada uno y de la ruta que siguen. Tampoco se facilita el número de vuelos correlacionados, aeronaves, detallando el nivel de ruido alcanzado por horas y municipios, las rutas seguidas por las compañías y, por tanto, la huella sonora real que dejan. Desconocemos si se está aplicando algún tipo de sanción o amonestación a las compañías que, según responsables de Aeropuertos Españoles, desoyen, desobedecen y modifican constantemente sus rutas en un 65 por

ciento. Siguen sobrevolando las viviendas y las ciudades de San Fernando, de Coslada, de Mejorada del Campo, de Alameda de Osuna, de Tres Cantos, etc., al margen de las normas internacionales y de seguridad y ruido. Desconocemos cuántas compañías han respetado la restricción de vuelos nocturnos, cuántas rutas se han variado y cuáles son las previsiones de renovación de las aeronaves del capítulo II, que más ruido producen y que, según la Unión Europea, deberán cambiarse todas antes del año 2002.

La Dirección General de Aviación Civil debe suprimir la salida nocturna de estas aeronaves en un año. ¿Se ha cumplido? La Dirección General de Aviación Civil debía, en seis meses, poner en funcionamiento el sistema operativo de ruido real y hacer un estudio antes de dos años. Estamos en junio de 1998. No sabemos nada al respecto. Tampoco los ayuntamientos que tenían competencias para participar en la comisión de gestión. Lo hemos solicitado por escrito. No se nos ha dado una respuesta.

En definitiva, no se está teniendo el mismo interés en cumplir las condiciones establecidas en la declaración de impacto ambiental que en la aceleración de las obras, lo cual no podemos compartir. Compartimos la premura, el interés porque las obras se lleven a buen puerto y cuanto antes mejor, pero en absoluto la desidia, el desinterés que se tiene por cumplir esos requisitos mínimos, insuficientes, como eran calificados por la ministra de Medio Ambiente, de la declaración de impacto ambiental, probablemente porque sea una declaración que ustedes no comparten y, por eso, en alguna de sus reuniones, ha mantenido la opinión de que podría modificarse por el presidente del Gobierno. Nos gustaría conocer a qué medida legal puede usted acudir para modificar una declaración de impacto ambiental, si no es a plantear un nuevo estudio de impacto ambiental, que es lo que en estos momentos conllevaría una decisión de Consejo de Ministros, con lo cual tendría que explicar su posición con respecto a si van a seguir por el camino de la ampliación o no del aeropuerto de Barajas.

En cualquier caso, lo que se demuestra es que hay un escaso interés; que el plan acústico que se ha presentado ni siquiera recoge la huella acústica que en su momento recogía la declaración de impacto ambiental; que limita muchísimo las actuaciones correctoras y de aislamiento; que deja a miles de vecinos fuera de lo que es la huella de mayor ruido; que reduce el presupuesto que habían previsto de 16.000 millones a 2.000 iniciales más 1.000 por año hasta un total de 6.000, es decir, 8.000, con lo que ustedes reducen el presupuesto a un 50 por ciento; que ese mismo plan, según los técnicos y según la Dirección General de Calidad y Evaluación del Ministerio de Medio Ambiente, sólo reduciría en cuatro decibelios el ruido y, por lo tanto, es insuficiente para las viviendas más afectadas. Si a eso añadimos que inmediatamente que se ponga en funcionamiento la tercera pista el número de operaciones aumentaría, según los cálculos de sus responsables en un 70 por ciento más, desde luego tenemos que estar preocupados, tan preocupados como puedan estar los representantes institucionales catalanes, porque creemos que es compatible, que es necesario el desarrollo armónico de nuestros aeropuertos y afrontar la demanda respetando la calidad de vida de los ciudadanos y también el medio ambiente, el entorno de nuestras ciudades.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García-Hierro, tengo entendido que va a compartir su tiempo con algún otro diputado del Grupo Socialista. Le rogaría que fuera concluyendo.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Voy a ir concluyendo, pero se trata, señor Presidente, de tres comparecencias distintas, según tengo entendido. Mi compañero se va a referir a la tercera de ellas y yo a la solicitada por el Grupo Socialista, que es muy precisa y muy concreta, a la cual no se ha referido el señor ministro, y me siento en la obligación de hacerle las mismas preguntas que le hice hace un año al presidente de Aena.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García-Hierro, no las reitere.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: No sería necesario si hubieran sido contestadas, señor presidente.

Voy a intentar terminar señalando cuál es nuestra posición. Nuestra posición es que nos preocupa que a día de hoy el Ministerio de Fomento no asuma la responsabilidad que tiene, a través de Aena, de llevar a cabo cada uno de los requisitos establecidos en la declaración de impacto ambiental. Es fundamental que se trate con la sensibilidad y con el interés suficiente un problema que es más humano que medioambiental. Es necesario que se haga una tarea de coordinación real con los alcaldes y con los vecinos. Se constituyó la comisión para la elaboración de un plan un día antes de que compareciera el presidente de Aena ante esta cámara y en un año no se ha vuelto a reunir. Se ha entregado el 20 de marzo el plan acústico sin haber estado sujeto a los informes preceptivos que ha aludido. No se ha dado ninguna información a los grupos. No se facilita la participación, de manera que no podemos sino diverger en aquello que desconocemos, de lo que nos enteramos a través de los medios de comunicación, de las noticias y de la alarma que se crea entre los vecinos.

Por lo tanto, señor ministro, queremos dejar claro que nuestra posición es la de compatibilizar —y en ese sentido irá la intervención de mi compañero— el desarrollo armónico del aeropuerto de Madrid, pero teniendo en cuenta que la declaración de impacto ambiental limita la ampliación de dicho aeropuerto. Queremos saber cuál es la posición del Gobierno en cuanto a la declaración de impacto ambiental y su grado de cumplimiento con la actual pista y en cuanto al futuro, ya que se está planteando de manera sistemática y permanente en los medios de comunicación una posible ampliación. Creemos que no va a ser posible, por mucho que se empeñen, llevar a cabo esa ampliación si no hay primero una reflexión, una participación y un consenso amplio de la población madrileña, y nosotros estamos embarcados en eso. Estamos convencidos de que la mejor solución es un segundo aeropuerto, pero no somos dogmáticos y no estamos cerrados a ninguna reflexión. Faciliten ustedes las cosas, la información, y alcanzarán el consenso y podrán llevar a cabo la responsabilidad que les compete como Gobierno, que es seguir adelante con las inversiones para poder hacer frente a la demanda, que cada vez es mayor y que se avecina, de la mejor manera posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, a usted le consta el interés que el Grupo Parlamentario Socialista, a lo largo de esta VI Legislatura de las Cortes Generales, ha manifestado acerca de la política de transporte aéreo y, en su globalidad, sobre la política del transporte intermodal. Y le consta porque se han producido actuaciones parlamentarias, como la del Pleno del mes de diciembre de 1996, en el que interpelamos al Gobierno, en la persona del ministro de Fomento, acerca de la adaptación de España a las políticas de liberalización del tráfico aéreo. Parece que es razonable que esa preocupación la hayamos manifestado en sucesivas comparecencias del presidente de Aena, del secretario de Estado de Infraestructuras y del propio señor ministro, tanto en Comisión como en el debate previo al global de los Presupuestos Generales del Estado de los dos últimos años.

Parece muy positivo que se produzcan debates de esta dimensión en esta Cámara, por cuanto el transporte aéreo se ha ido convirtiendo en una de las piezas clave de la economía de nuestro país. Que discrepemos, que manifestemos posiciones diferentes en determinados temas surge nada más del interés que todos tenemos en analizar el desarrollo aeroportuario global de nuestro país, que es, tal como me ha parecido entender, la motivación de la comparecencia del ministro en el punto tercero del orden del día. Pero ello tiene que estar vinculado al modelo de transporte aéreo que el Gobierno defiende, y eso no lo ha hecho el señor ministro y no está recogido así. Le hago esa invitación porque ambos temas están vinculados. Estará usted de acuerdo conmigo en que hablar de infraestructura en solitario, sin vinculación a un proyecto de política de transporte, de interconexión interna en el país, de interconexión con el cabotaje comunitario y de interconexión con la importancia que tienen los aeropuertos españoles con el resto del mundo es algo que está esencialmente vinculado. Usted ha hecho referencia, por ejemplo, a un sistema aeroportuario especial —como es obvio, muy querido por este diputado—, como es el integrado por los diferentes aeropuertos de la comunidad canaria, que es cuando hablamos de auténtico puente de vinculación entre diferentes países. Eso es un hecho real. Canarias puede llegar a convertirse en un futuro en un auténtico *hub* en el Atlántico, siempre y cuando las infraestructuras lo posibiliten y las infraestructuras tendrán que definirse y realizarse en función de la política de transporte que se defina.

En ese sentido, el señor ministro ha tenido la satisfacción en los últimos meses de asistir a la inauguración de unas excepcionales infraestructuras en el aeropuerto de la isla de Fuerteventura (adaptadas a la geografía, a la orografía, a la singularidad geomorfológica de una isla tan singular como lo es la isla de Fuerteventura), cuyo terminal no es equivalente a otro terminal clásico que pueda tener otra isla. Igual le va a ocurrir próximamente cuando asista a la inauguración del equivalente terminal en el aeropuerto de Guacimeta, en la isla de Lanzarote, que es muy singular y que sigue la línea directriz de los últimos años, consecuencia de una sensibilidad medioambiental especial en una isla declarada por la Unesco patrimonio de la humanidad,

reserva de la biosfera. Hay actuaciones singulares realizadas por excepcionales artistas, como César Manrique, que hizo una labor colosal imprimiendo una línea de actuación de todas las administraciones públicas, a la que Aena se ha adaptado.

En cuanto al aeropuerto Reina Sofía, de Tenerife, en los últimos años la historia es la que es. En la isla de Tenerife ocurrieron acontecimientos, a los que no me voy a referir, en 1977, que dieron origen a una acelerada inauguración de otro aeropuerto, el Reina Sofía, en 1978, y a lo largo de los últimos años los dos aeropuertos de la isla de Tenerife se integraron en un sistema aeroportuario, que es, tal como establece la Comisión Europea y las definiciones de las directivas comunitarias, todo aquel conjunto de aeropuertos que sirven una misma área geográfica. Es decir, Charles de Gaulle, Orly constituyen un sistema aeroportuario parisién o los equivalentes de Londres, de Malpaso o de Roma. En el sistema aeroportuario de Tenerife, en esos dos aeropuertos complementarios en la misma isla, desde hace varios años han participado las instituciones locales, los ayuntamientos de Granadilla y de La Laguna o el Cabildo Insular de Tenerife, cooperando, en una actitud de diálogo permanente, con Aena a efectos de que las infraestructuras de ambos aeropuertos vayan avanzando.

Desde el año 1993 se ha venido definiendo un plan director, concursos públicos, sobre los que los parlamentarios de esa circunscripción nos hemos preocupado haciendo un seguimiento en los últimos años. Incluso el señor ministro recordará que en una de las resoluciones que aprobó el Pleno del Congreso de los Diputados, a raíz de la moción consecuencia de interpelación del Grupo Parlamentario Socialista a que he hecho referencia, nosotros planteábamos informar a la Cámara —y estamos en diciembre de 1996—, en un plazo no superior a tres meses, sobre los posibles desarrollos del aeropuerto Madrid-Barajas, con la valoración de las posibles soluciones que públicamente vienen siendo anunciadas por altos responsables de la administración aeronáutica española y sobre las segundas pistas en los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Tenerife-sur, particularmente. En lo que se refiere al sistema aeroportuario canario, a los diferentes aeropuertos, la contestación del Gobierno meses después fue francamente satisfactoria, por cuanto manifestó el compromiso de avanzar en la elaboración del proyecto de segunda pista, en el concurso internacional abierto desde hace tres años y adjudicado hace unos dos años y medio aproximadamente, sobre un sistema de terminal al que el señor ministro ha hecho referencia, cosa que nos ha parecido muy oportuno. Igualmente, haríamos referencia al caso del aeropuerto de Gando, sobre el que en estos momentos en el Senado, a instancia de un senador del Grupo Parlamentario Socialista por la isla de Gran Canaria, señor Artiles, se está debatiendo con motivo de la comparecencia del presidente ejecutivo de Aena.

En suma, hay sistemas, especialmente éste al que acabo de hacer referencia, que no es un tema baladí. Que no se vea en el caso de este interviniente socialista el afecto hacia el propio sistema aeroportuario, que es clave en la comunidad en la que resido, sino como lugar por donde pasa el 25 por ciento de los pasajeros del sistema aeroportuario global

de nuestro país, e insisto futuro *hub* del Atlántico. De ahí que tengamos que continuar en esa línea.

