



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 621

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS MARÍA POSADA MORENO

Sesión núm. 57

celebrada el miércoles, 17 de febrero de 1999

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Elección de vicepresidente segundo. (número de expediente 041/000021)	18060
Comparecencia del ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo) ante la Comisión de Infraestructuras para informar:	
— Acerca del diseño de las nuevas rutas áreas, así como de la actual huella sonora en el aeropuerto de Barajas y de las consecuencias medioambientales que se derivarán del futuro cambio de las mismas. A petición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (número de expediente 213/000979)	18060
— Sobre los planes del Ministerio en relación con el aeropuerto de Barajas, y el desarrollo aeroportuario de Madrid. A petición urgente del Grupo Socialista del Congreso (número de expediente 213/000987)	18060
— Sobre la ampliación del aeropuerto de Barajas, así como del aeropuerto de Barcelona. A petición urgente del Gobierno (número de expediente 214/000111)	18060

Se abre la sesión a las diez treinta y cinco minutos de la mañana.

— **ELECCIÓN DE VICEPRESIDENTE SEGUNDO (número de expediente 041/000021).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Vamos a comenzar esta Comisión de Infraestructuras con el punto primero del orden del día que es la elección de vicepresidente segundo.

Don Ramón Companys, que ha estado con nosotros durante tres años, ha sido elegido vicepresidente del Congreso y deja un hueco en esta Mesa que ahora tenemos que cubrir.

Como presidente, y en nombre de toda la Mesa, quiero dar las gracias a don Ramón Companys por la labor que ha realizado durante todos estos años y por esfuerzo que ha hecho no sólo en la propia Comisión, sino en la labor que la Mesa y los portavoces hemos llevado durante esta legislatura.

Por tanto, vamos a pasar a la elección y para ello el secretario llamará a los señores y señoras diputados. ¿Hay alguna sustitución? (**Asentimiento.**) Entonces, al pasar lista, el diputado o diputada que sustituya al que estamos nombrando, que manifieste por favor sus apellidos. (**Por el señor secretario se procede a pasar lista de los miembros de la Comisión presentes y sustituidos.**)

Efectuada la votación y verificado es escrutinio, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Votos emitidos, 27; votos a favor de don Jordi Jané i Guasch, 27, que queda proclamado vicepresidente segundo. (**Aplausos.**)

Vamos a suspender la sesión durante diez minutos, para montar las filminas y lo que traiga preparado el ministro, y a las once un punto empezará la comparecencia del ministro de Fomento.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO (ARIAS-SALGADO Y MONTALVO) ANTE LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, PARA INFORMAR:

— **ACERCA DEL DISEÑO DE LAS NUEVAS RUTAS AÉREAS, ASÍ COMO DE LA ACTUAL HUELLA SONORA EN EL AEROPUERTO DE BARAJAS Y DE LAS CONSECUENCIAS MEDIOAMBIENTALES QUE SE DERIVARÁN DEL FUTURO CAMBIO DE LAS MISMAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (número de expediente 213/000979).**

— **SOBRE LOS PLANES DEL MINISTERIO EN RELACIÓN CON EL AEROPUERTO DE BARAJAS Y EL DESARROLLO AEROPORTUARIO**

DE MADRID. A PETICIÓN DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 213/000987).

— **SOBRE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARAJAS, ASÍ COMO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA. A PETICIÓN DEL GOBIERNO (número de expediente 214/000111).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión, y pasamos al segundo punto del orden del día, que es la celebración de varias comparecencias.

Quiero agradecer, en primer lugar, al ministro de Fomento su presencia en esta Comisión para informar acerca del diseño de las nuevas rutas aéreas, así como de la actual huella sonora en el aeropuerto de Barajas y de las consecuencias medioambientales que se derivarán del futuro cambio de las mismas. Es una comparecencia pedida por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

En segundo lugar comparecencia urgente, para informar sobre los planes del Ministerio en relación con el aeropuerto de Barajas, y el desarrollo aeroportuario de Madrid. Está pedida por el Grupo Socialista.

Y en tercer lugar comparecencia urgente y a petición propia, para informar sobre la ampliación del aeropuerto de Barajas, así como del aeropuerto de Barcelona.

Hay preparados una serie de grabados para que el ministro en su intervención pueda explicar algunos de sus planteamientos, pero no es sólo la comparecencia a petición propia del ministro, sino que hay dos comparecencias a petición de los grupos que coincidiendo en cierta forma en el objetivo de la comparecencia, que és el aeropuerto de Barajas, sin embargo tienen enfoques en algunos casos significativamente diferentes. Por tanto, como siempre se permite en esta Comisión pero en este caso con muchísima mayor razón, los grupos pueden designar a varios portavoces, ya que se están refiriendo a aspectos muy distintos de la problemática del aeropuerto de Barajas.

Para las tres comparecencias que tratamos conjuntamente, tiene la palabra el ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Señorías, leído el orden del día, me he permitido estructurar la intervención agrupando las peticiones de comparecencia sobre la base del siguiente esquema, que paso a exponer para que puedan seguir SS.SS. con mayor facilidad el hilo de la exposición, toda vez que se trata de un tema muy amplio, que tiene muchas facetas y que, por consiguiente, hay que ordenar en la mayor medida posible a efectos de la claridad expositiva.

Voy a hacer una introducción sobre la actual situación del proceso de ampliación del aeropuerto de Barcelona, y de la misma manera voy a extenderme mucho más ampliamente sobre lo que en estos momentos está en fase de decisión, que es el proyecto de ampliación al máximo de capacidad posible del aeropuerto de Barajas. En relación con Barajas, voy a tratar de hacer una descripción somera de lo que es hoy en sus principales rasgos el aeropuerto somera de lo que es hoy en sus principales rasgos el aeropuerto de Barajas, rasgos obviamente no externos ni visibles pero que contribuyen a perfilar la importancia que tiene el aeropuerto

de Barajas para la economía española, y dentro de la economía española para la economía de la Comunidad de Madrid. De la misma manera, haré especial hincapié en algunas de las consecuencias económicas, analizadas de manera particular, dada la importancia que tiene el proyecto de ampliación; este sería otro capítulo. Una vez hechas estas reflexiones, veremos las previsiones de demanda. Vamos a ver cómo se ha comportado la demanda de transporte aéreo en España desde el año 1990 aproximadamente, cómo previsiblemente se va a comportar desde el período 1998-1999 y durante los próximos quince o veinte años. Ante esas previsiones de demanda, trataré de exponer claramente las distintas opciones que se abren a quien tiene la necesidad, la obligación y la capacidad lógicamente para tomar una decisión. Expuesto el proyecto de decisión, que prácticamente está anticipado, analizaré las consecuencias medioambientales que esa decisión tiene y cómo esas consecuencias son perfectamente superables y encauzables aplicando estándares estrictos, criterios estrictos, y en cualquier caso criterios y estándares que se aplican en todos los países desarrollados del mundo. Como es obvio para resolver este tipo de problemas, sin perjuicio de que nosotros podamos ser incluso más estrictos que lo que habitualmente se es en otros países igual o más desarrollados que España, sin embargo esos criterios son un punto de referencia objetivo para saber en qué terreno nos estamos moviendo, más allá de lo que es el debate político y la dialéctica electoral.

Estamos ante un problema que aparentemente tiene una dimensión local, pero trasciende obviamente la dimensión local, como tendré ocasión de ir exponiendo, tanto en el caso de Madrid como en el de Barcelona.

Empezando por el aeropuerto de Barcelona, de manera relativamente breve porque el proceso está perfectamente encauzado, diré que está a punto de concluirse el Plan director que se está haciendo consensuadamente entre cuatro administraciones: por una parte, la Administración central del Estado a través de AENA, el Ayuntamiento de El Prat, el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalidad de Cataluña. Por consiguiente, esto requiere unos tiempos; en estos momentos estamos pendientes de la entrega de algunos informes requeridos para dilucidar y resolver la dimensión del problema medioambiental que plantea la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, pero hay consenso en que debe hacerse la tercera pista, hay consenso sobre su ubicación y hay consenso también en que con los informes y dictámenes que se hagan sobre los problemas medioambientales se actuará de manera igualmente consensuada.

El aeropuerto de Barcelona dio cauce en 1998 a 16.200.000 pasajeros, a 216.000 operaciones de despegue y aterrizaje y encauzó, finalmente, 80.000 toneladas de carga. La tasa anual media de crecimiento en los últimos diez años ha sido del 6,9 por ciento y en los últimos cinco años del 8,8 por ciento. Las expectativas son que se superen los 28 millones de pasajeros en el aeropuerto de Barcelona en el año 2010, los 34 millones en el año 2015 y los 40 millones de pasajeros en el año 2020. Estas son las previsiones de demanda para el aeropuerto de Barcelona.

En el período 1995-97 el aeropuerto de Barcelona ha sido, después de Dublín, el aeropuerto europeo con mayor crecimiento y muy por delante de los principales aeropuer-

tos europeos. En ese mismo período Barcelona ha ganado un punto en la cuota de mercado en el espacio euromediterráneo, espacio formado por los aeropuertos españoles, italianos y del sur de Francia. El aeropuerto de Barcelona hoy ya no sirve únicamente al interior del territorio nacional más próximo, sino que actúa como plataforma de distribución de tráfico en el flujo fundamentalmente Península-Unión Europea, y digamos Europa del Este hasta la actual Rusia.