Señor ministro, el Grupo Parlamentario Socialista, en materia de desarrollo aeroportuario no deja de tender la mano al Gobierno, sin hacer el análisis crítico, conscientes del momento que vivimos. En ocasiones, por parte de responsables del Gobierno se ha caído en la debilidad de decir que he llegado yo y, de pronto, se ha encendido la luz y se ilumina una zona oscura, que es casi lo que les ocurre a responsables públicos en determinados momentos. Los socialistas queremos reivindicar la política aeronáutica española porque estamos convencidos de que ha sido excelente en los últimos años. Señor ministro, no hay nada más que leer, para entender desde luego la continuidad de la historia, el libro *Los aeropuertos españoles, su historia*. Es un libro que hace referencia a la historia comprendida desde el año 1911 hasta el año 1996 —y, desde luego, la historia continúa—, es una suma de aportaciones. En esta suma de aportaciones se encuentran los doce años de gobierno socialista que precisamente introdujeron un sistema absolutamente novedoso en España, que ha sido copiado por otros países, como ha ocurrido con Portugal, como está ocurriendo en distintos países iberoamericanos, en los que fue un acierto la separación del regulador del regulado, en los que fue un acierto la creación de un organismo ejecutor, como ha sido Aena, del cual se ha hablado aquí en muchas ocasiones, y, desde luego, ejecutando una política dictada por el Gobierno a través de la propia Dirección General de Aviación Civil.

De ahí, señor ministro, que nosotros, desde que usted tomó posesión, hayamos criticado el hecho de que nos parecía incompatible que coincidiese en la misma persona la Dirección General de Aviación Civil y la Presidencia de Aena. Incluso en uno de los doce o trece puntos de la moción que presentamos, a la que he hecho referencia, pedíamos al Gobierno que separase ambas figuras. Naturalmente, la mayoría de la Cámara votó en contra, porque estimaban que era una especie de varapalo al gobierno del Partido Popular, pero como la realidad y la racionalidad tienen que imponerse en el tiempo, el señor ministro tomó una acertada decisión, deshaciendo el entuerto que había montado un año antes. Un año antes, en el mes de julio de 1996, usted nombró a don Fernando Piña como presidente de Aena y director general de Aviación Civil —no era la Trinidad, era un poquitín más reducido, dos personalidades en una misma— y a don Carlos de Andrés director general de Aena, que asumía las máximas funciones y responsabilidades ejecutivas de Aena.

Señor ministro, me encantaría que un día —hoy, por razones de tiempo, yo soy consciente, no podemos extendernos— tuviésemos un debate. Ese año no fue positivo para la gestión de la aeronáutica española y yo creo que usted así lo entendió cuando se produjo el cese de ambos cargos en septiembre de 1997, un año después. ¿Es bueno rectificar? Yo, personalmente, no criticaré nunca cuando una rectificación se hace en aras de la eficacia y de un buen servicio público. Consiguientemente, no lo considere como un motivo de debate ahora. Usted nombró a don Luis Felipe de la Torre director general de Aviación Civil exclusivamente y a don Carlos Medrano director general de Aena con carácter ejecutivo. Yo creo que ésa ha sido una deci-

sión acertada, ha sido volver a la política del año 1991. Señor ministro, en esa política del año 1991 hubo notables aciertos a partir de ese momento. No hay nada más que leer, y lo tengo en mis manos —como es obvio, no voy a hacer referencia a ello—, la comparecencia a lo largo de esta legislatura de los diferentes cargos del Gobierno con responsabilidades en materia de política aeronáutica. No deja de verse tras sus manifestaciones un cierto desasosiego por un conjunto de problemas planteados, no todos imputables al gobierno anterior. Desde luego hubiese sido un gobierno de una perfección exquisita si no hubiese tenido algunas negligencias, que previsiblemente las tuvo y no es este interviniente quien tenga que resaltarlas, como es obvio, pero, señor ministro, la aeronáutica española a lo largo de diez o doce años dio saltos de gigante.

Usted ha dado una serie de datos —queda recogido en el «Diario de Sesiones» y lo leeremos con detenimiento— sobre el crecimiento del tráfico de aeronaves, sobre el crecimiento del número de pasajeros. Ha hecho referencia a temas que me satisfacen. Por ejemplo, la empresa Clasa. La he seguido con muchísimo interés en los últimos años, desde que se constituyó como sociedad mixta entre Aena y Aldeasa. Aldeasa, por su proceso de privatización, vende todas las acciones a Aena y la sociedad Clasa se pone en marcha en la línea directriz definida hace cuatro o cinco años. No hay que tener el más mínimo pudor en decir que se sigue una línea de actuación anterior. La historia de los colectivos no está constituida nada más que por líneas continuas. Los puntos de discontinuidad serían absolutos disparates desde el punto de vista del servicio público. A nosotros nos satisface que eso se produzca. En legislaturas anteriores quien le habla era senador y a través de Aena yo seguí con mucho interés todos los estudios previos del centro de carga aérea de Madrid-Barajas, hoy ya una realidad. Usted ha tenido la satisfacción de asistir a la inauguración de ese extraordinario complejo aeroportuario, con un edificio de servicios generales, con áreas comerciales, servicios de inspección y administraciones públicas, agentes de *handling*, terminales *courrier* y compañías aéreas diferenciados, no colisionando en saltos hacia la modernidad.

Nos satisface el plan director de Barajas que, como ha dicho mi compañera la señora García-Hierro, no ha surgido improvisadamente. Yo personalmente (y esto no es ortodoxamente posición del grupo parlamentario, pero tengo también el derecho a emitir mi juicio en función de los análisis rigurosos que escucho a quienes técnicamente están cualificados, no quien le habla en estos momentos) creo en el desarrollo aeroportuario de Barajas, sin duda alguna, en el sentido de cómo se definió, siendo ministro el señor Barriónuevo. No puede negarse que en determinados momentos haya habido ralentizaciones en el tiempo, pero en otros momentos ha tenido una expansión notable.

Señor ministro, a nosotros nos parece que en esta Cámara falta un gran debate. Usted ha venido voluntariamente en cuanto a éste, digamos, punto, si bien se ha unido a los demás, para hacer un análisis global de las infraestructuras. Señor ministro, a nosotros nos parece muy importante, muy importante —insisto— que sepamos cómo nos estamos adaptando a las políticas comunitarias, que somos un país comunitario. Usted, en el mes de septiembre, va a tener que fijar posición. Hay una comunica-

ción de la Comisión al Consejo sobre el establecimiento de una posición de la Comunidad sobre las discusiones y negociaciones sobre problemas ambientales de la aviación que se van a abordar en la 32.ª sesión de la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil, de la OACI, en Montreal, del 22 de septiembre al 2 de octubre de 1998, y, previamente, el Gobierno español, el ministro competente, va a tener que decir en el Consejo de Ministros cuál es la posición del Gobierno español en un asunto tan importante, donde se va a modificar el anexo II de la Directiva comunitaria en lo que se refiere a combustibles y características de los motores de aviación, ahí es nada, con la repercusión que eso va a tener en compañías industriales españolas, como es CASA, o en el propio consorcio Airbus, en el cual participamos.

Nosotros queremos debatir aquí no solamente de las infraestructuras, sino de la empresa aeronáutica española y, como estoy diciendo, de la inserción en las políticas comunitarias a las que nos debemos, y eso no se ha producido aquí, señor ministro. Sería positivo, y le invito a que dé el paso adelante, que se celebrara un debate monográfico en Comisión y crea que, en temas tan trascendentes, me resultaría excepcional pensar que no encontrase el apoyo razonable de todos los grupos de la Cámara. Eso es positivo a efectos de evitar innecesarias situaciones de tensión, porque queremos oírle hablar sobre la gestión del tráfico aéreo en la Unión Europea. En una ocasión, le dije que tenemos interés en saber qué opina el Gobierno español sobre el Libro Blanco de gestión del tráfico aéreo y, señor ministro, usted es consciente de que la negligencia de alguien a sus órdenes —no se la quiero imputar al ministro— está haciendo que directivas comunitarias de inmediata aplicación en el Estado español no se estén cumpliendo. Por ejemplo, éste es el único país en que no se aplica la Directiva 96/67 —lo digo así a los efectos de que lo lean los asesores y luego nos puedan informar— del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, lo que está dando origen a una desobediencia de las compañías aeronáuticas. Todas SS. SS. han leído en los últimos días declaraciones públicas de presidentes de asociaciones, de compañías aéreas —no voy a mencionarlos; está en la prensa—, que han dicho que no van a pagar las tasas marcadas por el Gobierno. ¿Y esto por qué? Entre otras cosas, porque dicen que no se aplica esa directiva, y usted sabe muy bien que esa directiva a la que estoy haciendo referencia, concretamente en su artículo 5, exige la creación de un comité de usuarios. Dice en su punto 1.º: En un plazo máximo de doce meses —que se cumplieron precisamente el 25 de octubre de 1997— a partir de la entrada en vigor de la presente directiva, los Estados miembros garantizarán que para cada uno de los aeropuertos contemplados se creará un comité, compuesto por representantes de las organizaciones representativas de los usuarios. Y, en el punto 2.º dice: Todo usuario tendrá derecho a formar parte de dicho comité o, a su elección, a estar representado en él por una organización a la que haya encargado dicha función.

Como usted bien sabe, éste no es un tema baladí, sino algo que están reivindicando las diferentes asociaciones, cuyos nombres podría indicarle, que se están entrevistando con los diferentes grupos parlamentarios y se está produ-

ciendo una desobediencia en el pago de tasas, lo que puede traer consigo una descapitalización de Aena.

¿Cómo es posible, señor ministro, usted que nos ha hablado de las infraestructuras, que no haya hecho la más mínima referencia a la decisión comunitaria número 1.692/96, del Parlamento Europeo y del Consejo, que aún no ha sido analizada en las Cortes Generales, ni en la Comisión Mixta para la Unión Europea ni en ésta, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte, en la que, entre otras cosas, se establecen las diferentes clasificaciones de los aeropuertos y los mecanismos futuros para la financiación pertinente de las correspondientes infraestructuras?

Señor ministro, son muchos temas los que nos gustaría tocar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, esta Comisión le oye a usted siempre con enorme interés y con gran placer —lo digo sin ninguna ironía—, pero le ruego que vaya ya a los últimos temas que tenga que plantear al señor ministro.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Agradezco mucho la actitud del señor presidente; en efecto, terminaré muy brevemente.

Señor ministro, me preocupa mucho el colectivo de los controladores. Créame que estoy preocupado en el sentido de que no creo que el acuerdo al que se ha llegado nos pueda dejar satisfechos.

Conozco mucho esta historia, el comité que se constituyó en 1991 y las aspiraciones de un convenio colectivo excepcional, pero, y dicho con el mayor de los respetos hacia la cualificación profesional individual y colectiva de cada una de las personas que integran el colectivo, se trata de un colectivo que tiene que ser tratado por la Administración con cierta singularidad, pero insertándolo en la política global de contrataciones, en la política global salarial.

Son muchas las preguntas que me gustaría formular sobre este tema y que tengo aquí, en un documento, pero el tiempo me lo impide, por lo que le ruego que haga llegar a la Cámara el contenido íntegro del acuerdo alcanzado. Tengo en mis manos el comunicado del gabinete de prensa de Aena y, señor ministro, estamos hablando de profesionales no funcionarios del Estado, sino de plantilla laboral, y me atrevo a decir que los ingresos brutos de la media no bajan de los 12 ó 13 millones de pesetas. Yo le invito a que publique en el «Boletín Oficial del Estado» el acuerdo adoptado y a que no se olvide de que hay 9.000 funcionarios del mismo órgano, de Aena, y, dado lo complejo del tema y la necesidad de intervenir con rigor, lo dejo exclusivamente así, a la espera de que el señor ministro ordene la publicación del acuerdo adoptado en el órgano correspondiente para conocimiento de todos los ciudadanos y nos lo remita a la Cámara.

Por último, señor ministro, en cuanto a las restantes infraestructuras, tengo que decirle que nos preocupan algunas declaraciones de importantes cargos gubernamentales, que aparentemente han devaluado el aeropuerto de El Prat. El aeropuerto de El Prat, y lo digo con absoluta convicción, tiene que erigirse en bipolo, junto con el aeropuerto de Madrid-Barajas, cara al aporte de los *slots* en ese mundo

creciente del tráfico aeronáutico y en la internacionalización tan extraordinaria que las compañías experimentan. Ahora estamos defendiendo a Iberia y aún no hemos hablado de ella, pero, dentro de muy poco, British Airways, American Airlines y otros accionistas serán los titulares de Iberia. Por tanto —y termino, señor presidente—, nos preocupa mucho esa bipolaridad necesaria, pero es que, como bien sabe usted, la bipolaridad son cargas absolutas iguales y no necesariamente de signo opuesto, sino complementarias y colaboradoras. En Madrid-Barajas nos preocupa, en efecto, la terminación de la nueva pista a finales de este año, y cierto es que se están acortando plazos. La compañera diputada señora García-Hierro, por la circunscripción que representa —Madrid— y con la sensibilidad que tiene, ha puesto el dedo en la llaga al tratar la naturaleza medioambiental de este tema tan amplio, pero yo quisiera hacerle llegar la preocupación del Grupo Parlamentario Socialista por el hecho de que la pista salió a concurso en abril de 1996, se cerró el plazo de presentación de ofertas a finales de junio de 1996 y se adjudicó en diciembre de ese año. Hay muchos que argumentan que se podía haber acortado el plazo de adjudicación, pero el tiempo pasa y hay que mirar hacia adelante y ahora nos preocupa el hecho de que esa pista se termina a finales de este año y no tiene la terminal que, previsiblemente, no va a estar terminada hasta el año 2001. Analicen bien las decisiones que tienen que tomar, a efectos de lograr la menor distorsión posible en el tráfico, porque no es sólo que aumente desahucadamente, como va a ocurrir, el número de operaciones por hora, sino también los traslados del conjunto de los pasajeros dentro de la entidad aeroportuaria, que van a requerir desplazamientos de tres o cuatro kilómetros.

Señor ministro, a vuelapluma, y agradeciendo al señor presidente la generosidad que ha tenido con el Grupo Parlamentario Socialista al permitir que interviniéramos las dos personas que lo hemos hecho, le hacemos llegar nuestra preocupación por un conjunto de temas y el deseo de que se produzca un auténtico debate sobre el transporte aéreo, como lo venimos demandando insistentemente, y tal como S. S. en otra área, y ahora se lo reitero, ha sido invitado a ello. En el área del transporte marítimo recuerdo que el 3 de junio de 1997, en el acto de clausura de la Asociación Nacional de Navieros Españoles (Anave), el señor ministro pronunció un discurso, en el que anunció que en los primeros meses de 1998 traería al Congreso una serie de iniciativas para analizar propuestas del Gobierno y recibir, intuyo, sugerencias de los diferentes grupos, a efectos de relanzar la empresa marítima española y el transporte marítimo en nuestro país. Dado que el señor ministro hizo esa invitación en el área del transporte marítimo y estamos esperando que se conozca la propuesta del Gobierno y se celebre la comparecencia voluntaria del ministro, tal como prometió, es imprescindible que en este caso se actúe de forma equivalente, con lo cual el transporte intermodal quedaría tocado en dos áreas fundamentales. Qué duda cabe, señor ministro, que en paralelo y para ver la globalidad, en estas fechas tenemos la liberalización del tráfico por carretera. Ahí tiene usted un magnífico reto y aquí tiene unos grupos parlamentarios dispuestos a servir los intereses de este país, de nuestros ciudadanos y de nuestras empresas, pero requerimos información.

El señor **PRESIDENTE**: Por el grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL**: Agradezco al señor ministro su comparecencia. Me voy a centrar en el motivo de nuestra petición de comparecencia relativa a las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas.

Como se ha planteado anteriormente, la ampliación del aeropuerto de Barajas ha sufrido no pocas contradicciones y las diferentes informaciones han tenido la virtualidad de ganar progresivamente en confusión en lo que afecta a la posibilidad de una cuarta o quinta pista, debido a las noticias que se desmienten y que, finalmente, provocan una seria preocupación en los representantes institucionales en el ámbito de la Comunidad de Madrid y, fundamentalmente, en los municipios afectados. Mi grupo quisiera que nos despejara cualquier duda sobre la posible ampliación de Barajas, como primer punto de nuestra intervención.

Desde un principio se planteó el proyecto de ampliación de Barajas como viable, siempre y cuando se cumpliera lo que estaba especificado en la declaración de impacto mediambiental. Esta declaración se emitió considerando como horizonte el 2010, donde era previsible la saturación y con un máximo estimado de 1.200 operaciones y un movimiento de 40 millones de pasajeros, pero nos preguntamos si, con los datos que se están valorando, no estaremos en un escenario más inmediato de saturación. Por tanto, si nos colocamos en este escenario más inmediato de saturación, la declaración de impacto ambiental vendría a decir que antes de 1999 habría que tener concluidos nuevos estudios de localización. Por eso nuestra segunda referencia en esta comparecencia es si existen estos estudios y si han planteado nuevas alternativas de localización en razón de estos nuevos escenarios de demanda. Es un tema que nos gustaría puntualizar con mucha claridad, es decir, si en cumplimiento de lo que significa la declaración de impacto ambiental respecto a una posible saturación se está trabajando sobre nuevas alternativas.

Más allá de lo que significa este primer punto, que es el que preocupa más a nuestro grupo en esta comparecencia, también queríamos que nos informara sobre la situación del plan de aislamiento acústico que debería de haberse elaborado y aprobado en un año. Después de la declaración de impacto ambiental, que además condicionaba al proyecto, a esta fecha tendríamos que tener los estudios técnicos, las mediciones acústicas, el censo y la tipología de viviendas a las que podría afectar. Nos gustaría que nos aclarase ciertas informaciones que han surgido en los últimos días sobre problemas para determinar la huella, ya que no convenía a los ayuntamientos y a los núcleos de población afectados. Ésta sería una tercera solicitud para que nos aclare en qué momento se encuentra el estudio del impacto de ruido y la determinación de la huella.

En este momento nos encontramos en una situación contraria a lo que significaría la defensa inmediata de los intereses de los ciudadanos de la zona, porque es previsible que finalmente se ponga en marcha la pista sin que todavía se haya procedido a la insonorización de las viviendas y a lo que significa atender a los elementos más urgentes, si no al conjunto de las medidas correctoras de ruido, por lo menos a las medidas más urgentes de aislamiento acústico

de las viviendas que puedan estar afectadas según los estudios realizados. Se ha dicho que efectivamente hay un retraso, pero además un incumplimiento, por cuanto que la lógica debería haber sido la contraria. Antes de la entrada en servicio de la nueva pista tenían que haberse finalizado los elementos más urgentes de aislamiento acústico. Le rogaría que nos indicara las medidas adoptadas con la financiación y los acuerdos o desacuerdos en que en este momento nos encontramos fundamentalmente con los ayuntamientos más afectados de la zona.

Quisiera que nos informara sobre las previsibles limitaciones acústicas durante el período nocturno y lo que significan las modificaciones y restricciones, enlazándolo con el incremento de cargueros puros que va a significar la nueva terminal de carga, de la que nos ha informado. Cómo podría afectar a los vuelos nocturnos si bien se declara que no tendría gran repercusión por el tipo de vuelos, pero cómo va a afectar a lo que significa la declaración de impacto acústico, teniendo en cuenta que por poco que afecte en una población cercana como la de la que estamos hablando, los vuelos nocturnos afectan de una forma sustancial.

También queríamos conocer la prevención de riesgos en lo que afecta a la ampliación del aeropuerto de Barajas y los elementos que habría que plantear antes de la entrada en funcionamiento de la nueva pista, es decir, el análisis de evaluación de riesgo de los depósitos de carburantes y, en su caso, su nueva ubicación, el plan de emergencia modificado, etcétera, elementos que tenían que haberse planteado antes de la entrada en funcionamiento de la nueva pista.

Finalmente, nos gustaría que incidiera aunque lo ha planteado en las previsiones reales de funcionamiento de la nueva pista pero sobre todo relacionado con lo que va a ser la financiación, el aislamiento y el plan de medidas correctoras de ruido, sobre todo en lo que afecta a las poblaciones más cercanas.

En resumen, quiero reiterarle que nos despeje cualquier duda sobre lo que significa un planteamiento de nueva ampliación, de nuevas pistas en el aeropuerto de Barajas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sabanés, por la concreción de sus planteamientos.

Por el Grupo Catalán, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Gracias, señor ministro, por su información.

Pienso que si hubiera que establecer un balance, tendríamos que considerar lo siguiente: ¿Es positivo el cúmulo de datos de crecimiento que usted nos ha facilitado? Categóricamente sí. ¿Se hace lo suficiente para que esa positiva situación creciente continúe desde el punto de vista aeroportuario? Evidentemente, yo creo que no lo suficiente. ¿Se conoce por la opinión pública, por la población en general, por la sociedad interesada, conocen los usuarios los términos generales de la situación, no hablemos de detalles? Evidentemente no, o no lo suficiente. Aquí pondría un condicional. ¿Se trata al usuario como el protagonista principal de esa actividad productiva? Para mí, no.

Con la excusa de las infraestructuras por parte de Aena, de las compañías, quizá básicamente Iberia, por su mayor implantación o por su mayor densidad de pasajeros, cree-

mos que se desatiende la atención al cliente. Si me permite, le voy a citar dos anécdotas propias. La primera ocurrió el día 24 de mayo, a las 10,30 de la noche, vuelo de París-Barcelona. Ya venía todo el pasaje cansado, y menos mal que pudo salir el vuelo, a pesar de toda la problemática de la huelga francesa, llega al aeropuerto de Barcelona a las 10,30 de la noche y allí había maletas por todas partes; no hay nadie, no informa nadie, y no se planteó una pequeña revolución porque la gente quería ir a casa. Salen maletas de vuelo de París por la cinta 23 cuando habían anunciado que saldrían por la 27, otro señor encuentra su maleta en la 28, y salían no sólo las de París, sino otras incluso de Madrid, y en el chiringuito de Aena, que así le llamaron, nadie informaba de nada.

Otra anécdota me ha ocurrido hoy mismo, señor ministro. Para estar hoy en una reunión, en Madrid, a las 2 de la tarde, he llegado al aeropuerto de El Prat a las 9,15. He podido embarcar en el avión de las 11,45, que ha salido a las 12, sólo un cuarto de hora de retraso. Es para felicitarnos por el crecimiento del pasaje. Posiblemente el exceso de pasajeros debe ocurrir cada lunes, porque normalmente tomo estos vuelos los martes o miércoles de cada semana y no suele haber lo que había hoy. Yo tenía que venir a Madrid a una reunión con otro compañero no diputado, le he llamado urgentemente, y él ha podido coger el avión de una hora después. La reunión la hemos tenido a las 4,30 de la tarde, porque no había posibilidad de que el avión en el que tenía que salir él llegase a tiempo, ya que ha llegado con una hora de retraso desde Barcelona. Entonces, en información sí, mucha gente, pero ¿qué es el puente aéreo? Es la joya de la corona de la compañía en cuanto a rentabilidad, pero ¿al servicio de quién está? ¿Por qué tantos retrasos? Si cada usuario explicase sus anécdotas negativas —las positivas nunca las explicamos, aunque estoy de acuerdo en que también tendríamos positivas para contar— de los últimos dos meses en cuanto a funcionamiento y la correspondiente atención informativa, ¿cuántos libros de reclamaciones necesitaríamos? Es decir, hay muchos que decimos que vamos a escribir una carta que luego nunca escribimos. Creo, señor ministro, que hay que trabajar mucho en estos temas, que parecen secundarios y no lo son.

De todas maneras, he de decirle que para mí el balance global de todo el esquema aeroportuario es positivo, pero se desvirtúa la positividad con estas pequeñas cosas, que son las que llegan a la gente. En infraestructuras ya sabemos que las dificultades son muchas y que a pesar de ellas llegaremos a buen fin. Cómo no, tengo que hacer una breve referencia sobre la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, pero de forma muy somera, porque en estos momentos parece ser que una pista que ha tenido muchas dificultades hasta decidir dónde se situaba, está en un punto cercano a su resolución definitiva, ya que por parte de la Administración catalana —con la que yo tengo relación directa por pertenecer a grupos políticos que estamos en ella— se ha llegado a un acuerdo incluso con el Ministerio, y en estos momentos se está haciendo un esfuerzo para llegar al consenso con el Ayuntamiento de Barcelona por el ámbito que agrupa, aunque falta que lo concretemos con el Ayuntamiento de El Prat, pero parece ser que está próximo. Entonces tendrá usted que cumplir lo que me dijo hace un par de años, cuando yo le pregunté por la tercera pista y

usted me dijo: el dinero está preparado, decidan ustedes dónde va la pista que el Ministerio lo tiene. Empiece ya a desempolvarlo, porque parece ser que la cosa va por buen camino.

Señor ministro, voy acabando ya. Infórmenos más: usted, Aena, Iberia, en otra Comisión quizá. No espere a que los grupos de la oposición tomen iniciativas parlamentarias o que pida usted comparecer cuando se han dado circunstancias que le obliguen a ello. Explíquenos, dialoguen. El señor Segura ha pedido una reunión monográfica. En el momento que lo estaba diciendo le hacía una señal al presidente de la Comisión indicándole: ya me está pisando lo que yo tenía escrito. El señor Segura por edad me sigue a mí, pero interviene antes, y yo coincido con él en muchas cosas. No sé si ello debe preocuparme, reflexionaré, pero estoy de acuerdo en muchos de los planteamientos, y yo le agradecería que de la misma manera que todos los diputados de la Cámara recibimos infinidad de convocatorias de jornadas, de cursos, en distintos foros, para que los atendamos si podemos, que en general no podemos, o le sugeriría que el propio Ministerio o quizá Aena preparase unas jornadas monográficas, incluso, si me apura, fuera de la Cámara, a las que los interesados asistiéramos para tener unas conversaciones distendidas y que usted nos diese la información. Ya sé que después esa información se convertirá en iniciativas parlamentarias, pero yo quisiera que nos diesen una información para que todo el mundo pudiese establecer este balance en la positividad que yo le decía, que creo que existe, pero que a veces queda difuminada por otras cosas más secundarias.