Como centro de actividad económica, el aeropuerto de Barcelona contribuye al producto interior bruto de Cataluña en unos 1.500 millones de euros y la aportación del aeropuerto, como empresa del sector terciario básicamente, al mercado laboral es de 7.500 puestos de trabajo directos. No tenemos todavía medidos los puestos de trabajo indirectos e inducidos, sí lo hemos medido para el aeropuerto de Madrid, pero en todo caso las proporciones son muy equivalentes teniendo en cuenta la medición que se ha hecho de los puestos de trabajo directos. En importancia es la octava empresa de Cataluña en el sector servicios.

El Plan director se ha configurado con una determinada visión estratégica que se puede resumir en cuatro coordenadas. Primero, configurar el aeropuerto de Barcelona como el aeropuerto de referencia del sur de Europa occidental, hub euromediterráneo, es decir aeropuerto distribuidor de tráfico aéreo en el ámbito euromediterráneo y centro de distribución de carga aérea. Ése es el primer elemento de la visión estratégica que inspira la redacción del plan director.

Segundo, desarrollar una competitiva red de servicios de larga distancia. El objetivo es conseguir una red de 50-60 frecuencias semanales para vuelos de larga distancia.

Tercero, asegurar que el aeropuerto facilite las estrategias de crecimiento de Cataluña, atracción de inversiones internacionales, que pueda actuar de plataforma logística; es preciso tener en cuenta que hay que potenciar también Barcelona y Cataluña, como destino turístico, que puede ser la base española más importante de los cruceros del Mediterráneo, etcétera.

Cuarto, se trata de conseguir que el aeropuerto de Barcelona sea un centro de actividad con unos resultados económicos comparables a los de otros aeropuertos europeos homólogos.

En el transcurso de este año, para empezar a dar cauce a esta visión, se han adoptado una serie de medidas que permitirán que el aeropuerto de Barcelona pueda hacer 55 operaciones a la hora. Actualmente está en 50 operaciones. Superar este umbral de 55 operaciones a la hora, algo que se puede conseguir en el presente ejercicio, ya requiere la construcción de la tercera pista que como acabo de exponer es una decisión en marcha. Con estas 55 operaciones de las que es capaz antes de concluir la construcción de la tercera pista, la saturación del aeropuerto llegará con los 21 millones de pasajeros aproximadamente en el año 2002; entre el 2002 y el 2004; por tanto, en esta horquilla del años 2002 al 2004 deberá estar en funcionamiento la tercera pista del aeropuerto de Barcelona. De la misma manera, ello requerirá la construcción de un nuevo edificio terminal, que ya tiene básicamente su localización entre las pistas en construcción y que permitirá dar cauce a la máxima capacidad

del aeropuerto de Barcelona en los términos que me he referido al principio.

No voy a describir las pequeñas inversiones que se están haciendo y que se van a hacer con carácter urgente en el aeropuerto de Barcelona para llegar a esas 55 operaciones a la hora; son inversiones técnicas que afectan tanto al lado tierra, por tanto más mostradores de pasajeros, como a algún tipo de modificación técnica en los umbrales de aterrizaje y despegue de las pistas actuales. Es importante poner de relieve que las previsiones de actuación en el aeropuerto de Barcelona entre los años 1999 y 2004 requerirán una inversión mínima de 130.000 millones, lo que se va a invertir tanto en la construcción de la pista como en el edificio terminal; el edificio terminal no tendría que estar necesariamente concluido en el año 2003 o 2004, en todo caso conviene hacer el esfuerzo, de poner en servicio con carácter urgente la tercera pista y tener prácticamente concluido para esas fechas el nuevo edificio terminal.

La desagregación de estos 130.000 millones de inversión en el aeropuerto de Barcelona es muy prolija; hay unas que serán operativas antes del año 2001; los servicios técnicos me dan una lista de ellas, puedo leer algunas: ampliación de la terminal de pasajeros con una zona para el tratamiento específico de la aviación regional y otro satélite para dar servicio a vuelos internacionales; adaptación de la distribución de los tráficos en las terminales al nuevo mapa de alianzas de las compañías aéreas; una barrera antiruido en la llamada cabecera 20; aparcamiento para el puente aéreo y nuevas playas de aparcamiento de aviones; adquisiciones de terrenos para la ampliación; ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves; prolongación de una de las pistas. Todo esto son inversiones a realizar antes o de aquí al año 2001. Entre los años 2002 y 2004 conclusión de la construcción de la pista; sistema de calles de rodadura; balizamiento y sistema de aproximación asociado; reorganización del espacio aéreo, de la terminal de tráfico aéreo, por así decirlo; nuevos procedimientos de aproximación y despegue; la conclusión de la construcción de un edificio satélite entre pistas; los sistemas de conexión entre el edificio terminal y el satélite, pasajeros, equipajes y viales; construcción de un edificio procesador anexo al terminal existente y a la nueva estación de ferrocarril; urbanización de la zona industrial y de carga, etcétera. La inversión aproximada es por tanto de 130.000 millones de pesetas y eso se desagrega de la forma que sucintamente he expuesto.

Por tanto, la situación actual, es que está hecho el borrador del plan director del aeropuerto de Barcelona para la construcción de la tercera pista; estamos pendientes única y exclusivamente de la entrega de algunos informes encargados a las organizaciones que tienen capacidad para dictaminar y proponer soluciones a los problemas del medio ambiente. En cuanto el Plan director esté concluido, saldrá a información pública para continuar el procedimiento administrativo. Dado el alto nivel de consenso que se consigue con las administraciones territoriales de Cataluña, no es esperable que el trámite de información pública plantee grandes problemas, por lo cual, concluido el trámite de información pública, se presentará el Plan director en el Ministerio del Medio Ambiente para obtener la correspondiente declaración de impacto ambiental y una vez obteni-

da, convocar el concurso de proyecto. Ésta es sustancialmente y muy en síntesis, la situación del proceso de ampliación del aeropuerto de Barcelona.

Paso a hablar del aeropuerto de Barajas. En el año 1998, ejercicio que acaba de concluir, Barajas ha superado los 25 millones de pasajeros, concretamente ha canalizado 25.200.000 pasajeros, aproximadamente un cuarto de millón de operaciones de aterrizaje y despegue (en términos más concretos creo que han sido 260.000, algo más de un cuarto de millón), y ha tenido un movimiento de carga cercano a las 300.000 toneladas. La característica del tráfico en el aeropuerto de Barajas, igual que en el aeropuerto de Barcelona, es que mayoritariamente se trata de tráfico regular. Barajas y Barcelona son los dos únicos aeropuertos españoles que tienen más tráfico regular que tráfico chárter; todos los demás aeropuertos tienen en mayor proporción un transporte organizado bajo la fórmula de chárter que transporte a través de vuelos regulares. En el aeropuerto de Barajas el 95 por ciento del tráfico de aeronaves es regular. La distribución por origen-destino es aproximadamente mitad nacional y mitad internacional, y en el ámbito internacional preferentemente hacia o desde la Unión Europea.

El perfil del pasajero que pasa por Barajas es también significativo para poder tener una imagen de lo que es la configuración actual del aeropuerto de Barajas. El 38 por ciento de los pasajeros son extranjeros; el 50 por ciento de los viajes son por motivo de negocios y el 62 por ciento de los pasajeros son hombres. Del conjunto de pasajeros que utilizan el aeropuerto, el 62 por ciento son españoles y sólo el 34 por ciento residen en la Comunidad de Madrid, lo que muestra la importancia del aeropuerto de Barajas para el resto del territorio nacional; el 12 por ciento de los pasajeros de Barajas residen en Cataluña; el 8 por ciento en Andalucía; 8 por ciento en Galicia; 6 por ciento en Valencia; 5 por ciento en el País Vasco y 5 por ciento en Baleares. Un 39 por ciento de los pasajeros que llegan a Madrid son pasajeros que se dirigen a otros destinos, por tanto el aeropuerto de Barajas tiene un importante ámbito de conectividad, lo cual a su vez tiene consecuencias desde la perspectiva económica y desde la perspectiva de la importancia estratégica que tiene el aeropuerto.

También contribuye a definir la configuración del aeropuerto el hecho de que el 56 por ciento de los pasajeros utilizan el taxi, frente al 32 que utiliza el coche particular y un 12 por ciento el autobús. ¿Eso qué significa? Que tiene una ubicación extraordinariamente favorable el aeropuerto de Barajas y que hay muy pocos aeropuertos en el mundo —y de los importantes ninguno en Europa— que tenga una ubicación tan favorable para el desarrollo del transporte aéreo y para producir unos efectos económicos de gran importancia para la Comunidad de Madrid y para el conjunto de la economía española.

Si ponemos los datos del aeropuerto de Barajas en comparación con los más importantes aeropuertos europeos, veremos lo siguiente: Heathrow tiene 57 millones de pasajeros y hace 429.000 operaciones al año; en París, Charles de Gaulle tiene 35 millones de pasajeros y hace 402.000 operaciones; Frankfurt, 40 millones de pasajeros y 392.000 operaciones; Amsterdam, 31 millones de pasajeros y 349.000 operaciones; Roma, 25 millones de pasajeros y

245.000 operaciones; Madrid sobrepasará a Roma en este ejercicio y se colocará, por tanto, en el lugar séptimo de la escala europea. En los últimos 32 años el crecimiento anual medio del tráfico total del aeropuerto de Barajas ha sido del 8,8 por ciento; el tráfico internacional ha crecido el 9,2 y el tráfico doméstico el 8,5 por ciento. En los últimos diez años Barajas ha más que duplicado el tráfico de pasajeros y aeronaves, a pesar de la crisis del transporte aéreo como consecuencia de la guerra del Golfo y de la propia saturación del aeropuerto.