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

El señor **RIVERO BAUTE**: En primer lugar, quiero agradecer al señor ministro el esfuerzo que ha hecho en su primera intervención para ponernos al día sobre cuáles son las previsiones de su departamento en materia de inversiones aeroportuarias y expresamente la referencia al estado actual de las previsiones del aeropuerto de Barajas, que era uno de los temas objeto de la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

En la primera comparecencia del ministro ante esta Comisión, creo recordar que fue el 19 de junio de 1996, a los pocos días de tomar posesión en el Ministerio, nos hacía llegar los objetivos y las prioridades de su departamento. He repasado detenidamente aquella primera comparecencia y me satisface que el Ministerio de Fomento esté caminando, en políticas aeroportuarias, en la línea de los objetivos y las prioridades que en aquellos momentos se planteaba el Gobierno. Quizá la única alteración importante que ha variado el ritmo de las previsiones haya sido el problema de Barajas, que ha recabado un mayor esfuerzo inversor para atender un problema grave que afectaba a las comunicaciones de la Comunidad de Madrid, pero no como tal, sino como eje que es de todo el territorio del Estado y de las comunicaciones de éste con el exterior. Por tanto, en estos momentos no podemos sino valorar muy positivamente las previsiones iniciales del Ministerio que han ido desgranándose poco a poco a lo largo de este período.

do, en orden a las inversiones en Barajas, en Barcelona, en Palma, en Bilbao y en los aeropuertos canarios.

Parece que viene siendo una especie de cantinela, y no porque no se tenga receptividad para ello, que los que vivimos en los archipiélagos hagamos un esfuerzo importante por intentar sensibilizar a las autoridades de la Administración central sobre la importancia estratégica que tienen los aeropuertos en el territorio de las islas, en los territorios fragmentados, aislados, como puede ser el archipiélago canario. Es muy importante, aunque a veces uno caiga en el aburrimiento, porque para nosotros es fundamental desde el punto de vista económico. A través de los aeropuertos fundamentalmente se mueve el comercio, el turismo, todo lo que es nuestra economía. Los aeropuertos son también los instrumentos esenciales que sirven para dar cohesión social y territorial entre el archipiélago y el Estado, es decir, son los instrumentos básicos esenciales para unir las islas entre sí y a éstas con el continente y con el Estado.

Hacía referencia en su intervención el señor Segura a lo que significa el sistema aeroportuario canario con casi el 25 por 100 del movimiento de pasajeros de los aeropuertos de todo el Estado. Prácticamente, ésa es la misma proporción de recursos que generan y aportan los aeropuertos canarios que, en su conjunto, son muy beneficiosos para Aena y para el Estado. Por tanto, hay solidaridad en este caso en cuanto a los ingresos que se producen por el sistema aeroportuario canario con el resto de los aeropuertos deficitarios del Estado, con esos 29 aeropuertos de que hablaba el señor ministro, creo recordar.

Desgraciadamente para nosotros, señor ministro, a pesar de eso, de lo importante que son desde el punto de vista social y económico para nuestro desarrollo, de lo que significa ese 25 por 100 de nuestros aeropuertos, no estamos satisfechos con las inversiones que históricamente se vienen haciendo en los mismos. Si tenemos un 25 por 100 del movimiento de pasajeros, si aportamos al sistema aeroportuario una parte importante de los ingresos, prácticamente en la misma proporción —y dada su importancia— debería haberse venido invirtiendo en los últimos quince años en los aeropuertos canarios. Estamos hablando de necesidad de infraestructuras, no de invertir para mejorar desde el punto de vista estético sólo. Desgraciadamente, no ha sido así. La inversión no ha estado en proporción ni con el volumen de pasajeros ni con los ingresos que generan los aeropuertos canarios, ni con lo que significan desde el punto de vista de la vertebración social, económica y territorial a que antes hacía referencia, ni con la dependencia del sector turístico. La economía de las islas, desgraciadamente para nosotros, tiene una dependencia extraordinaria de un sector como es el turístico, cuyo instrumento básico de llegada son los aeropuertos; prácticamente un 85 por 100 de la economía canaria gira en torno a este importante sector.

Hay que decir que, en los últimos años, desde el año 1996 al año 1998, se viene percibiendo un mayor esfuerzo por parte del Gobierno por atender a la realización de inversiones en orden a esa proporción y a esas necesidades que tienen los aeropuertos canarios. En ese sentido, valoramos muy positivamente que durante este bienio 1996-1998 se hayan invertido 20.351 millones de pesetas en actuaciones

en todos los aeropuertos; desde los 48 millones de pesetas que se han invertido en la isla de La Palma, a los casi 4.000 millones de pesetas en el aeropuerto de Gando, en la isla de Gran Canaria. En ese sentido, la puesta en funcionamiento de los aeropuertos en que se ha venido trabajando en la última década, como el de El Hierro y el de Fuerteventura, son ejemplos de estas actuaciones. Estoy de acuerdo con lo manifestado por el señor Segura en cuanto a la calidad con que se ha acabado el aeropuerto de Fuerteventura. Yo diría también que el aeropuerto de El Hierro es un ejemplo de integración en las condiciones medioambientales de la isla; un aeropuerto diseñado con un extraordinario gusto y de acuerdo con sus necesidades.

Hoy preferiría más hablar de futuro, porque todo esto es pasado, y centrarme en el futuro en esta comparecencia del ministro. A mí me gustaría saber, señor ministro, si usted puede confirmar ante la Comisión, si puede ratificar la contestación por escrito que me ha dado el presidente de Aena sobre las previsiones de inversión en el sistema aeroportuario canario para los próximos cinco años, porque esta contestación escrita de hace unos días me confirmaba que las previsiones del Gobierno son de unos 95.000 millones de pesetas para estos próximos años. Me gustaría que ante la Comisión se confirmaran estas previsiones por parte del ministro.

Por otra parte, me gustaría saber, si es posible y si tiene los datos, cuándo está prevista la inauguración de la nueva terminal del aeropuerto de Lanzarote. La isla de Lanzarote, como no podía ser menos, también tiene una dependencia extraordinaria del sector turístico, pero en su aeropuerto se están produciendo unos hechos que no favorecen en nada la imagen turística de Canarias. Algunos días a la semana, básicamente los jueves, dada la escasa dimensión, la insuficiencia de la actual terminal, la concentración de vuelos *charter*, provoca un espectáculo tercermundista con los pasajeros en la calle. Me gustaría saber si se tienen previsiones de fecha, cuándo se inaugura la nueva terminal de este aeropuerto de Lanzarote.

De igual manera, en su comparecencia del año 1997 ante la Comisión, el señor Piña, hablando de las previsiones para el aeropuerto de La Gomera, dijo que la primera previsión era que estuviera operativo en el año 1997. Bueno, pues se han retrasado los trabajos y me gustaría saber, si es posible, si tiene usted datos y los puede confirmar hoy, cuándo se tiene previsto poner en servicio el aeropuerto de la isla de La Gomera.

Con respecto al aeropuerto de Tenerife-norte las obras están adjudicadas, están caminando a buen ritmo, parece que todos los problemas de tipo administrativo se han ido resolviendo. En cuanto a Tenerife-sur, que probablemente es el aeropuerto (salvo este caso excepcional del que hablaba de la isla de Lanzarote, que con mayor urgencia precisa atención), que justamente por la urgencia de su construcción y la falta de previsión en aquellos momentos, motivada por causas extraordinarias, como fue el cierre del aeropuerto de Los Rodeos y la apertura urgente del aeropuerto de Tenerife-sur, hablaba el señor ministro, quise entenderle, del año 2002 como previsión de la puesta en servicio de la nueva pista y la nueva terminal. La preocupación, y me gustaría que si no fuera así la despejara, es si el expediente administrativo va en orden con esa previsión que maneja-

mos de que en el año 2002 pueda ser operativo el Tenerife-sur con esta nueva pista y esta nueva terminal.

En cuanto al aeropuerto de Gando, en la isla de Gran Canaria, creo que es muy importante caminar por delante de los acontecimientos. Planificar con tiempo, con una perspectiva de medio o largo plazo, permite hacer las cosas bien, permite no estar sujeto a improvisaciones. Creo que una de las cosas bochornosas que estamos viendo en los distintos aeropuertos es la cantidad de obras que se hacen provisionales, inversiones millonarias para al año derribarlas de nuevo y hacer la obra definitiva; son parches que hemos ido haciendo para resolver problemas puntuales. Una de las cosas importantes es la planificación en el medio y largo plazo. Por eso me parece muy acertada la actualización del plan director del aeropuerto de Gando, que parece que el Ministerio tiene en estos momentos como objetivo afrontar, me gustaría que lo confirmara usted a la Comisión, y si se debe entender que de esa actualización del plan director —creo que sí, pero quisiera que fuera el ministro el que lo confirmara— se debe desprender la necesidad de la construcción de la tercera pista y el calendario para empezar a poner en marcha ese proyecto.

Hay dos cuestiones con relación a mejorar las comunicaciones entre las islas que me gustaría también si fuera posible que el ministro contestara a ellas, y si no es éste el ámbito, que tomara nota y ver si pudiéramos resolverlo, porque están en la línea de una mejor operatividad de los aeropuertos, de algunos de ellos; por ejemplo, la isla de La Palma se queda prácticamente aislada a partir de las diez de la noche, cuando tiene un aeropuerto con todo tipo de condiciones para que pueda prolongar su apertura en horario nocturno. Qué posibilidades hay de que el aeropuerto de La Palma alargue la apertura hasta las doce de la noche como una medida más racional, ya que la isla de La Palma tiene una población muy importante, con necesidad de comunicarse con Tenerife y con Gran Canaria desde el punto de vista comercial; qué posibilidades, insisto, habría de ampliar este horario hasta las doce de la noche.

En la misma línea, el aeropuerto de Tenerife-norte, Los Rodeos, cuando las condiciones meteorológicas lo permitan, y lo permiten ya casi siempre porque la tecnología que se ha ido incorporando poco a poco a este aeropuerto es de las más avanzadas, qué posibilidades habría de ampliar también su horario —que en estos momentos está cerrando a las diez de la noche— hasta la veintitrés treinta horas, una hora y media más, porque se produce con excesiva frecuencia, dados los retrasos del último vuelo de Madrid o Barcelona, que desde el momento en que el retraso vaya algo más allá de una hora ya está cerrado Tenerife-norte y hay que trasladar a los pasajeros al Tenerife-sur, con el correspondiente disloque que eso significa, porque estamos hablando de una distancia considerable para la gente que viene al norte de la isla; por tanto, qué posibilidades habría de ampliar el cierre de Los Rodeos hasta las veintitrés treinta horas.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor presidente, evidentemente se hubiera podido pedir la

comparecencia sobre política de transporte aéreo. Yo he repasado las comparecencias pendientes a solicitud de los distintos grupos, y del 26 de febrero de 1998 hay una solicitud de comparecencia del Grupo Socialista al ministro de Fomento en relación con las infraestructuras del departamento. Dentro de esa política de transporte aéreo también se hubiera hablado del proyecto de ley de modificación de la navegación aérea, que está vigente nada menos que desde 1960.

Podemos decir que la moción a la que se ha hecho referencia anteriormente de diciembre de 1996 sobre adaptación por España de la política comunitaria de liberalización del transporte aéreo se está cumpliendo por parte del Ministerio y del Gobierno. En la comparecencia del ministro de Fomento en la Comisión de Infraestructuras ahora va a hacer dos años se expuso su política general, incluido, por tanto, el tema aeroportuario. Y más recientemente, el pasado lunes, en el Senado, compareció el vicepresidente primero por ausencia del ministro del Fomento para explicar la situación de los aeropuertos españoles; tengo aquí las intervenciones del interpelante y del vicepresidente.

Antes ha citado unas cifras de 106 millones de pasajeros en el año 1997, que se prevé que asciendan a 139 millones en el año horizonte, 2002, un incremento de más de un tercio en cinco años de vuelos, que son 108 millones en 1997 a 144 millones en el 2002, un incremento de más del 40 por 100 en los 25 aeropuertos mayores, no en los 41 a que ha hecho mención el señor ministro; aquí, evidentemente, se desbordan las previsiones y los acontecimientos. Se han desbordado tanto que la ampliación de Barajas, la tercera pista, según el plan aprobado en 1988, tenía que haber estado operativa en 1993. El Plan Delta de Barcelona es consecuencia del desfase del Plan director del aeropuerto de Barcelona, aprobado en 1988, y que generó en 1996 seis años de desfases sobre las previsiones.

Quiero felicitar al Ministerio de Fomento y al Gobierno por la solución del primer convenio en la historia de los controladores aéreos, los 1.462 que constituyen la plantilla.

Voy a tocar un tema que es importante para la política de inversiones aeroportuarias del Ministerio de Fomento y del Gobierno, que es la de tasas y tarifas. Apesar de la enorme polémica que ha levantado entre las empresas que deben soportar esas tasas y tarifas, lo cierto es que, según los datos que tengo, los costes de operación son de los más bajos de Europa, y la relación coste-beneficio también de las más bajas del mundo en la relación España-aeropuertos del mundo.

Hay anécdotas negativas que contar también por parte del portavoz del Grupo Popular en cuanto a calidad, puntualidad, información y atención al usuario. Todos somos conscientes de que es una tarea manifiestamente mejorable y a la que estoy seguro que dedicará bastante tiempo el ministro de Fomento.