Para poner de relieve como último rasgo la importancia del aeropuerto, quiero decir unas palabras en relación con su dimensión internacional. Se dice como expresión, y creo que es buena, que España es puerta de América y Barajas y Barcelona pueden ser puerta de Iberoamérica. El cuadro que tienen en la pantalla es verdaderamente espectacular. El cien por cien de los vuelos que van desde la Unión Europea a Chile salen de Madrid; el cien por cien de los vuelos que van a Lima; el 39 por ciento de los que van a Buenos Aires; el 24 por ciento de los que van a Brasil; el 21 por ciento de los que van a Venezuela. La media es el 27 por ciento y la capacidad para incrementar este tráfico, captación del tráfico de la Unión Europea hacia Iberoamérica, será tanto mayor cuanto mejores sean las infraestructuras y mejores sean los servicios de que esté dotado el aeropuerto de Barajas. El reverso de esta moneda serían las insuficiencias del aeropuerto de Barajas, insuficiencias superables con una configuración adecuada e incrementando su capacidad. En el cuadro que ven en pantalla resulta que el 31 por ciento de los aviones de los pasajeros que salen de Barajas y van a Heathrow, en Londres, es para tomar otro avión de un destino que no cubre Barajas; el 30 por ciento de los que van a Amsterdam; el 37 por ciento de los que van al Charles de Gaulle; el 30 por ciento de los que van a Frankfurt y el 50 por ciento de los que van a Miami. Son porcentajes muy importantes, con destinos que solamente se sirven desde esos aeropuertos y que sin embargo no sirven adecuadamente ni Madrid ni Barcelona. Por consiguiente, en la medida que incrementemos la capacidad, podremos a su vez aumentar destinos que configurarán como es lógico trayectos y líneas rentables para las compañías aéreas, que hoy son imposibles de servir por falta de capacidad de los aeropuertos españoles, y que sin embargo sirven Amsterdam, Londres o París, que son aeropuertos próximos.

Es también significativo, desde el punto de vista de lo que es la configuración del aeropuerto de Barajas que acabo de resumir en estos datos, que en definitiva nos sirven para congelar el crecimiento de Barajas, o por el contrario ampliar su capacidad, tiene también muchísima importancia poner de relieve la dimensión económica que tiene la decisión, partiendo del análisis de la importancia económica que tiene el aeropuerto de Barajas. Teniendo en cuenta sólo los datos de la Comunidad de Madrid, veremos que de 1.754.000 empleos, 155.000 en concepto de empleos directos, indirectos e inducidos están generados por la actividad del aeropuerto de Barajas, el 8,9 por ciento del empleo total. Si tomamos la masa salarial, es el 9 por ciento de la masa salarial total que se devenga en la Comunidad de Madrid, y si hacemos el análisis en términos de producto regional bruto, resulta que el 13 por ciento del producto

regional bruto de Madrid lo genera directa e indirectamente el aeropuerto de Barajas. Eso pone de relieve hasta qué punto es importante como actividad económica para una determinada región o para una determinada comunidad. Este impacto, como es lógico, se repite y con porcentajes mayores en algunos de los pueblos limítrofes del aeropuerto de Barajas. Ahí tienen ustedes algunos de los porcentajes de empleo, masa salarial y producto bruto de los pueblos más próximos al aeropuerto de Barajas, distrito de Barajas, que forma parte del municipio de Madrid: Alcobendas, Coslada, Paracuellos, San Fernando, Torrejón y el resto son porcentajes de Madrid. Son extremadamente importantes, tanto en términos de empleo como de renta.

La importancia económica se puede introducir también mediante el análisis de un concepto técnico que afecta a la forma de funcionar del aeropuerto. Hay un concepto, que es el llamado *hub*; muy sintéticamente puedo leerles a SS.SS. los rasgos de lo que es el modo de operación *hub* y que gráficamente se expresa con un sistema de flechas. De ese modo, se ve cómo en una configuración no *hub*, cubrir 16 rutas implica un número de vuelos, y por tanto, de aviones, muy importante. La operación en forma de *hub* permite cubrir más rutas con menos aeronaves, lo cual, desde la perspectiva de los efectos económicos y de los propios problemas medioambientales que teóricamente se presentan debe ser tenido muy en cuenta. Para poder organizarse estrictamente en aeropuerto *hub* es necesario que el aeropuerto tenga un mínimo de 90 operaciones a la hora, porque, en última instancia, el *hub* es un modo de funcionar organizado, creando horas punta en las que se concentran los vuelos y los intercambios de pasajeros.

Las características de un modo de operación *hub* son las siguientes: las aeronaves sincronizan su aterrizaje y su despegue para garantizar las conexiones múltiples y eficientes en oleadas. En un determinado horario aterrizan y despegan un número muy importante de aviones. Para que se hagan una idea, sería como si un avión funcionara como un autobús: llega al aeropuerto, deja todo el pasaje o una parte del pasaje, coge otro pasaje y lo lleva a otro destino; las aeronaves se conciben como un transporte y lo lleva a otro destino; las aeronaves se conciben como un transporte de pasajeros por carretera. El tipo medio de estancia de las aeronaves en tierra es el mínimo, el máximo sería un ahora y lo normal en los aeropuertos que funcionan en *hub* está entre 20 minutos y tres cuartos de hora como mucho, que es el caso del aeropuerto de Atlanta, que tiene un *hub* cuyo funcionamiento es realmente espectacular. La singularidad es que se precisa un gran número de puertas de embarque para ser empleadas simultáneamente, lo que conlleva disponer del número preciso de *slots* a las horas en que se necesitan. Se funciona por horas punta; se acumulan los vuelos a las ocho de la mañana, a las nueve la mañana, a las doce de la mañana, justamente en función del estudio de las distintas líneas y de la rentabilidad de esas distintas líneas.

Las ventajas de operar de esta manera son las siguientes. En primer lugar, minimizar la flota, por tanto, se disminuyen los costes de las compañías y concretamente de la compañía de bandera, que, en la medida en que incrementemos la capacidad de nuestros aeropuertos, está destinada a tener una importancia internacional mucho mayor de la

que tiene. En segundo lugar, añadir un vuelo más —esto es un ejemplo— a una configuración *hub* incrementa enormemente el número de orígenes-destinos servidos. Así, con 50 vuelos hay 1.275 posibles pares de ciudades atendidas y aumentando un solo vuelo se pasa de 1.275 pares de ciudades atendidas a 1.326. Esta elevada conectividad para el aeropuerto que genera la actuación en forma de *hub* permite un aporte mutuo de tráfico entre rutas de baja densidad; es decir, rutas que debido a su bajo número de pasajeros no eran rentables y pueden llegar a serlo. De estas características se infiere que el *hub* tiene a aumentar el número de vuelos.

Un reciente estudio del Consejo de Aeropuertos Internacionales muestra que durante 1998 se han añadido 2.992 nuevas rutas directas semanales desde los 20 mayores aeropuertos *hub* europeos. Madrid, a pesar de su congestión, ha añadido 181 nuevas rutas. Otros aeropuertos, como Amsterdam, 357; Frankfurt, 363; París, aeropuerto Charles de Gaulle, 278; Bruselas, 214, y Roma, 187; por tanto, son incrementos bastante mayores. Esto no significa que las compañías deban aumentar drásticamente el tamaño de la flota, sino que la mejor utilización de las aeronaves y la eliminación de rutas no rentables sin pasar por el *hub* proporcionan la mayoría de las nuevas rutas. Por tanto, la operación de *hub* es de una gran importancia para conseguir el máximo desarrollo del aeropuerto de Barajas en términos de la máxima eficiencia, tanto desde la propia empresa aeroportuaria como desde las propias compañías aéreas, especialmente desde la perspectiva de nuestra compañía de bandera.

Es importante poner aquí de relieve que todos los demás países se estén preparando para hacer frente al crecimiento del transporte aéreo que se espera en la próxima década, y ahí tienen ustedes un mapa verdaderamente significativo de todas las ampliaciones en curso de la mayor parte de los aeropuertos europeos. Esto quiere decir que la competencia se prepara, porque en el transporte aéreo hay un proceso de liberalización pendiente. El número de vuelos dentro de la Unión Europea va a continuar incrementándose, pero, además, el proceso de liberalización entre la Unión Europea, Estados Unidos y Japón y el sudeste asiático va a provocar otro incremento de demanda muy fuerte en el transporte aéreo. Teniendo en cuenta que nuestra vocación es ser una gran plataforma de transporte aéreo, como país, desde Madrid y desde Barcelona, para servir tráficos intercontinentales, es necesario adoptar decisiones de ampliación de los aeropuertos que pueden cubrir ese objetivo, como son el de Madrid y el de Barcelona. No voy a dar una relación detallada de lo que está en marcha, pero es evidente y claro que todo el mundo se está preparando para incrementar su capacidad aeroportuaria y que no hacerlo es ir directamente hacia el suicidio colectivo, prescindiendo de una actividad económica de extraordinaria importancia en sí misma y, además, de un servicio que en un mundo globalizado es fundamental para el funcionamiento de unas economías absolutamente interdependientes.

Paso al siguiente capítulo: Las previsiones de demanda. Aquí, como es lógico, para que se vea que los datos sobre los que se opera no son unas hipótesis que se puedan considerar muy imaginativas, pero alejadas de cualquier plan-

teamiento realista, conviene que vean el gráfico, que pone de relieve lo que ha ocurrido en España entre 1987 y 1997. Se verá como de 1993 a 1997, se produce un crecimiento casi en vertical del transporte aéreo en España. Ese crecimiento en vertical se hace con la misma organización, con la misma capacidad de infraestructuras que ha tenido el aeropuerto de Barajas desde hace muchos años, lo que explica algunas de las dificultades existentes. Para hacer frente al crecimiento de la demanda, cosa que ya se preveía en el año 1991, el Gobierno anterior hizo un Plan director cuyo esquema tiene otro gráfico. Ahí están programadas cuatro pistas. En el año 1991 se programan cuatro pistas para Barajas, que son paralelas. Veremos que esa es una de las configuraciones que se ha sometido a simulación y si, al final, no se ha optado por esa configuración es porque tiene mayor impacto medioambiental que la configuración que parece más aconsejable hoy en día. En todo caso, debe quedar claro que en las previsiones de tráfico que se hacían en 1991, y con arreglo al Plan director que se diseña entonces, ya se prevé la ampliación del aeropuerto de Barajas a cuatro pistas.

A fin de no hacer hipótesis imaginarias, para los próximos años hemos partido de una previsión de crecimiento menor de la que se ha producido en las dos últimas décadas, pues pensamos que ha habido un proceso de maduración. Creer que va a haber un crecimiento de las mismas tasas podría ser poco realista. Pueden ver ustedes en el gráfico las tasas de crecimiento históricas y esperadas de pasajeros y lo que se puede producir entre los años 2000 y 2010. Ven ustedes un valle, que es la consecuencia de la introducción del AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Esto significa que prevemos una duplicación del transporte aéreo en el transcurso de los próximos 15 años. La experiencia anterior es que ha venido casi duplicándose cada 10 años, con un crecimiento medio cercano al 9 por ciento. Pensamos que esta duplicación no se producirá en una década pero sí, como digo, durante los próximos 15 años, y en esos términos es en los que se ha proyectado la ampliación del aeropuerto de Barajas.

Voy a leer a SS.SS. algunas cifras de las previsiones. En el año 2000 Barajas tendrá 28.800.000 pasajeros y realizará 326.000 operaciones de aterrizaje y despegue; en el año 2005 tendrá 36 millones de pasajeros y realizará 385.000 operaciones de aterrizaje y despegue; en el año 2010 tendrá 44 millones de pasajeros y realizará 457.000 operaciones de aterrizaje y despegue, y en el año 2025 tendrá 66 millones de pasajeros y realizará 616.000 operaciones. Ahí está la máxima capacidad posible del aeropuerto de Barajas y lo que es atendible con el nuevo edificio terminal y con la capacidad que suministran las cuatro pistas que pueden ver ustedes en el gráfico. Con estas previsiones en el crecimiento de la demanda, en un plano puramente teórico habría las siguientes opciones de decisión.

Primera opción: no hacer nada, dejar Barajas como está, quizá hacer un pequeño edificio terminal para llegar a los 30-35 millones de pasajeros, que es lo que permite canalizar la tercera pista actualmente en funcionamiento, e iniciar la construcción de un segundo aeropuerto. Es importante tener presente que son perfectamente valorables y medibles los costes de no hacer nada, de no ampliar Barajas. No hemos hecho nosotros esa medición y esa valora-

ción, sino personas de altísima competencia técnica. Hay otras hipótesis todavía mucho mayores de los costes de la no ampliación, pero en la más estricta y rigurosa se dejarían de percibir 0,7 billones de pesetas (700.000 millones de pesetas) en rentas salariales y el producto regional bruto dejaría de crecer en 2,5 billones de pesetas. Como digo, estas son cifras estrictas, hay otras hipótesis mayores y no me voy a referir a ellas, aunque se las pueda dar a SS.SS. si les interesan. Esto supone un coste tan alto que 2,5 billones de pesetas es el precio de dos aeropuertos nuevos. Lo digo para que ustedes vean la magnitud de la cantidad. Es decir, por 2,5 billones de pesetas se podrían hacer dos aeropuertos con capacidad para 120 operaciones a la hora; lo que cuesta un nuevo aeropuerto es aproximadamente un billón 200.000 millones de pesetas. Por tanto, hemos de tener presente que decidir que no hay que hacer nada más con el aeropuerto de Barajas tiene estos costes, que son de una gran magnitud.

Segunda opción: dejar Barajas como está e ir con carácter inmediato a la construcción de un segundo aeropuerto. No hay nadie en el mundo que establezca que un nuevo aeropuerto para 70 millones de pasajeros —no es cualquier aeropuerto— se pueda hacer en menos de 15 años. Los datos que tenemos de los últimos aeropuertos construidos, incluso aquellos aeropuertos que sólo tienen una sola pista, están todos por encima de los nueve años. En el gráfico pueden ver ustedes los plazos de construcción de los últimos aeropuertos: 28 años el de Munich —por razones obvias, ese no sería significativo—; 16 años el de Berlín; 10 años el de Oslo, que es un nuevo aeropuerto de dos pistas; 10 años el de Denver; ocho años el de Mirabel, en Canadá; 15 años el de Sidney; 9 años el de Hong-Kong; 20 años el de Kansai; 11 años, en teoría, ha tardado la ampliación de Barajas, la tercera pista y la torre de control de vuelo, y 11 años la ampliación de Seattle de una sola pista. Dada la complejidad de los procesos de construcción y de la puesta en operación de un aeropuerto como el que requiere Madrid para hacer frente a esa demanda extraordinaria y a la capacidad que tiene España para ser gran plataforma de recepción y proyección de transporte aéreo, sería difícil hacer un segundo aeropuerto en menos de 14 ó 15 años. Dándole presión al procedimiento y con la máxima urgencia posible, nadie se comprometería a hacerlo en menos de 12 ó 13 años. Por consiguiente, primera opción, dejar al aeropuerto de Barajas como está; segunda opción, complementaria de la primera, dejar Barajas como está y empezar desde ahora mismo la construcción de un segundo aeropuerto.

Tercera opción: ampliar el aeropuerto de Barajas hasta el máximo de su capacidad y poner en marcha el proceso que permitirá tener un segundo aeropuerto para 70-80 millones de pasajeros entre el año 2020 y el 2025. En esta opción se han estudiado todas las posibles configuraciones de las pistas. Todas ellas han sido sometidas a la prueba experimental del simulador con objeto de poder medir su capacidad. Como pueden ver en el gráfico, se descarta la opción de dejar Barajas como está, con una pista que es la actual tercera, porque no añade mucha más capacidad a la actual configuración la construcción de la que sería tercera pista como consecuencia de quedar fuera de uso la que pueden ver dibujada con puntos suspensivos. Vista la configu-

ración actual, que es el ángulo que SS.SS. pueden ver en la figura de arriba, la construcción de una tercera pista efectiva añade muy poca capacidad a las dos actualmente operativas. Por tanto, la conclusión es que hay que ir a la construcción de cuatro pistas. Con cuatro pistas operativas hay dos posibles configuraciones: la A+B y la B+C. Desde el punto de vista aeroportuario tienen una capacidad semejante, pero aprovecho la ocasión para reseñar que tenemos un impacto medioambiental en términos de ruido muy diferente. Mientras que el esquema de cuatro pistas con dos oblicuas prácticamente mantiene la actual huella del ruido, con una ligera ampliación en los dos días de configuración sur, el esquema de cuatro pistas que contemplaba el Plan director de 1991 incluía una zona de población de distintos pueblos madrileños y un mayor impacto medioambiental en término de ruido. La configuración de estas cuatro pistas, con dos oblicuas, se ve que apenas afecta a ningún núcleo de población porque la parte afectada de los términos municipales son fundamentalmente localizaciones industriales.

Todo esto se traduce también en cifras económicas y en cifras de tiempo. El esquema de ampliación del aeropuerto de Barajas implica una inversión exactamente de 279.000 millones de pesetas adicionales. Ese es el esquema. La superficie, área de estacionamiento, 33.000 millones; edificios terminales de pasajeros, 57.000 millones; campo de vuelos, las dos pistas, 82.000 millones; el *people mover*, que es el tren que traslada a los pasajeros desde el edificio terminal principal hasta los satélites, 10.000 millones; otros gastos, 31.000 millones, y 65.000 millones de pesetas en expropiaciones. Tiempo. Aproximadamente podrían estar operativas las dos pistas nuevas entre los años 2004 y 2005. Éste sería el cronograma de las actividades.

Si, por el contrario, adoptáramos la decisión de ir a un segundo aeropuerto, el coste sería aproximadamente de un billón 200.000 millones de pesetas. Insisto en que se trata de un aeropuerto para 70 u 80 millones de pasajeros, no podemos pensar en otro tipo de aeropuertos, y habría de tener un mínimo de cuatro a seis pistas. Eso, en términos muy realistas, supondría un billón 200.000 millones de pesetas. Por tanto, teniendo en cuenta el tiempo y teniendo en cuenta el coste, también resulta bastante justificada la decisión de ir, de la manera más rápida y más racional posible, a la ampliación del aeropuerto de Barajas.