Para concluir, me voy a referir a inversiones en aeropuertos. He buscado los datos, la liquidación de los presupuestos de 1994, 1995, 1996 y 1997 y las previsiones en los presupuestos de 1998, y en el plan de inversiones las dos anualidades siguientes, que son todas ellas: 1994, 53.000 millones pesetas; 1995, 81.000 millones de pesetas; 1996, 65.000 millones de pesetas; 1997, 81.000 millones de pesetas; 1998, 94.000 millones de pesetas;

1999, 96.000 millones de pesetas, y año 2000, 90.000 millones de pesetas. Ojalá en los otros sectores, en las otras actividades del Ministerio de Fomento pudieran cumplirse unas cifras tan optimistas como las que he expuesto.

Quiero citar, como anécdota de tramitación de la ampliación del aeropuerto de Barajas, que ha sido motivo de dos de las tres comparecencias, que el informe sobre la ampliación de dicho aeropuerto de Barajas se aprobó en junio de 1992 y hasta el 10 de abril de 1996 no se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la declaración de impacto ambiental, que paralizó, naturalmente, toda iniciativa desde 1993 hasta 1995 para la asistencia técnica en la redacción del proyecto de la tercera pista. Evidentemente, cabe una nueva felicitación al ministro de Fomento, porque cogido el relevo inmediatamente después, el 10 de abril de 1996, y pasados cuatro años desde la decisión de ampliar el aeropuerto de Barajas, dentro de poquísimos meses será una realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las diversas preguntas planteadas, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): No quisiera ser polémico, y voy a aspirar a no serlo, aunque la lógica del debate parlamentario es la polémica. Querría agradecer a todos los portavoces sus intervenciones y el tono de las mismas, lo cual contribuye mucho a que estas sesiones sean verdaderas sesiones de trabajo, informativas desde una perspectiva y de recepción de puntos de vista o de recepción crítica desde la perspectiva de los grupos parlamentarios.

A la señora García-Hierro, si me lo permite, le induciría a hacer una reflexión. Reléase usted detalladamente su propia intervención. Ha puesto de relieve una complejidad y una prolijidad en la declaración de impacto ambiental que explica, señoría, por qué el Gobierno socialista tardó cuatro años en publicar en el «Boletín Oficial del Estado» la declaración de impacto ambiental. Porque había un profundo desacuerdo —no lo digo en tono crítico, sino en tono positivo— entre el presidente de Aena, señor Abejón, y la secretaria de Estado de Medio Ambiente, señora Narbona, que lamento que en estos momentos no esté aquí. Pero es lo cierto que la declaración de impacto ambiental se envía al «Boletín Oficial del Estado» cuando ustedes ya han perdido las elecciones, y se publica el día 10 de abril. Esa declaración de impacto ambiental que todos hemos de cumplir es extraordinariamente problemática, no solamente desde la perspectiva de Barajas, señorías, sino también desde la perspectiva de la organización del tráfico aéreo en España por la naturaleza de dicho aeropuerto de Barajas. Es una tremenda responsabilidad tratar de organizar todo o una buena parte del tráfico aéreo en España, hasta el año 2010 mediante una resolución administrativa. Comprenderá que la situación es, por lo menos, para que reflexionemos conjuntamente, porque aquí no es un problema del Gobierno, aunque tenga la responsabilidad principal en estos momentos; es un problema de España y de la organización y gestión del tráfico aéreo en España. Ésta es la dimensión, y naturalmente hay unos problemas específicos de unos ayuntamientos y de unos ciudadanos que soportan

mayor ruido del debido. Pero ¿cómo encontramos el punto de equilibrio entre la organización del tráfico aeroportuario, la organización del aeropuerto de Barajas y el cumplimiento de la declaración del impacto ambiental?

La declaración de impacto ambiental, que no es cualquier cosa sino que la prolijidad de la misma se ha puesto de relieve en su propia intervención, se está cumpliendo al tratar de compaginar la aceleración de unas obras que son imprescindibles con la lentitud de unos procedimientos administrativos, y con las exigencias, muy detalladas, que tiene esa declaración de impacto ambiental. Fíjese que hacen falta, señorías, ni más ni menos que seis informes, además del plan de aislamiento, para cumplir esa declaración de impacto ambiental. Esos seis informes están prácticamente concluidos, de la misma manera que está prácticamente concluido el plan de aislamiento acústico. Si usted me dice que no encaja todo en las fechas, le diré: de acuerdo, no encaja todo en las fechas, pero es que no puede ser así si queremos resolver el problema del aeropuerto de Barajas. No obstante, el que las fechas no encajen no significa que se esté incumpliendo la declaración de impacto ambiental; se va a cumplir y se va a hacer de la manera que es razonable y posible, porque no hay otra forma de cumplirla, y como no hay otra manera de cumplirla se ha hecho el esfuerzo que se tiene que hacer, ya que muchas de las cuestiones de la declaración de impacto ambiental dependen de terceros.

¿Que se ha reunido poco la comisión de seguimiento? Es posible, no le digo que no. Y si ésa es una deficiencia, acepto la crítica. Comprenderá usted también que está en la función de los ayuntamientos pedirlo todo, lo divino y lo humano, que no se puede dar respuesta a todo y que habrá que encontrar el límite o el punto en el que las exigencias son razonables. Yo le diría que tan razonables me parecieron desde el principio de este Gobierno las peticiones de esos ayuntamientos que frente a una cantidad prevista de 12.000 millones de pesetas yo dije: que se haga un cálculo mucho más generoso, y si es necesario sobrepasar esa cantidad, que se sobrepase. Le puedo garantizar que la cantidad de los 12.000 millones de pesetas iniciales previstos se va a sobrepasar ampliamente y Aena va a financiar eso. Si me dice que tiene que estar financiado todo a 30 de octubre, le diré, señoría, que no es posible, porque justamente el proceso de negociación con los ayuntamientos es un proceso lento. Pero como hay unos vecinos, unos ciudadanos que tienen razones y que esas razones deben ser atendidas, no le quepa la menor duda de que van a serlo.

Respecto al tema de la ampliación máxima del aeropuerto de Barajas, la declaración de impacto ambiental habla de tres pistas, pero ese límite no impide ir cambiando gradualmente su configuración para mantener tres pistas a incrementar su capacidad. Técnicamente eso es posible y es lo que se va a hacer, de tal manera que lo que hoy llamamos tercera pista va a ser la segunda, porque se va a poner fuera de uso una de las actualmente existentes. Por tanto, la tercera pista verdadera justamente es la que está por venir.

Señoría, yo acepto todas las opiniones, y creo que es respetable la opinión de defender un segundo aeropuerto para Madrid, pero le digo que sopesadas las ventajas y los inconvenientes hoy mi criterio es que es imprescindible agotar la capacidad aeroportuaria del espacio de Barajas

antes de programar la construcción de un segundo aeropuerto, entre otras razones, por una obvia: porque no tenemos tiempo. Un segundo aeropuerto tardaría un mínimo de diez años, y en estos momentos la red aeroportuaria española ya está perdiendo muchísimo dinero por falta de capacidad. Si usted quiere asumir la responsabilidad de que sigamos perdiendo dinero durante la próxima década, permítame que no la comparta. Creo que hay posibilidades de incrementar la capacidad del aeropuerto de Barajas respetando la declaración de impacto ambiental.

Le voy a decir otra cosa. Se parte de que el incremento de la capacidad de Barajas va a producir mayor ruido, y yo le digo que no, señoría; no hay una correlación matemáticamente exacta. Es más, cuando quede fuera de uso una de las pistas que actualmente funciona, todos los ciudadanos de Coslada y de San Fernando de Henares van a tener muchísimo menos ruido del que tienen ahora. La tercera pista no genera por sí misma más ruido, sino menos; lo que pasa es que al incrementar la capacidad de una de las pistas actualmente existente se van a producir más operaciones, y al producirse más operaciones, naturalmente se incrementa el tiempo en que el nivel de ruido es alto, pero no es porque se produzca una mayor intensidad de ruido al haber tres pistas, eso es absolutamente inexacto, se va a producir el mismo ruido durante más tiempo, porque va a haber más operaciones en la pista que en mayor medida afecta a los ciudadanos de los pueblos que S. S. ha mencionado.

En la futura configuración del aeropuerto de Barajas, con las tres pistas que están programadas y el desuso de una de ellas, esos ciudadanos van a tener menos ruido. Debe renocerme que también la técnica trabaja a favor de un menor ruido, porque en la próxima década el ruido de los aviones será menor, y antes se ha hecho referencia a la legislación comunitaria y a la que está en estudio en Estados Unidos para imponer a los fabricantes de motores ese menor ruido, porque si no se vienen abajo la mayor parte de los aeropuertos importantes del mundo, ya que todos producen un altísimo nivel de ruido, como es lógico, y en todos los sitios los ciudadanos, también como es lógico, protestan; y si no, vaya a Hamburgo, vaya a Frankfurt, incluso vaya a Londres, que tiene un buen número de aeropuertos.

Por tanto, el criterio del Gobierno es muy claro: agotar la capacidad aeroportuaria de Barajas. Eso pasa por cambiar su configuración, que hoy es defectuosa, y de ninguna manera va a llevar aparejado, a medio y largo plazo, mayor ruido, sino menor ruido.

Yo creo que con ello he contestado a lo principal de la intervención de la señora García-Hierro.

Al señor Segura también le quiero agradecer de manera particular el tono de su intervención. A mí, en general, la dimensión crítica de cualquier intervención no me molesta. Lo que me puede no gustar son ciertas formas de hacer oposición, pero cuando se ponen encima de la mesa análisis críticos sobre la base de un razonamiento riguroso y de un conocimiento de la situación, no solamente no me molesta, sino que lo agradezco y mucho. Estoy absolutamente de acuerdo con S. S. en que todo lo que afecta al desarrollo aeroportuario español es una suma de aportaciones, como no podía ser de otra manera, y que en esa suma de aportaciones y en la gestión de todos los gobiernos hay

un lado positivo y hay también fallos, que eso es la vida misma; no vamos a poner de relieve solamente una de las dimensiones. Naturalmente que ha habido aciertos en la gestión anterior como ha habido errores, y yo creo que uno de esos errores ha sido la dificultad de afrontar debidamente la situación del aeropuerto de Barajas; sinceramente lo creo así.

Querría trasladar a S. S. una discrepancia, y estoy dispuesto a discutir el tema todo lo que sea necesario. Yo creo que la organización de Aena, tal y como está hoy concebida, fue probablemente necesaria en el momento en que se hizo. Ello no significa que sea una buena organización. Fue necesaria en su momento, repito, pero no creo que sea la organización mejor para el futuro, y le voy a decir por qué razón creo yo que no es la mejor organización para el futuro.

En Aena se concentran tres tipos de funciones que deben estar separadas. En primer lugar, Aena tiene funciones reguladoras que deben estar todas residenciadas en la Dirección General de Aviación Civil, todas, sin excepción, porque ése debe ser el órgano regulador; sin embargo, hoy, Aena conserva funciones reguladoras que no debe tener; en segundo lugar, Aena concentra toda la gestión del tráfico aéreo; en tercer lugar, concentra toda la política de infraestructuras, y en cuarto lugar, concentra todo lo que es la línea de explotación comercial de los aeropuertos, que debe llegar a ser una línea de ingresos superior a los que generan las propias tasas aeroportuarias en una organización que maximice el funcionamiento de los aeropuertos. Todo está hoy interrelacionado en una única organización que es Aena, y yo iría gradualmente, porque no se trata de hacer una reforma drástica que no sería positiva, separando funciones que son de muy distinta naturaleza. La regulación del tráfico aéreo debe estar toda residenciada en la Dirección General de Aviación Civil, y Aena tiene una pata que es la gestión del tráfico aéreo; ésa es una de las patas básicas de Aena y debe continuar en Aena, como es lógico.

Después Aena tiene otra pata, que son las infraestructuras, la dirección de aeropuertos, la configuración, impulso, planificación, programación de infraestructuras de los aeropuertos y, posteriormente, la gestión comercial. ¿Que esto esta junto bajo la jurisdicción de un único órgano que es la Dirección de Aeropuertos? A corto plazo es correcto. Probablemente será necesario, en un futuro inmediato o relativamente próximo, ir separando funciones, porque para la organización comercial de los aeropuertos hace falta una mentalidad distinta, a mi juicio, y una capacidad de gestión diferente que para programar e impulsar la construcción de infraestructuras. Por tanto, la organización de Aena, necesaria en su momento, señoría, hoy empieza a tener algunos problemas que, con el tiempo, habremos de afrontar. Debo decir que la urgencia de las tareas que tiene que realizar, no permitirá, a mi juicio —no creo que fuera prudente—, iniciar esta reorganización de Aena de una manera acelerada y drástica. Soy más partidario de fijar claramente las prioridades, y las prioridades hoy son atender al déficit de infraestructuras existente y atender al déficit de capacidad de gestión de tráfico aéreo que teníamos, y en la medida en que vayamos cubriendo esos déficit, nos podremos plantear una reorganización de todo lo que afecta al tráfico aéreo en las distintas dimen-

siones que he expuesto de una manera diferente, y para eso todas las aportaciones, evidentemente, serán positivas.

No hay falta de pago de tasas por parte de las compañías aeroportuarias; es una información de prensa inexacta. Las tasas aeroportuarias se están pagando en términos razonablemente correctos y habituales y, por consiguiente, no debe ser motivo de preocupación para la Cámara.