La opción elegida, cuatro pistas, plantea dos tipos de problemas desde la perspectiva medioambiental. Por una parte, es necesario resolver un problema de ruido. Y hay también una pequeña afección, que se ve bien en el esquema de ubicación de las pistas, en el río Jarama. Por referirme en primer término a él, porque es un problema sencillo de resolver, se verá que en la parte sur de la segunda pista oblicua, el río Jarama resulta afectado en uno de sus meandros actuales. La línea verde sería el reencauzamiento del río, que singularmente se hace a través de un antiguo cauce del propio río. El río Jarama fue ahí desviado porque se instaló una gavera y quedó un cauce antiguo que está todavía visible físicamente, por lo que con la construcción de la pista se trataría de reencauzar el río Jarama justamente por su antiguo cauce.

Se puede concretar en mayor medida la afección. Aquí tienen ustedes el croquis, señorías, porque hay una segunda

pequeña afección sobre dos arroyos que van a desembocar en el propio río Jarama y que también tienen una relativamente fácil solución, de acuerdo con el esquema en el que han trabajado expertos que han llevado a cabo el proyecto de reencauzamiento y el proyecto de reciclaje de toda la zona, después de la construcción de la pista que afecta al cauce del río Jarama.

Les podría dar las medidas en concreto. Aquí los servicios y los autores del estudio y de la propuesta de solución, para compensar la afección que se hace sobre el río Jarama, señalan que el nuevo cauce estaría protegido con escollera; sus taludes se revegetarían con la vegetación de ribera del lugar, restituyendo la continuidad ecológica del río. Y la pista norte, la paralela a la actual tercera pista, afecta de una manera muy ligera a los arroyos de la Vega y de Valdebebas. Estos arroyos deberán también ser entubados y es necesario tratar las riberias de los dos meandros más próximos mediante una solución de escollera revegetada. Como medida compensatoria, se crearía un parque lineal de unos 8 kilómetros de longitud, que serviría a todos los municipios de la zona y que mejoraría notablemente la función del río como corredor ecológico. Hoy el río está altamente contaminado; es un río —por así decirlo— sobre el que se vierten múltiples desperdicios y, por consiguiente, todo esto contribuiría a hacer del Jarama un río que bordearía un parque de ocho kilómetros de longitud, todo ello revegetado y replantado, y por supuesto útil para los vecinos de todos los pueblos limítrofes.

Entre las medidas compensatorias que se prevén en el estudio y propuesta de solución que se ha hecho y que se someterá a información pública con el plan director, en su caso, están la limpieza y retirada de residuos, rozas selectivas de especies invasoras y tratamiento fitosanitario del arbolado, recuperación y extensión de la vegetación de ribera, establecimiento de dos áreas recreativas con instalaciones de aparcamiento, centro de interpretación, puntos de observación de las aves, zonas de juegos, etc. Asimismo, establecimiento de dos senderos peatonales que discurren por ambos márgenes del río y se unen por dos puentes de madera, creación de un área protegida de interés faunístico, etc. El proyecto de recuperación ambiental y de adecuación recreativa del Jarama tendría un coste aproximado de 700 millones de pesetas.

En relación con el problema del ruido, hay que tener en cuenta una serie de factores que se van a producir desde el momento actual hasta los años 2004-2005, en que estarían operativas las nuevas pistas. Primero, por imposición de la legislación comunitaria, a partir de marzo del año 2002 quedarán fuera de servicio todos los aviones llamados del capítulo 2. Capítulos 1, 2 y 3 es la clasificación que hace un organismo de la OACI para ubicar las características de los distintos modelos de aviones, concretamente para ubicar el ruido que generan los distintos modelos de aeronaves. Por tanto, en el año 2002 todos los aviones del capítulo 2 quedarán fuera de servicio.

A partir del año 2004 se prohibirá la matriculación de aviones del capítulo 3. Aquí hay un dato extraordinariamente significativo sobre el que querría llamar la atención de S.S.S., para que se vea hasta qué punto mejora la tecnología de los motores de aviones, con la consiguiente disminución de ruido. Las aeronaves del capítulo 3, que a partir

del año 2004 ya no se podrán matricular, generan ya un ruido mucho menor que el de sus predecesoras. Un B-727 genera una superficie afectada por más de 65 decibelios, que es el límite máximo, de unos 14 kilómetros cuadrados. Un B-757 genera una huella de 65 decibelios de 1,3 kilómetros cuadrados. Es decir, de un modelo a otro se produce diez veces menos ruido. Y este es el proceso que está en marcha porque las propias legislaciones ya imponen limitaciones a la fabricación de aviones. Incluso hay fuertes primas a las compañías constructoras para deducir, por debajo de los límites legales, la generación de ruido por parte de los nuevos modelos en desarrollo.

En todo caso, desde el punto de vista de la legislación comunitaria, está prevista la retirada de los aviones del llamado capítulo 2 y la prohibición, a continuación de la expansión, de los aviones del llamado capítulo 3. Y a partir del año 2005 se sustituirán todos esos modelos, el B-747-100 y el B-747-200, el Douglas-10 y el L-1011, que no sé exactamente qué modelo es. Estos son modelos que a partir del año 2005 ya está prevista su retirada por determinación de la legislación comunitaria.

Este es el primer elemento que pone de relieve cómo se va a ir reduciendo el ruido que generan las aeronaves. Hay un segundo elemento que hay que tener también muy en cuenta, que es todo lo que afecta a la mejora de los instrumentos de navegación aérea. La mejora de los instrumentos de navegación aérea permite, en primer término, establecer unas rutas muy rígidas para los aviones, que se respetan matemáticamente, porque la trayectoria del avión se maneja por ordenador, y es —por así decirlo— de precisión matemática.

En segundo lugar, la mejora de los instrumentos de navegación aérea, que ya se ha aplicado en algunos aeropuertos, permite la aproximación en curva a los aeropuertos para no afectar a núcleos de población.

En tercer lugar, la mejora de los instrumentos de navegación aérea permite diseñar una estrategia de usos de pistas con distinción de flotas, horarios y destinos para repartir el ruido más homogéneamente entre las poblaciones afectadas.

También la mejora de los instrumentos de navegación aérea y de la tecnología permite introducir criterios que mejoran de manera extraordinaria la medición del ruido que efectivamente se produce en la proximidad de las poblaciones. El empleo de programas de control y seguimiento del ruido, como el llamado Sigma-3, permiten conocer de manera fiable y permanente el nivel de cumplimiento de los procedimientos operativos que se realizan en las proximidades de los aeropuertos.

Hay otras medidas complementarias en marcha en algunos aeropuertos, como extender hasta su prohibición el uso de la llamada reversa, es decir el freno con los motores; se pueden establecer también tasas por ruido, etcétera.

En todo caso, existen dos elementos muy importantes que aporta el avance tecnológico a la hora de diseñar una huella de ruido para el año 2004 ó 2005: el primero de ellos es la retirada de los aviones que producen mayor ruido, y el segundo es que la mejora de los instrumentos de navegación aérea permite una precisión en el cumplimiento de las rutas en todas las operaciones de despegue y de aterrizaje.

Con estos elementos se ha diseñado una huella de ruedo para el año 2004 ó 2005.

Ahí tienen ustedes el esquema: capítulo 2 y una pista —que es la mancha roja— y capítulo 3 y dos pistas —que son las manchas verdes—. Verán ustedes cómo esas dos manchas verdes reducen extraordinariamente la huella y, además, la difuminan en el sentido de que hay dos pequeñas huellas de ruido que no se acumulan entre sí, porque el ruido no se acumula, técnicamente no se suman los decibelios que producen los distintos focos de ruido. Es decir, hay una reducción extraordinaria, tecnológicamente hablando, de las futuras huellas de ruego como consecuencia de los avances tecnológicos.

Después de la larga exposición que he hecho, SS.SS pueden sacar varias conclusiones bastante obvias: la primera es que hay que tomar una decisión. La segunda es que es necesario llevar al aeropuerto de Barajas hasta el límite de su capacidad; por otra parte, no tendríamos tiempo para otra casa, salvo que queramos deliberadamente perder oportunidades para nuestra economía, para nuestra transporte aéreo, para nuestro turismo incluso. La tercera es que hay que construir dos pistas más en el aeropuerto de Barajas y un edificio terminal ampliado sobre el originariamente previsto, que serían los dos satélites que están ubicados entre las cuatro pistas; y finalmente que esta configuración de Barajas, previsiblemente y teniendo en cuenta las hipótesis de crecimiento de tráfico que hemos creído más razonables y realistas, permitiría que con esta configuración se alcanzara cerca de 70 millones de pasajeros, por lo que el aeropuerto quedaría totalmente saturado aproximadamente entre el año 2020 y el 2025. Por ello, un complemento de la ampliación de Barajas es poner en marcha también el proceso hacia la construcción de un segundo aeropuerto para Madrid que, de acuerdo con el propio esquema de reserva de suelo que ha hecho la Comunidad de Madrid, y después de haber estudiado otras opciones posibles, la mejor de ellas es efectivamente Campo Real. Se han estudiado 45 ubicaciones posibles para el segundo aeropuerto, y utilizando criterios estándares internacionales la mejor ubicación es Campo Real. Esa sería en su momento la decisión que tendría que adoptar el Gobierno: ampliar el aeropuerto de Barajas y programar a largo plazo un segundo aeropuerto para el momento en que Barajas esté totalmente saturado en la nueva configuración.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, por su detallada exposición.