En estos momentos no tengo noticia de que estemos en falta en la incorporación de legislación comunitaria o que estemos fuera de los plazos vinculantes que fija la Unión Europea para la incorporación de las directivas al ordenamiento jurídico español. No tengo el dato. Es posible que en alguna estemos fuera de plazo; lo desconozco en estos momentos, pero, en todo caso sí le puedo decir que el borrador de la ley de navegación aérea está muy avanzado. Su señoría sabe mejor que nadie en esta Cámara lo complejo que es elaborar ese proyecto de ley. Tenemos muy buenos expertos en distintos aspectos de la navegación aérea y pocos, diría, que tengan un conocimiento global de todos y cada uno de los temas, y la conjunción de un equipo de trabajo para la redacción de un borrador ha sido, primero, lenta y costosa, y segundo, no es fácil hacer trabajar a gente de muy diversas procedencias en equipo. Finalmente, yo le puedo decir que hoy hay un borrador, es un primer borrador que tendrá muchas deficiencias probablemente; yo no lo he leído todavía ni lo he estudiado, pero se está trabajando de manera razonable, compaginándolo con otras tareas, para tener un proyecto de ley que se pueda enviar a la Cámara en el presente año sin ningún género de dudas. A mí, personalmente, me gustaría enviarlo antes del 30 de julio, y voy a tratar de conseguir ese objetivo, pero no puedo comprometerme porque la gente que participa en la elaboración de ese texto legal en el nivel en que está ya, tiene muchísimo trabajo y tiene que compatibilizar la redacción de este proyecto de ley con sus tareas ordinarias. En todo caso, en él se incorporarán las directivas comunitarias que falten por incorporar, si es que fuera el lugar adecuado, que en estos momentos no estoy en condiciones de decírselo, repito, porque no sé exactamente las que nos faltan por incorporar.

Yo creo que el convenio colectivo, cuyo principio de acuerdo se ha alcanzado en días pasados, es altamente positivo, y es un convenio colectivo que por primera vez regula las tres dimensiones básicas de una relación laboral: regula la plantilla, las retribuciones y los horarios, y pone término a un mecanismo que conducía necesariamente a hacer horas extraordinarias. Lo que queda claro en el convenio colectivo es que ningún controlador podrá hacer más horas extraordinarias que las que marca el Estatuto de los Trabajadores, es decir, ochenta horas extraordinarias por persona y año. Eso es lo que marca la legislación laboral y, por tanto, todo el convenio colectivo está pensado para que se puedan normalizar las relaciones laborales entre los controladores y Aena.

La coordinación de las dos obras fundamentales, el plan Barajas, la tercera pista y la terminal, se lleva dentro del esquema de lo posible. Lo que puedo decirles es que en estos momentos tratamos de dar a los redactores del proyecto del edificio terminal las premisas básicas para que, a su vez, ellos puedan decidir aquellos aspectos de la confi-

guración del terminal que dependen de ciertas decisiones estratégicas. Por ejemplo, cuál va a ser la relación entre el nuevo edificio terminal e Iberia y qué tipo de compañías de líneas aéreas o de tráfico aéreo se van a ubicar fundamentalmente en el nuevo edificio terminal. Ahí hay una serie de decisiones estratégicas que corresponde adoptar a Aena, y en función de que sean unas u otras se configurarán de una determinada manera el edificio terminal. Esa coordinación se hace dentro de lo que es razonable, teniendo en cuenta la urgencia de la puesta en marcha de la tercera pista y, por consiguiente, de alguna manera esa prioridad prevalece sobre cualquier otra.

Tiene S. S. razón. En la clausura de la sesión de Anave yo declaré no que plantearía un programa de medidas a la Cámara, sino que enviaría una comunicación a esta Comisión para hacer un debate general sobre la situación de la marina mercante y que de ese debate pudieran salir algunas iniciativas, orientaciones o medidas. Efectivamente, no se ha enviado esa comunicación. Voy a tratar de hacerlo en el presente año. Tengo interés personal en hacerlo, lo que pasa es que, como sabe su señoría, y no es una disculpa, sino una realidad, a pesar de la cantidad de horas de trabajo que este Ministerio exige, al final nos falta tiempo para hacer frente a todas y cada una de las exigencias del Ministerio.

A la señora Sabanés le digo que mi respuesta sobre la verdadera tercera pista está por venir. Creo que es necesaria y que cambiar la configuración del aeropuerto de Barajas es beneficioso para el tráfico aeroportuario español y, por consiguiente, hoy no es una prioridad inmediata, ya que la prioridad inmediata es la tercera pista actual y la tercera pista del aeropuerto de Barcelona. Pero sí me gustaría que antes de que concluyera esta legislatura estuviera el plan director para ese cambio de configuración del aeropuerto de Barajas y, por tanto, la posibilidad de convocar pronto un concurso para la adjudicación del correspondiente proyecto.

En cuanto a si contemplamos un escenario más próximo de saturación, yo le diría que no deja de ser sorprendente —me atrevería a afirmar— el brutal incremento del tráfico aéreo, que por encima de todas las previsiones ha tenido lugar en España. Nosotros hemos hecho unas previsiones muy amplias, teniendo en cuenta, como es lógico, los datos estadísticos que nos suministrarán las organizaciones internacionales. No obtenemos otros datos para poder apoyar unas previsiones y las hemos llevado al máximo para programar las inversiones que ya están haciendo y otras que se harán enseguida, en los próximos años. Lo que sí puedo decir —y con ello contesto a una pregunta parcial del representante de Coalición Canaria— es que en estos momentos se han encargado las asistencias técnicas de hacer nuevos planes directores no de la casi totalidad de los aeropuertos españoles, pero sí de un número muy importante, precisamente para tener preparado el material de trabajo necesario para una política de inversiones.

En lo relativo al plan de aislamiento acústico, como S. S. sabe ha habido un borrador que se ha considerado insuficiente. Se está reelaborando. Yo tengo aquí las fechas en que ese plan debería estar aprobado, que es antes de que se ponga en pleno funcionamiento la tercera pista. Hay nuevas conversaciones con los ayuntamientos para conocer el alcance último de sus planteamientos y de sus peticio-

nes. Pienso que el tema de la huella del ruido es un problema técnico que tienen que resolver los organismos técnicos. Los informes del Cedex, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, del Instituto de Acústica Torres Quevedo, de la Dirección General de la Vivienda y de la Dirección General de Aviación Civil deben estar, todos ellos con anterioridad al 8 de julio. Esto es lo que me pasan a mí los servicios técnicos en una nota del director general de Aviación Civil. Supongo que esos informes van a estar el día 8 de julio, para que se pueda enviar para su aprobación definitiva el plan de aislamiento acústico al Ministerio de Medio Ambiente. Las reflexiones que he hecho sobre un menor ruido en la futura configuración del aeropuerto de Barajas son de orden técnico, que vienen dadas por los técnicos. Debo decirle que el plan de emergencia exterior está concluido y que el plan de emergencia interior se deberá enviar a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental del Ministerio de Ambiente el día 15 de octubre de 1998.

Al señor Sedó le diría que sus anécdotas no solamente son un testimonio personal válido, sino que desgraciadamente no son sólo anécdotas que pueda sufrir aleatoriamente y de forma estadísticamente imperceptible un ciudadano. Ese tipo de anécdotas se repiten con excesiva frecuencia como consecuencia de una insuficiencia de instalaciones. Por tanto, asumo la crítica y le digo que estoy de acuerdo en que se produce un número de fallos en el funcionamiento de los aeropuertos que no se corresponde con la existencia de una red moderna de aeropuertos, por lo que tiene que ser necesariamente corregido. Puedo asegurarle, señor Sedó, que las previsiones que yo personalmente ejerzo sobre las autoridades aeroportuarias, y sobre los directores en particular del aeropuerto de Barajas y del aeropuerto de Barcelona, si fuera quien las recibiera las calificaría casi de insostenibles. Puede tener la seguridad de que estoy permanentemente encima para que se reduzcan esos fallos y para imbuir a Aena de que presta un servicio público. Cuando se presta un servicio público el ciudadano es lo fundamental, porque, fíjese usted, en la dinámica de determinadas entidades públicas se generan a veces distorsiones probablemente humanas y también probablemente inevitables. Yo a los directivos de Aena y a los directivos de los aeropuertos los traslado personalmente siempre la siguiente reflexión: los clientes de Aena y de los aeropuertos no son las compañías aéreas. Los clientes de los aeropuertos son los ciudadanos. Es evidente que las compañías aéreas deben tener buenas relaciones con Aena y ésta debe hacer todo lo posible por mantener unas relaciones fluidas, flexibles y cordiales con las compañías aéreas, pero el concepto de servicio público que Aena tiene que practicar va dirigido fundamentalmente al usuario y al ciudadano, por lo que es poco todo lo que se haga en materia de información. Fíjese, señoría, si comparto su planteamiento. Me dirá: hágalo. Estoy tratando de hacerlo, pero S. S. sabe también que las estructuras son las estructuras y que los cambios de estructuras, está políticamente demostrado, es justamente lo más difícil de realizar. De todas maneras, yo espero que al final de esta legislatura se pueda apreciar una notable mejora de gestión en los principales aeropuertos.

En cuanto a la tercera pista de Barcelona, no tenga preocupación S. S. porque Aena genera ingresos suficientes

para financiarla. Le puedo dar un dato. Las entidades financieras españolas me piden que endeude a Aena simplemente por la rentabilidad que ese endeudamiento tendría para Aena por incrementar su capacidad de inversión y para las entidades financieras, porque la capacidad de generar recursos que tiene la red aeroportuaria española permitiría afrontar fácilmente cualquier tipo de endeudamiento. Hoy por hoy, a plazo inmediato, no es necesario el endeudamiento de Aena para hacer frente a estas infraestructuras, que, por así decirlo, están prácticamente en marcha. Yo no descarto que en un futuro, a tres o cuatro años vista, sea necesario ir a un nivel pequeño de endeudamiento para completar las exigencias de infraestructuras que tiene la red aeroportuaria.

Le puedo decir al señor Rivero que comparto sus reflexiones, que había hecho también el señor Segura, sobre los aeropuertos canarios como un sistema. El señor Rivero es testigo directo de que comparto la preocupación que ese sistema o subsistema aeroportuario canario plantea, como comparto la preocupación que afecta a la singularidad de los ciudadanos canarios en todo lo referente al transporte aéreo interinsular. Muy pronto podemos dar una solución importante y beneficiosa para los ciudadanos canarios en este orden de cosas.

Le puedo corroborar que la cifra prevista de inversión para los próximos cinco años en los aeropuertos canarios es de 95.000 millones de pesetas; que, de acuerdo con los datos que me suministran hoy, las obras del edificio terminal de Lanzarote deberán estar terminadas a finales de este año o, como muy tarde, en el primer trimestre de 1999; que la apertura del aeropuerto de la Gomera está prevista para el año 1999, sin que me especifiquen en la información que me han suministrado si es a principios o a finales; que, en lo que afecta a Tenerife sur, la fecha del 2002 que ha mencionado S. S. es la correcta, y con respecto a los principales aeropuertos, y también con respecto al aeropuerto de Gando, hay un plan director en el cual estará, como es lógico, prevista la tercera pista. No puedo suministrarle información, lamentablemente, sobre lo que afecta a los horarios del aeropuerto de La Palma y de Tenerife norte, pero se la podré dar en cualquier momento en el transcurso de esta semana en las sesiones parlamentarias del Pleno en las que tendremos ocasión de vernos.

Quiero agradecer mucho al representante del Grupo Parlamentario Popular su intervención. Como usuarios y como ciudadanos tenemos que padecer las deficiencias de los principales aeropuertos debido al gran nivel de saturación que tienen.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a hacer la siguiente reflexión para que la oigan los portavoces.

Llevamos dos horas y cuarenta y cinco minutos de comparecencia, pero, al mismo tiempo, soy consciente de que, en su réplica, el ministro ha sido mucho más concreto que en las comparecencias pedidas por los grupos, lo cual suscita intervenciones de los portavoces. En este período que abrimos, siempre muy corto, voy a dar a cada portavoz que intervenga cinco minutos. Les ruego que se atengan a ese tiempo porque debo ser estricto.

Señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Voy a intentar no consumirlos.

Quiero tranquilizar al señor ministro porque yo creo que ambos compartimos —y lo he dicho así en mi prolija y compleja lectura de mi intervención— la reflexión de lo que supone el aeropuerto de Barajas como desarrollo para nuestro propio país, no sólo para la Comunidad de Madrid. No es la primera vez, además, que tengo ocasión de decirlo, y ello nos ha llevado a trabajar desde hace mucho tiempo y a escuchar diferentes opiniones y puntos de vista técnicos que, como usted sabe, los hay para todos los gustos. Yo misma en mi intervención he hecho referencia a diferentes manifestaciones públicas en medios de comunicación de distintos altos cargos bajo la responsabilidad de su Ministerio que se contradicen de manera permanente. Mientras que unos abundan en que el espacio que permitiría ampliar el aeropuerto de Barajas en esa novedosa tercera pista, que sería una cuarta, está agotado, y no sólo por razones ambientales, otros manifiestan lo contrario. La verdad es que, consultando la hemeroteca, nos encontramos con que es necesario que se debata en mayor profundidad y con mayor rigor, como he hecho mención, y con la participación de todos porque es un problema lo sumamente complejo como para que el 31 de julio de 1992 el Consejo de Ministros socialista aprobara la ampliación del aeropuerto de Barajas y que ésta tuviera que ser sometida lógicamente a un estudio de impacto ambiental que fue sometido a información pública, que recibió muchísimas alegaciones, muchas de ellas fuera de plazo. Toda esa controversia determinó que el período se alargara hasta que se aprobara definitivamente el 16 de abril por Consejo de Ministros del gobierno socialista y las obras se sacaran a concurso también para la ampliación.

Puesto que somos conscientes de esa complejidad, lo que planteamos es que, en aras a esa posibilidad real que hay de que el aeropuerto de Barajas no se va a encontrar saturado, según los propios técnicos, hasta el 2010, 2015, tenemos tiempo para estudiar cuál es la opción mejor, no sólo acogiéndonos a lo que dice la declaración de impacto en sus apartados 1 y 2 que la habrán hecho seguramente los mismos técnicos que trabajan para usted, porque en todas las administraciones las personas que hacen los informes permanecen, somos los políticos los que cambiamos. En todo caso, yo creo en la solvencia de esos técnicos y ustedes también porque si no hubieran tenido la potestad de modificar en su momento la declaración de impacto.

He hecho una relación prolija acogiéndome a las circulares enviadas por la señora Carrillo y por la ministra de Medio Ambiente. No he aportado nada de mi cosecha. Me he limitado a copiar punto por punto cuantos aspectos consideran que no se están cumpliendo de la declaración de impacto y principalmente el plan de aislamiento. Los plazos son muy importantes porque debieran haberse cumplido el año pasado. El señor Piña decía en el mes de febrero del pasado año que ya estaba redactado el plan de aislamiento. Así figura en el «Diario de Sesiones». O bien no dijo la verdad, o bien ese plan no era el adecuado, ya que se ha retrasado o se ha presentado uno nuevo en el mes de marzo que no reunía las condiciones según la propia res-

ponsable del Ministerio. Por tanto, si tenemos tiempo, si estamos obligados a hacer un estudio de impacto ambiental en cualquiera de las situaciones y ustedes están haciendo declaraciones de que los hay, facilítennoslos.

Tengo que felicitarle porque ha capeado muy bien todas las preguntas, pero, al final, se las tendremos que reformular por escrito para saber detalladamente el tiempo en que estamos en cada uno de los puntos de la declaración de impacto, si está en estudio una posible ampliación, aunque usted lo quiera dibujar como que sería la tercera pista real porque la cruzada dejaría de funcionar y sería la tercera. Eso yo creo que sería objeto de más discusión durante más tiempo, pero usted tiene un estudio. Remítanoslo a la Cámara, remítaselo a los alcaldes, a los vecinos, abra un período de información, de debate, de aportaciones y veamos, con esa intención que tenemos todos de poder desarrollar al máximo de sus potencialidades el aeropuerto de Barajas, si es compatible con el medio ambiente y con los intereses y los derechos de los ciudadanos madrileños, porque ésa ha sido nuestra práctica.

Usted está debatiendo con el Partido Socialista. Nosotros no nos apuntamos a las manifestaciones ni a cualquier bombardeo ni a cualquier petición. No hemos hecho programa electoral en base a sumar voluntades, aunque luego no sean coherentes entre sí. Nuestro estilo de gobernar y nuestro estilo de oposición es buscar las soluciones posibles, pero que beneficien a la mayoría de los ciudadanos. Estamos hablando de España, estamos hablando de Madrid. Cuando le decía en un tono un poco irónico lo de que Madrid no es una ZEPA, pues tiene ante sí a una persona que defiende las ZEPA y los humedales, pero permítame que le diga que si se ha aplazado la tercera pista porque no ha habido acuerdo entre las tres instituciones —le tildaban a usted estos días en «La Vanguardia» de querer imponer cuanto antes su propuesta— es el momento de llegar a un consenso para ver cuál es la solución para que en el año 2010 ó 2015 no esté saturado el aeropuerto de Barajas; busquemos soluciones que puedan ser asumidas por todos, pero mientras tanto, cumplamos los requisitos de la declaración de impacto. Lo que me preocupa no es el problema en cuanto a si los informes se han hecho tarde, sino el plan acústico. El plan acústico debiera haberse empezado ya, por lo menos en las viviendas más afectadas.

Debo decirle que nosotros no nos vamos a subir al carro de la demagogia, pero tampoco nos vamos a subir al carro de las presiones de determinados grupos que operan en el suelo de Madrid y que tienen intereses muy determinados en que el aeropuerto de Barajas siga creciendo, como tampoco nos vamos a sumar a los intereses de las compañías aéreas, que, desde el punto de vista de un menor gasto para ellas, seguro que les supone mayor rentabilidad, mayor beneficio, optar por una ampliación del actual aeropuerto que por un segundo aeropuerto.

Seamos sensatos y reflexionemos entre todos. Ahí va a encontrar al Grupo Socialista, porque este plan que usted está desarrollando tiene sus inicios en 1992 por una demanda que desbordó a todos y que, según sus propias previsiones, según sus propios informes aumentará entre el 5 y 8 por ciento, lo cual quiere decir que tenemos tiempo para estudiar la solución, para tomar la decisión mejor para todos, para los madrileños y para los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, en la réplica se ha referido a mí con relación a la Ley de Aviación Civil. Yo no hice referencia a ello, pero me alegra que lo haya planteado. Este interviniente, siendo senador socialista en la V Legislatura, es decir, gobernando el Partido Socialista, presentó una moción en el Pleno del Senado instando al Gobierno, en el año 1994, a la elaboración de una nueva Ley de Aviación Civil, porque siempre he sido consciente de su absoluta necesidad. Una ley procedente de 1960 que, transcurridos treinta y ocho años, con lo que ha ocurrido en este país en treinta y ocho años, no se haya modificado no es de recibo. El que no se hayan dado más pasos adelante puede haber estado justificado en determinados momentos —tampoco voy a ser yo quien haga un análisis crítico de mi Gobierno—, pero ahora nos encontramos en un punto en el que ya es absolutamente imprescindible y de ahí que a mí me agrade oír que se está impulsando esto. He releído una contestación del señor ministro —lo comento anecdóticamente— a un diputado del Partido Popular valenciano, el señor Camps, que ahora no es miembro de esta Cámara, y en el mes de junio de 1997, ante la pregunta de cuándo vendría la Ley de Aviación Civil, el señor ministro decía: Ya. Eso no tiene importancia, pero hay que sacarla cuanto antes; hay que sacarla cuanto antes por muchísimas razones que no es el momento de exponer y que este interviniente expuso en el Pleno del Congreso de los Diputados hace unos meses.

Quiero felicitarle por la suerte que usted tiene. Usted tiene la suerte de haber accedido a un ministerio en el que durante estos dos años le está tocando inaugurar numerosas instalaciones magistralmente diseñadas por Aena en los cinco años anteriores o incluso con anterioridad. No me diga que no ha experimentado verdadera satisfacción como ciudadano español de ostentar la responsabilidad que tiene en la inauguración de la nueva terminal de Palma de Mallorca; una nueva terminal excepcionalmente moderna, singularísima, que yo recuerdo que se empezó a diseñar allá por 1981 ó 1982 y que se ha inaugurado ahora porque esto es muy complejo. Yo espero que S. S. nos invite a los diputados canarios miembros de esta Comisión a la inauguración, por ejemplo, del aeropuerto de la Gomera. Lo digo por una razón, porque ese aeropuerto supuso el primer compromiso institucional, compromiso que se adquirió en el discurso de investidura del que fue en aquel momento candidato a la Presidencia de la Comunidad Autónoma de Canarias, el señor Saavedra, en 1983. Se va a inaugurar diecisiete años después, pero es que la isla de la Gomera es de una gran complejidad orográfica.

No es fácil avanzar y llegar a acuerdos con convenios institucionales. La gestión aeroportuaria es compleja, sin duda alguna. Usted ha tenido la suerte de asistir a la inauguración de la terminal de Fuerteventura y la próxima será la de Lanzarote, pero esto viene diseñado de años atrás. También es de muy pocos años atrás al aeropuerto de Jerez de la Frontera, del que yo me siento muy satisfecho; me siento satisfecho de aquella terminal espléndida, que hay que visitar. Lo mismo ocurre con el aeropuerto de Vitoria, hoy núcleo fundamental, en una operación singular, de

transporte, de carga de mercancías, de productos perecederos y de pesca de las flotas que operan en las aguas de Ciudad del Cabo. El aeropuerto de Vitoria es singular, ejemplo de lo que puede ser una actuación novedosa, y procede de años atrás. Y espero que dentro de muy poco nos invite a todos a algo que, curiosamente, he comprobado que no es suficientemente conocido por las personas que residen tierra adentro, ya que va a tener la oportunidad de inaugurar una iniciativa original del anterior gobierno socialista: el puerto seco de Madrid, fruto del acuerdo de una política intermodal entre el ente Puertos del Estado, responsable de la gestión portuaria en nuestro país, y el ente Aena, responsable de la gestión aeroportuaria, que, con otros socios, deciden poner, digamos metafóricamente, un puerto en Madrid en el área de Barajas. Y así sucesivamente; es decir, que en ese sentido, son actuaciones singularísimas.

Yo le invito, señor ministro, a que profundice en el tema de los controladores. Tengo la impresión de que lo firmado no es un convenio; habrá resuelto un problema coyuntural, pero puede generar otros. Senasa, organismo de su Ministerio, tiene que ser objeto de un análisis importante para saber si está cumpliendo la función de formación del personal, porque, ¿cómo es posible que en nuestro país esté regulada toda la formación profesional, pero todavía no esté regulada la formación de los pilotos o no esté regulada académicamente la formación de los controladores aéreos? Hay que hacer un auténtico diseño, cosa que no se ha hecho con anterioridad. Miremos hacia adelante; hay que hacer un diseño para la formación de controladores, como lo hace la Escuela Nacional Aeronáutica francesa. No podemos poner a los futuros controladores exclusivamente en manos de un centro regido profesionalmente por controladores actuales. Ante la evolución de la aeronáutica hay que dar pasos adelante, pasos valientes por parte del Ministerio y de Aena. Yo espero que vayamos dando pasos adelante y además con iniciativas que previsiblemente el Grupo Parlamentario Socialista propondrá en esta Comisión para su debate y resolución pertinente.

Una última cuestión. Hay debate abierto y no resuelto, y el señor ministro no ha contestado, por lo que espero que lo haga en otro momento. Esa nueva terminal, esa NAT, como es coloquialmente conocida y que va a estar fundamentalmente al servicio de Iberia, ¿quién la va a construir? ¿Se financia con dinero de Aena, en suelo de Aena? ¿Queda de la titularidad de Aena y se arrendará a Iberia o se va a dar a Iberia una concesión en un suelo de titularidad del Estado para que construya y explote en las condiciones que se le digan? Es una pregunta importante, un tema clave y que, por la importancia que tiene, el modelo que se elija podría ser extrapolable a los restantes aeropuertos españoles.

Y, al respecto, qué duda cabe de que todo organismo tiene que evolucionar. El ente Aena se creó en el año 1991 de acuerdo con una estructura y tendrá que evolucionar. Últimamente he leído en revistas especializadas algo que me ha sorprendido mucho: los organismos equivalentes explotadores de los aeropuertos en Europa están llegando a fórmulas a efectos de obtener mayores rendimientos económicos —y lo digo tomando el hilo conductor que usted ha soltado de esa madeja—, en el sentido de no cobrar cánones precisamente a los, digamos, explotadores

comerciales en los aeropuertos y participar el titular del aeropuerto en los rendimientos brutos, en un porcentaje pactado de los rendimientos brutos de la explotación, del negocio que se ponga en marcha. Qué duda cabe de que ello puede suponer un incremento notable de una de las fuentes básicas de financiación del organismo Aena. A nosotros nos parece muy positivo que Aena dé pasos adelante con creatividad, que nos traigan a esta Comisión propuestas para su debate, que se nos escuche y que todos coparticipemos en la defensa del bien público, que nadie puede poner en tela de juicio que es el motivo esencial que nos mueve a todos en un debate de estas características desde nuestras respectivas ópticas ideológicas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL**: Nadie pone en duda la importancia estratégica de Barajas, como tampoco pone en duda nadie que la importancia de este núcleo de comunicaciones situado en la Comunidad de Madrid podría ser compatible con la calidad de vida y con el desarrollo económico de las zonas que están afectadas en este momento por los proyectos de ampliación. La única aportación que nos hace para buscar nuevas localizaciones serían motivos económicos. Nosotros entendemos que a pesar de valorar la importancia estratégica de la comunicación de Barajas, no se puede alegar, en una zona que también tiene una importancia estratégica y de desarrollo económico como es todo el corredor, el hecho de lo que pueden significar las ampliaciones del aeropuerto de Barajas.