Pasamos ahora a las intervenciones de los grupos. **(El señor Sedó Marsal pide la palabra.)**

Señor Sedó.

El señor **SEDÓ Y MARSAL**: Por una cuestión de aplicación del Reglamento, señor presidente. Pediría la aplicación del artículo 202.2 del Reglamento, que solicita para las informaciones del Gobierno un máximo de 45 minutos de pausa para preparar las intervenciones. Yo no pido los 45 minutos, pero sí una breve pausa de un cuarto de hora para poder coordinar y hacer consultas sobre el tema.

El señor **PRESIDENTE**: Debo manifestar que no era voluntad ni previsión —ya que estamos hablando de previsiones— de la Presidencia suspender la sesión por ningún tiempo, pero como es un derecho que tiene cualquier grupo a pedirlo, me voy a permitir rebajarle el tiempo y vamos a suspender estrictamente por diez minutos la sesión. Dentro de diez minutos reanudamos la sesión.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Vamos a proceder ahora a la intervención de los grupos. El orden que hemos establecido, de acuerdo con los portavoces, es que comience el Grupo Socialista, con uno o dos portavoces, según me indiquen, continúe el Grupo de Izquierda Unida y conteste el señor ministro de Fomento. Después de su contestación, haremos un breve turno de réplica -como saben SS.SS., siempre insisto en que sea breve turno-, que nunca es réplica sino de planteamiento de posiciones ante la exposición del ministro, del Grupo Socialista y del Grupo de Izquierda Unida; un turno de fijación de posiciones del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y del Grupo Parlamentario Popular; por fin, terminará el ministro.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el primer lugar, la señora García Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Señor ministro, quiero agradecerle su presencia por la prematura, aunque no por el lugar. Al Grupo Parlamentario Socialista le hubiera gustado más que, como mínimo, hubiera tenido la deferencia de comparecer también ante la Comisión de Medio Ambiente. Esta cuestión no es baladí, puesto que llevamos ya tres años intentando tener un debate con usted, en el que en absoluto se trata de contraponer las necesidades del desarrollo aeroportuario de nuestra nación y del desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de 1996.

Usted se escurre muy bien. Lo hizo el 15 de junio de 1998, después de más de año y medio de solicitada su comparecencia para que nos explicara cuál era su posición sobre las diversas informaciones que iban apareciendo en los medios de comunicación y que alertaban a la opinión pública, a los vecinos, sobre la posibilidad de ampliación del aeropuerto de Barajas con una cuarta y un quinta pista.

En aquella ocasión, nos expuso la situación, que con el tiempo se ha ido agravando. Como ministro, alguna responsabilidad directa tendrá usted que asumir en estos tres años. También expuso las condiciones par resolver el problema, para no dilatarlo más en el tiempo. Está recogida en el «Diario de Sesiones» que nuestro grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, fue quien elaboró el Plan director de 1991, por el que usted encontró aprobada una declaración de impacto ambiental que pretendía que se tomaran medidas para que afectara lo menos posible a los ciudadanos el ruido que estaba produciendo el aeropuerto y el que iba a producir la puesta en funcionamiento de la tercera pista.

Usted se encontró con un proyecto que adjudicó y que ha sido modificado y ampliado presupuestariamente sin que hasta la fecha hayamos tenido conocimiento exacto de las razones concretas, que no genéricas. A nuestras diversas solicitudes, ha tenido por costumbre callar, omitir, no dar información a los grupos parlamentarios y no permitir que podamos hacer uso de nuestro derecho, para el que los ciudadanos nos eligieron, de control, de seguimiento y de aportación de ideas.

Le decía el 15 de junio, y le digo ahora, que teníamos todo el interés en que hubiera un debate sereno, un debate reflexivo, un debate argumentado desde las experiencias técnicas, entre los que ven que podrían ser más factible la ampliación y los que apostamos por un segundo aeropuerto como opción para el 2012-2015. Creíamos que todo ello debería hacerse de manera transparente, con la participación de los ayuntamientos, con la participación de los afectados y, por supuesto, eso conlleva el cumplimiento, en primer lugar, del apartado 2.1 de la declaración de impacto ambiental; es decir, que antes de la elaboración y aprobación de cualquier proyecto habría que hacer un nuevo estudio de impacto ambiental que contubiera las previsibles localizaciones de un segundo aeropuerto, teniendo en cuenta las razones económicas, sociales y medioambientales. Cuando hablamos de razones medioambientales, no se trata sólo de recuperar los márgenes del Jarama y del entorno medioambiental y pasajístico, sino que nos estamos refiriendo a más de 17 municipios que se sienten gravemente afectados por un altísimo nivel de ruido; un ruido insostenible que sobrevuela sus viviendas y que ha aumentado desde que se puso en funcionamiento la tercera pista con el incumplimiento absoluto por parte de S.S. de la declaración de impacto ambiental de 12 de abril.

No podemos creer lo que nos ha explicado aquí esta mañana, que no es sino un pequeño resumen que nos podría haber facilitado hace meses. Se dijo en los medios de comunicación y en el Congreso hace un año: ya están los estudios, ustedes los tendrán en julio de 1998. El pasado 16 de diciembre, el director de AENA decía ante la Comisión de Medio Ambiente: los estudios ya están, les será remitidos. Siempre están, nunca nos son remitidos y, para informarnos, nos tenemos que dirigir a la prensa. Del 15 de enero de 1998 al 15 de febrero del mismo año, la prensa ha publicado 465 páginas sobre los problemas que produce la nueva huella sonora, elaborada por AENA sin el visto bueno del Ministerio de Medio Ambiente, sin mediciones y sin haber escuchado de verdad a los vecinos hasta el momento para modificarla. Eso sí, cuando los vecinos se manifiestan, cuando acuden al Defensor del Pueblo, cuando acuden al ministerio fiscal, en concreto a la Fiscalía de Urbanismo y Medio Ambiente, y a la Unión Europea, se les pide por escrito, a las puertas de una manifestación -manifestación acompañada de muchísimos antidisturbios-, que desistan porque las nuevas rutas se modificarían a partir de 25 de febrero y dejarán de pasar por sus casas y de producir tanto ruido.

Son muchos los puntos de la declaración de impacto ambiental que se han incumplido, empezando por el ya dicho, que es tan importante. Si tuviéramos la oportunidad de ver el proyecto que nos ha traído -que es nuestro derecho-, de estudiarlo en profundidad y emitir una oposición

sobre él, probablemente estaríamos de acuerdo con usted en muchísimos aspectos; creo que nadie en la oposición quiere perder tiempo deliberadamente; desde luego, el Grupo Parlamentario Socialista no quiere.

Desde primeros de julio de 1996, el Grupo Parlamentario Socialista les viene exigiendo que cumplan cada uno de los puntos de la declaración de impacto. De esta manera, trabajando dentro del plazo de tres años que la declaración establece, con abril de 1999 como fecha límite para entregar los estudios técnicos y económicos pertinentes, su actuación tendría credibilidad.

Usted no ha contestado a nuestras numerosísimas preguntas ni a nuestras numerosísimas peticiones de información. Nos dice que esta es la situación que se ha creado durante tres años; una situación de desconfianza, de la cual el único responsable es usted. No son responsables los ayuntamientos, los vecinos o los grupos parlamentarios que hemos insistido para que usted y la ministra de Medio Ambiente comparecieran y nos explicaran los retrasos de cada uno de los puntos: el retraso en la constitución de la comisión de gestión para elaborar un plan acústico, que debían haber tenido lugar dentro de los tres meses siguientes; por qué se nos prometió en marzo de 1997 que el plan acústico estaría en junio de 1997 y en junio de 1998 -un año después usted nos prometió de nuevo que estaría en julio de 1998, y el plan llegó el 4 de noviembre de 1998, un día antes de que la tercera pista se pusiera en funcionamiento en período de prueba. Se convocó con urgencia a los ayuntamientos para que lo aprobaran y a la directora general de Información y Calidad Medioambiental; ésta y la ministra tildaron la huella sonora y el plan acústico de insuficientes y encontraron que no respecta a lo dicho en la declaración de impacto y que, por tanto, había que elaborar un nuevo plan, el cuarto; es preceptivo que ese plan vaya informado por el Cedex.

Usted tiene seis meses para elaborar ese nuevo plan. Tenía que haber empezado a insonorizar hace dos años, con la huella definida por la declaración de impacto, aquellas viviendas más afectadas. Tenía que haber empezado a negociar entonces el traslado, al haber barrios tan afectados como el de la Estación, y no ahora cuando la pista ya está en funcionamiento.

Tenía que haber hecho en su plazo tantas cosas tan sencillas, tan concretas, que, afortunadamente se las encontró redactadas y aprobadas con rango de ley después de una gran movilización, después de una gran información pública, después de un período de alegaciones, pero con una declaración de impacto y con una tercera pista adjudicada. No ha hecho nada de eso porque, desde el principio, no se ha creído la declaración de impacto. A usted no le preocupa el impacto ambiental, por mucho que se insista en ese borrador de documento. La única referencia que se hace al tema es una frase que dice: Los impactos ambientales limitados y asumibles. Ahí se acaba todo; nos nos dice cuáles son los impactos ambientales y asumibles. Limitado es que urbanísticamente no se puede crecer más y que socialmente no se puede soportar más ruido. Usted mismo lo decía enero de 1998: Hay que tomárselo con serenidad —repare sus propias declaraciones en la prensa—, tenemos tiempo, las previsiones de que llegue a colapsarse la tercera pista son para el 2010 ó 2012. Un aeropuerto, si terminamos los

estudios que se están haciendo, podemos iniciarlo ya y puede estar acabado en 10 ó 12 años. Ahora este plazo se amplía a 15 ó 20 años. La misma persona, supongo que asesorada por diferentes técnicos, extrapola los datos y, donde dice digo, dice Diego un año después, para plantearnos una realidad: ustedes tienen la responsabilidad de apoyar esta decisión. No, usted es responsable de no haber cumplido los plazos, ninguno de los requisitos, ni siquiera ha traído a este Parlamento una posible solución, la que sea, la del segundo aeropuerto y su emplazamiento en Campo Real, si es el idóneo.

Tiene la responsabilidad también de explicarnos por qué el día después de decir que no es posible una tercera ampliación —que la declaración lo deja claro—, nos dice que serían insoportables los niveles de ruido, ya que hay personas como el ex presidente de Iberia, que fue cesado, que presionan, que reúnen a los alcaldes, que intentan insinuarles compensaciones de crecimiento urbanístico no para mitigar los efectos de la tercera pista sino para que acepten una cuarta y quinta pistas. Eso se sigue haciendo estos días; no se reúne a la comisión de gestión en pleno, sino que se les cita y se les recibe de uno en uno, como si de un juzgado de lo penal se tratara, y se le dice: pase usted, que le voy a informar y a tomar declaración. A todos se les dice que no les va a afectar nada el ruido, que las aeronaves del capítulo 2 se van a sustituir. Se tenía que haber sustituido el 50 por 100 en el primer año, como dice la declaración de impacto. Hemos preguntado mil y una vez cuántas se han sustituido, y no nos lo ha dicho ni siquiera esta mañana. Todo lo dejamos para el último día, como la declaración de impacto, como el plan acústico. Esa comisión sólo se ha reunido una vez para decirles a los que solicitaban el aislamiento de sus viviendas que, como no están en la huella sonora que definió AENA, son rechazados; y se rechazan, de golpe y porrazo, 2.000 de San Fernando de Henares, porque no están en esa huella. ¿Pero no está en cuestión esa huella por la ministra de Medio Ambiente? No han hecho unas mediciones reales en la nueva huella, para que se vea a quiénes afecta, que parece que cada vez son más, porque ya se quejan los de Las Rozas, los de Pozuelos y los de Majadahonda. ¿Todo el mundo se queja porque es visionario y sueña con aviones que pasan por sus casas o por las universidades a lo largo del día? Hay que ser serios y sensatos. No estamos aquí cuestionando que los problemas que tiene España no se solucionan. Se tienen que solucionar con sensatez, sentido común y sensibilidad hacia los ciudadanos que con su solidaridad han soportado durante años todos los ruidos.

Por primera vez, una Administración puso en funcionamiento, con todas las presiones que usted tiene y muchas más, una declaración de impacto que mitigaba esos ruidos. Esos ciudadanos tienen derecho a tener calidad de vida, salud garantizada, a que sus hijos puedan estudiar y ellos dormir, y los que están en los polígonos industriales tienen derecho a trabajar serenos. No se van a desviar los aviones por los polígonos industriales. Esto ya se lo han contado a sus concejales los responsables de AENA, y ninguno se lo cree. ¿Por qué no se lo creen? Porque usted no tiene credibilidad, porque si de verdad hubiera tenido interés en que se consensara este proyecto, en que fuera transparente, en que se pudiera llevar a cabo, nos lo tendría que haber facili-

tado a todos hace mucho tiempo. Se le niega al Defensor del Pueblo —está por escrito—, se le niega al fiscal de Urbanismo y Medio Ambiente, está denunciado el incumplimiento de la declaración de impacto —está por escrito—, se les niega a los grupos todos y cada uno de los detalles y está en el «Diario de Sesiones» las contradicciones en las que se incurre. Se someten a presiones de determinados grupos y compañías a las que les es más ventajoso económicamente que se amplíe Barajas, aunque cree un montón de problemas.

No se pueden disparar las cifras. Ahora es 1,2 billones de pesetas y hace un año era medio billón de pesetas. Esa diferencia tan abismal, ¿de dónde sale? ¿Cuál es el resultado? ¿A quién se le va a dar? ¿Va a haber expropiaciones? ¿Va a haber convenios privados de esos que no conoce nadie, acordados con aquellos que compran el suelo hoy —lo leemos en la prensa, no estamos especulando y después se les revaloriza, pintándolo, como ha hecho el Ayuntamiento de Madrid, en un plan general en el que no estaba previsto el crecimiento de Barajas? ¿No se había previsto suelo para dos pistas más? En una carta, el señor del Río, después de escuchar al presidente de Iberia, manda una corrección de errores a la Comunidad Autónoma de Madrid. La Comunidad Autónoma de Madrid dice que eso no es una corrección de errores y que no se admite. Después ha habido otras presiones y lo que no se admitía se admite.

En un estado inicial, una ministra dice que la declaración es insuficiente, pero que no la modifica, dada la premura de tiempo. Sin embargo, exige por escrito al ministro de Fomento y a AENA que se cumpla en todos sus términos —día 16 de noviembre de 1996—, y meses después, como se está incumpliendo y está saliendo en los medios de comunicación la ampliación de la cuarta y quinta pistas, pedimos su comparecencia, y a día de hoy no ha venido para decir qué hace el Ministerio de Medio Ambiente, si es que existe, además de aparecer en las noticias de prensa y en las fotos. ¿Qué hace? ¿Permitir que se deteriore la calidad de vida de los ciudadanos madrileños? Porque si no, tendría que ser coherente y, puesto que le impugnó usted el plan de aislamiento acústico de noviembre de 1998, debería comparecer aquí y explicar las razones por las que cinco meses después ni uno de esos puntos se está cumpliendo. Sin embargo de golpe y porrazo, se reúne el día 9 a la comisión de gestión en la comisión técnica tiene mayoría el Partido Popular, porque están representados el Gobierno, el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad y luego hay un invitado de piedra, que es un ayuntamiento, se le dice: Esto es lo que hay. El barrio de la Estación tiene estas compensaciones; compensaciones que los vecinos no aceptan. No sé si están valoradas o no, pero es una opción que planteamos en su momento. Si es el más afectado, busquemos una solución. Pero, al mismo tiempo, se habla de otras cuestiones urbanísticas y se les niega la solicitud a más de 2.000 personas que piden que se insonorice, que se hagan los estudios. Se modifica el folleto de inscripción y se dice: No serán admitidos provisionalmente ya que corresponden a la huella Cedex de la declaración de impacto de 12 de abril de 1996, no a la huella elaborada por AENA en el mes de noviembre.

Mientras tanto, usted se entera de que las rutas se han hecho mal, que se van a corregir, como si no tuviera nada que ver con usted, como si los directores generales accedieran al puesto por oposición. ¿No los nombra usted? ¿Los nombro yo o concurren a una oposición?

Todo esto y mucho más, si cogemos punto por punto sus diferentes contradicciones a lo largo de este proceso de incumplimientos, nos hace que le tengamos que decir sinceramente que querríamos creerle, que querríamos poder profundizar en esos estudios, que alguien tendrá —en algún lugar estarán—, y que resume en un pequeño documento que nos entregó anoche y que en los parámetros de desarrollo económico o de empleo no son nada más que estimaciones. Nosotros las defendemos al igual que siga habiendo un crecimiento del equilibrio económico y territorial de Madrid, junto con la normalización de la navegación aérea en nuestro país, es decir, que no lleguemos a una situación de colapso. Pero resulta que, según el Plan director de 1991 y también según sus propias intervenciones de junio de 1998, no estaríamos colapsados con la tercera pista hasta el 2010-2012. Por lo tanto, ¿por qué haber perdido estos tres años para buscar una segunda ubicación, para hacer un estudio de impacto ambiental que hubiera permitido construir un segundo aeropuerto, como tienen otras ciudades, en un tiempo más que razonable, de manera que hubiéramos hecho compatibles los dos objetivos: afrontar la necesidad que tiene nuestro país y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos? ¿O es que creemos que podemos arrasarlo? ¿Quién tiene la competencia para hacer los estudios de impacto ambiental, declararlos o eximirlos? ¿Es que creemos que preocuparnos del medio ambiente es pintar un ministerio y nombrar una ministra, con todos mis respetos, como la señora Tocino? ¿Es que pensamos que el medio ambiente son los patos, las cigüeñas y las ZEPA?

En Barcelona han tardado tres años en aprobar la ampliación, con el consenso de las tres administraciones —y se lo dije también en junio—, porque legítimamente las tres instituciones catalanas defendían que se desplazara y no afectara a una ZEPA. Usted, los técnicos o quienes le asesoraran se empeñaban en que tenía que afectar. El resultado es que se ha estado discutiendo sobre ese tema, se le han dedicado tres años, lo cual me parece respetable, y yo desde luego aplaudo la sensibilidad para esta Zona de Especial Protección, para este humedal catalán. ¿Es que los madrileños no nos merecemos ser tan oídos, tan escuchados como los compañeros y ciudadanos catalanes? Yo creo que sí. Yo creo que estamos hablando aquí de unos ciudadanos que merecen que lo que se les plantee sea creíble, y para ser creíble desde luego sus antecedentes no le ayudan nada.