Por otro lado, la confusión en la información era exclusivamente mía, porque no he comprendido que ya no hablamos de nuevas ampliaciones del aeropuerto de Barajas, sino de reestructuración, y que ya no hablamos de una tercera pista, sino que ésta es la segunda y que la tercera será la siguiente. Comprendo que el error es nuestro y que todo esto va a ser posible sin que afecte al ruido y al impacto ambiental de esta zona de la Comunidad de Madrid. Pero existen dos elementos a tener en cuenta. No es sólo si son dos pistas, tres o cuatro, ya que la declaración de impacto ambiental no valora sólo el número de pistas, sino también lo que viene determinado en las normativas europeas en cuanto a que las posibles ampliaciones o reestructuraciones afectan al número de operaciones diarias y volumen anual de pasajeros. Es ahí donde se debería centrar el debate y en qué horizonte. Tengo que pensar más sobre la nueva configuración del aeropuerto de Barajas, pero la pregunta es: ¿vale la misma declaración de impacto ambiental en un horizonte de esta tercera o segunda pista, si como yo entiendo se sobrepasan los límites de operaciones diarias y de volumen anual de pasajeros? El debate no es si la pista cruzada ya no es pista o si la tercera es la segunda, sino saber, en un horizonte de configuración del aeropuerto, en qué fecha, sobre qué operaciones diarias y sobre qué volumen anual. Con un matiz que no me ha contestado en la primera intervención. ¿Con eso estamos contando la sobrecarga que significan los cargueros puros de la nueva terminal? ¿Con este volumen anual estamos contando lo que significa el desarrollo y puesta en marcha de la nueva terminal?

Para nuestro grupo, la declaración inicial de impacto ambiental que prepararon los técnicos, que luego fue modificada, ya marcaba una diferencia entre el horizonte final para las ampliaciones y la posibilidad que se dio en la declaración que finalmente fue aprobada y publicada en el «Boletín Oficial del Estado». En ese horizonte, me da igual que lo llame tercera pista que reestructuración de Barajas, si ello sobrepasa los límites necesarios, teniendo en cuenta no sólo las operaciones diarias y el volumen anual, sino lo que va a significar de sobrecarga la nueva terminal de carga. Me refiero a cargueros puros. Además, en un horizonte cercano, todo ello tampoco es posible sin modificar el volumen de ruidos. Porque si no, explíqueme cómo es posible que esa remodelación no afecte en su conjunto al ruido, tanto en los de carga como en las operaciones normales. Se lo agradecerían enormemente todos los municipios y todos los ciudadanos de esta zona, ya que ellos no han caído en tan asombrosa solución.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: El ministro ha puesto de manifiesto su sensibilidad con los temas de los territorios alejados, fragmentados y con realidad distinta de la España archipiélagica. Así está la diferenciación de las tasas de aprendizaje, la diferenciación de las tasas de pasajeros que están siendo efectivos desde el 1 de enero de este año y que están sirviendo para dar una mayor cohesión social y territorial al Archipiélago entre sí y de cara al exterior. Esa misma sensibilidad ha quedado patente con el conocimiento profundo que ha mostrado el ministro con todos y cada uno de los problemas de los distintos aeropuertos que conforman el subsistema canario.

En cuanto a la posible prolongación del horario de cierre de los aeropuertos de Los Rodeos y La Palma, le pediría que hiciera un esfuerzo para hacer llegar esta petición a Aena. Si este asunto se valora sólo desde criterios de tipo económico, está claro que no es rentable prolongar los horarios de cierre de esos dos aeropuertos para recibir un vuelo o dos entre las islas o el que viene de Madrid, pero aquí es donde impera el hecho del tema social. Porque si se cierra el aeropuerto de Badajoz o el de La Coruña a las diez de la noche, el ciudadano tiene la alternativa del ferrocarril o la carretera, pero en el caso de las islas, desgraciadamente no tenemos esa alternativa.

Como criterio básico de política general y desde el punto de vista de las inversiones aeroportuarias, me congratulo de la contratación de esa asistencia técnica para llevar a cabo la actualización o, en su caso, la redacción de planes directores de todos los aeropuertos. Eso es lo que permite no sólo priorizar las inversiones en el tiempo, sino que, desde el punto de vista de los estudios de impacto ambiental, es importante que empiece a cambiar la cultura en este país para que el estudio de impacto ambiental no se adapte al problema, que es lo que normalmente sucede, que sabiendo que es inadecuado, tenemos que adecuarlo necesariamente para resolver un problema de índole superior. Cuando trabajamos a medio y largo plazo en la planificación ello nos permite hacer las cosas bien.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar las comparencias, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Quiero agradecer nuevamente las intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios y hacer unas últimas precisiones, prácticamente de detalle.

Al final de la reflexión de esta tarde, entre la señora García-Herrero y el Gobierno hay una diferencia. Su señoría contempla el equilibrio entre la protección medioambiental y el desarrollo del aeropuerto de Barajas básicamente desde la perspectiva de la protección medioambiental, y yo contemplo ese equilibrio desde la perspectiva del desarrollo principal y urgente de la capacidad aeroportuaria. Lo que España se juega en la reorganización de los aeropuertos es mucho. Y discrepo en mayor medida por cuanto que no tenemos tiempo. Su señoría que cree que tiene tiempo por delante, pero no lo tiene. En estos momentos estamos dejando de absorber tráfico aéreo en cantidades significativas. Se corre el serio riesgo de que la posición de Iberia en el transporte aéreo internacional empeore, como consecuencia de la falta de capacidad de los centros básicos de actuación de Iberia. Y cuando hablo de Iberia no hablo de una compañía aérea, sino del transporte aéreo español. Eso es lo que está en juego, con toda la importancia que tiene el problema del ruido para los vecinos de los pueblos afectados, pero lo que está en juego es muy grande como para decir que tenemos tiempo. No, señoría, desgraciadamente, no tenemos tiempo.

Señor Segura, trato de evitar las inauguraciones. A mí personalmente las inauguraciones no me gustan. En los dos años que llevo al frente del Ministerio de Fomento, creo que he ido a media docena de inauguraciones de todo el Ministerio. He inaugurado unos kilómetros de autovía, he estado en Palma de Mallorca y en Fuerteventura. Esa renuencia a hacer inauguraciones es porque comparto plenamente que la política de infraestructuras —lo dije así el primer día de mi intervención en esa Cámara como miembro del Gobierno— tiene una cierta continuidad. Seríamos unos insensatos si no le diéramos esa continuidad, porque estaríamos despilfarrando literalmente el dinero de los contribuyentes. Por consiguiente, es una renuencia que tiene una justificación básica. Es una obra de conjunto.

Usted sabe, señoría, que a veces es inevitable estar presente, porque lo piden las autoridades locales, los sectores productivos interesados e involucrados y mucha gente más, y al final uno tampoco tiene por qué hacer una resistencia absolutamente infranqueable e invencible, por así decirlo, para no estar presente en las inauguraciones. Siempre que participo en ellas suelo mostrar mi agradecimiento a todos los que han contribuido a la puesta en práctica de esa infraestructura, y en el discurso, siempre protocolario, de inauguración hago referencia a quienes la concibieron, a quienes la imaginaron, a quienes la impulsaron, a quienes tomaron las primeras decisiones y a quienes han participado en la ejecución de la obra. Siempre lo suelo hacer, justamente para poner de relieve que la continuidad es algo inherente a cualquier política seria en infraestructuras; como es lógico, una política seria en infraestructuras es la que se hace en los países serios, y los países que no lo son,

no suelen hacer una política seria y continuada en infraestructuras.

Está en estudio la fórmula jurídica de explotación de la terminal. Ya veremos si es concesión administrativa. Hay que estudiar también la compatibilidad con la legislación comunitaria y no con la que está en vigor, sino con la que está en ciernes, por la que el proceso de liberalización probablemente va a impedir, de una forma o de otra, directa o indirectamente, cualquier atribución de tipo monopolístico. En lo que afecta a la explotación comercial de los aeropuertos, hay concesiones en las que se percibe un canon, y hay otros negocios en los que Aena percibe ya un porcentaje sobre las ventas brutas que se producen. Existen los dos sistemas, pero yo comparto con S. S. el criterio de que es mucho mejor ir, con carácter general en todos los negocios de índole comercial que se hacen en el entorno de un aeropuerto, a una participación en las ventas brutas de esos negocios.

A la señora Sabanés le haría la misma reflexión. Si se da indiscutiblemente una importancia estratégica al aeropuerto de Barajas, vamos a sacar las conclusiones de esa afirmación. Lo que no se puede es afirmar rotundamente como premisa mayor la importancia estratégica del aeropuerto de Barajas y después ir dando condicionamientos que rompen el equilibrio, que el Ministerio de Fomento busca desde el lado de la infraestructura y otras personas legítimamente buscan desde la perspectiva de la protección del medio ambiente, aunque sea legítima la confrontación. Es un conflicto de intereses que hemos de resolver. Si sentamos como premisa mayor la rotunda e importantísima función que cumple el aeropuerto de Barajas, el equilibrio está del lado del aeropuerto. Por el contrario, si el equilibrio está del lado de la protección medio ambiental, no hagamos una afirmación tan rotunda. Lo digo a efectos dialécticos exclusivamente, señoría.

Por lo que se refiere a la reconfiguración, es absolutamente lógica. En Europa nada más que hay tres aeropuertos que tengan pistas cruzadas. Hay que terminar con las pistas cruzadas. Señoría, le he hecho un dibujo, aunque no sé si desde allí lo verá bien. Nosotros tenemos en estos momentos esta configuración que le muestro. Éstas son las pistas cruzadas. La llamada tercera pista es ésta. Le diré de entrada que salvo momentos de mucho agobio, cuando esté a pleno rendimiento la tercera pista, en el aeropuerto de Barajas van a funcionar sólo dos pistas —tiene tres pero van a funcionar dos—, porque es con esas dos como se alcanza la capacidad de 75 operaciones a la hora. La pista que mayor ruido produce al área del Henares, Coslada, etc., es la que hoy está paralela a la tercera pista en construcción. Esta pista que está paralela a la que ahora está en construcción, en contra de lo que han dicho las informaciones de prensa, es la que poco a poco quedará fuera de uso, y la mayor capacidad del aeropuerto de Barajas, con dos pistas, se obtiene con la nueva que se está haciendo y con la que está casi perpendicular, la que forma un ángulo obtuso, pero con la enorme ventaja de que no se cruzan y de que además existe entre el umbral de despegue de la nueva tercera pista y el término de la actual, llamémosla así, segunda pista, una casi total compatibilidad. Entonces, ¿cuál es el futuro del aeropuerto de Barajas? Según dicen los técnicos hoy, es colocar la verdadera tercera pista aquí,

y entonces tendremos una capacidad para aterrizajes que es justamente la que exige un verdadero aeropuerto *hub*, donde lo importante son los aterrizajes más que los despegues, porque los aviones buscan el cambio o la captación de pasajeros con breves estancias en el aeropuerto; aterrizan muchos que naturalmente después tienen que despegar, pero el problema de un aeropuerto *hub* fundamental e inicialmente son los aterrizajes. Con esta capacidad es como el aeropuerto de Barajas puede llegar a un límite máximo, que podría estar en torno a 90 ó 100 operaciones a la hora. Hoy los técnicos no son capaces de decirlo con toda precisión, pero estaría en torno a eso. Entonces, la nueva tercera pista y la futura verdadera tercera pista producen muy poco impacto de ruido en los pueblos que están hoy más afectados, porque están muy al norte. Solamente quedaría con mayor impacto ambiental la pista que hace ángulo oblicuo, porque todavía aquí, al aterrizar por el sur, como es lógico, algunos de los pueblos resultan afectados.

Este esquema es perfectamente compatible con la declaración de impacto ambiental y, a mi juicio, no requiere modificación de dicha declaración. Sin embargo, se preguntaría, y es un problema para reflexionar entre todos, ¿hasta qué punto una resolución administrativa de una dirección general puede definir, delimitar y condicionar el tráfico aéreo de todo un país? Si alguien lo puede hacer, son las Cortes y por ley, pero desde luego, como jurista, yo le digo que por resolución administrativa no es posible decretar que Barajas se agota con 1.200 operaciones al año y con 40 millones de pasajeros. Estoy hablando en términos jurídicos. Eso se podrá hacer por ley, se podrá hacer

por directiva comunitaria, lo que yo digo es que no se puede hacer por resolución administrativa, y que desde esa perspectiva jurídica la declaración de impacto ambiental, no en el contenido esencial medioambiental, que es correcta, sino en cuanto a que hace unas consideraciones e impone unas limitaciones sobre lo que es la configuración del tráfico aéreo de la totalidad de España, es muy discutible. Si por una resolución administrativa se puede regular igual que si se estableciera por una ley, algo está fallando en la jerarquía de fuentes. Es demasiado grave y demasiado importante como para que se pueda decidir por una dirección general. Entonces, yo planteo ese problema jurídico, porque a mi juicio la declaración de impacto ambiental va más allá de lo que es jurídicamente admisible en una resolución administrativa. Es discutible lo que estoy diciendo, pero desde el punto de vista jurídico SS. SS. compartirán conmigo que no tiene fundamento afirmar que por una resolución administrativa de una dirección general se está condicionando nada más y nada menos que toda la evolución del tráfico aéreo en España. Me parece que hay un exceso jurídico.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero dar las gracias especialmente al señor ministro, pero también a todos los portavoces por esta extensa comparecencia, que yo creo que ha sido sumamente interesante.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y veinte minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961