Quiero finalizar, para darle la palabra a mi compañero, diciéndole que por parte de nuestro grupo, desde el principio, en esta Cámara, en el resto de las cámaras regionales y en los ayuntamientos ha contado con una crítica constructiva, con una crítica que pretendía ayudarle, porque lo único que planteábamos era que tomara usted el mismo interés y la misma celeridad en cumplir cada uno de los puntos que establece la declaración de impacto que en poner en funcionamiento la tercera pista y, al mismo tiempo, reflexionáramos en común sobre las necesidades aeroportuarias, sobre si segundo aeropuerto o ampliación, pero usted no ha

querido contar con nosotros. Usted ha querido dar la imagen de que mantenemos una actitud electoralista, una actitud un poco localista, y no es así. Defender los intereses de los ciudadanos, de todos, de los que nos han votado y de los de otros puntos de España, es nuestra primera preocupación, eso lo hemos dejado muy claro y lo quiero repetir esta mañana; defendemos nuestras posiciones políticas, tan legítimas como las que ustedes tuvieron.

Créame que hay cosas que me resultan imposibles de aprender, y les he seguido muy de cerca, porque yo llevo desde muy joven en la vida política; hay cosas de la práctica política de quienes ahora están en el Gobierno, y antes estaban en la oposición, que me son imposibles de aprender. Por ejemplo, echarle la culpa al empedrado, echarle la culpa al otro, disculpalme porque no sabía y, al final, ir por la linde, ande que ande, a lo mío, y lo mío es que hay que hacer la ampliación a costa de lo que sea, porque las presiones son muchas y en eso estamos. Nosotros no estamos en las presiones, nosotros estamos en la solución de los problemas y en el respeto de los derechos de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra ahora don José Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Muchas gracias, señor presidente, por su benevolencia, permitiéndonos intervenir a dos diputados del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor ministro, bien sabe que en diferentes ocasiones, en medios de comunicación y en el Pleno del Congreso de los Diputados, hemos debatido sobre la política aeronáutica en nuestro país, sobre las infraestructuras y también sobre lo que debe ser un planteamiento intermodal global en el transporte, con toda la logística que ello conlleva. En ese sentido, permítame que le recuerde que fue precisamente en una sesión plenaria del mes de diciembre del año 1996 cuando, con motivo de una interpelación que el Grupo Parlamentario Socialista le hizo sobre la adaptación de España a las políticas comunitarias de liberalización del transporte aéreo, tuvimos oportunidad de debatir sobre muchos temas vinculados a esta temática. Recordará también, señor ministro, que en la moción consecuencia de la interpelación que reglamentariamente se vio en la semana posterior a aquella interpelación, el Grupo Parlamentario Socialista sometió a consideración de la Cámara, y se aprobó prácticamente por unanimidad, una serie de medidas globalizadoras de la temática aeronáutica en nuestro país, si cabe hablar de globalización. Ahí le pedíamos información acerca de la posición del Gobierno, y eso lo aprobó, repito, el Pleno del Congreso de los Diputados, sobre los contenidos del Libro Blanco sobre gestión del tráfico aéreo y liberalización del espacio aéreo europeo con especial referencia: a) al impacto en la política aeronáutica española del Programa europeo de armonización e integración del control del tráfico aéreo, cuya gestión la realiza Eurocontrol; b) la evaluación del funcionamiento y repercusión en España de la gestión del flujo del tráfico aéreo a cargo del organismo central de gestión de las corrientes de tráfico aéreo, que también depende de Eurocontrol, y así sucesivamente.

En el segundo punto pedíamos que el Gobierno informase a la Cámara, en un plazo no superior a tres meses: a) sobre los posibles desarrollos aeroportuarios del Aeropuerto de Madrid-Barajas, con la valoración de las posibles soluciones que públicamente vienen siendo anunciadas por altos responsables de la Administración aeronáutica española y b) sobre las segundas pistas en los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Tenerife Sur.

Señor ministro, no podemos evitar la tentación de hacer la aportación rigurosa de la que es merecedor el pueblo español y, lógicamente, de la que tenemos la obligación inexcusable quienes le representamos en las Cortes Generales de nuestro país, de hacer referencia a ello y a algunos contenidos críticos de su gestión, como nos compete como miembros del principal grupo parlamentario de la oposición, grupo que además mantuvo un gobierno durante cuatro legislaturas y que aspira desde luego, a gobernar en la próxima.

En ese sentido, permítame que le diga con toda franqueza que lo que se decía en la contestación que el Gobierno nos dio a esa moción, aprobada por el Pleno, tres meses después, en marzo de 1997, en lo que se refería a informar a esta Cámara, en un plazo no superior a tres meses, sobre los desarrollos aeroportuarios de Madrid, Málaga, Tenerife Sur y Barcelona, no lo ha cumplido, lamentablemente, y aquí tengo el documento. La exposición que usted hace hoy con respecto a Barcelona no se parece en nada —quizá esto sea bueno— a lo que nos contestó en marzo de 1997; la que nos hace con respecto al desarrollo aeroportuario de Madrid tampoco se parece en nada.

Hay algo que a mí me duele como parlamentario que representa a una de las dos circunscripciones canarias. Yo le ruego que tenga presente lo siguiente. Respecto al desarrollo del aeropuerto Tenerife sur, cuyo plan director se aprobó a mediados de 1995, después de cuatro años de trabajo, se abrió en el mes de febrero de 1996, es decir, unos dos o tres meses antes de ocupar usted la responsabilidad que hoy ocupa, el concurso internacional para el encargo de la redacción del proyecto de la nueva área terminal del nuevo campo de vuelo del *people mover*, que enlazaría a los distintos satélites integrados en lo que definió el Plan director. En el mes de junio de 1996 se cerró ese concurso, en el que participaron nueve concursantes internacionales de primera fila; se volvió a abrir, se cerró a finales de año con dos nuevos candidatos que mejoraron las propuestas, con lo cual a finales de 1996 había once concursantes, y al día de hoy, tres años después, no se ha adjudicado todavía el encargo de la redacción del proyecto.

Esto pone de manifiesto, señor ministro, que muchos elementos operativos de la estructura de AENA no funcionan. Y como no queremos mirar hacia atrás, porque nos responsabilizamos, como grupo parlamentario, de nuestra acción de Gobierno, tenemos que mirar la realidad actual. Usted ha hecho incesantes declaraciones públicas quejándose de la estructura de AENA, y este es un ejemplo de mal funcionamiento, a pesar de que usted, de hecho, aunque no quiera reconocerlo, viene ejerciendo como presidente de AENA, porque si no, no se entendería cómo salió usted a dar la cara —lo que unos han valorado positivamente y otros no— para explicar que el diseño de las rutas de la senda de aproximación y despegue de la nueva pista estuvo

mal hecho. Es verdaderamente inconcebible. ¿Por qué no salió el director general de AENA a dar la cara? ¿Por qué no sale el director general de Aviación Civil? ¿Por qué no salió el secretario de Estado de Infraestructuras? Políticamente no se entiende; repito que unos dirán que fue una actitud valiente del ministro y otros dirán que se mete en camisa de once varas. Yo creo que usted está ejerciendo implícitamente, de hecho, de facto, de presidente de AENA, cargo que no se ha ocupado porque usted lo eliminó de la estructura organizativa del ente, lo que creo que ha sido un error, y es lo que se está viendo en los líos en los que el ministro tiene que jugar otros papeles. Pero allá usted con las decisiones que toma.

También está la situación del aeropuerto de Málaga, que era otro elemento esencial, y le aseguro que los informes técnicos a los que hemos llegado e incluso el informe que el Gobierno nos da en el mes de marzo de 1997 no dicen si es necesario un nuevo campo de vuelo, y se ha parado el proyecto, no ha continuado. Los socialistas hemos dicho, como constará en el «Diario de Sesiones» —y me atrevería a invocar un ejercicio de memoria sobre todo de los intervinientes en materia de política aeronáutica de los diferentes grupos parlamentarios—, y concretamente este interviniente socialista, en distintas sesiones que hemos mantenido a lo largo del año 1998, ha dicho que cree en el dipolo aeronáutico peninsular en el seno de la Unión Europea, proa de la Unión Europea hacia varios continentes. Recordemos que tanto el dipolo magnético como el dipolo eléctrico tienen valores absolutos de carga, aunque sean desde luego contrapuestos, pero de ahí han surgido modernas tecnologías. Nosotros creemos en el dipolo aeronáutico Barcelona-Madrid. No puede ser Barcelona un aeropuerto de inferior nivel de gestión. Nosotros creemos en el dipolo y, aunque esa terminología no existe, en los dos *hubs* de Madrid y de Barcelona, por muchísimas razones.

Este interviniente, señor ministro, a lo largo de los últimos meses, ha sentido verdadera curiosidad por desempolvar bibliografía de naturaleza académica, no de naturaleza política, es decir, artículos publicados exclusivamente sobre el desarrollo de Barajas, sobre el sistema aeroportuario de Madrid, a lo largo de una década, por catedráticos de Universidad, ilustres ejecutivos del Gobierno de la nación e ingenieros de caminos cualificados que han dedicado su vida al estudio de esta materia. Porque Barajas, naturalmente, no se inventó anteayer, sino que viene de la década de los años treinta, y las políticas de transporte las han viabilizado los usuarios de las compañías aéreas; en consecuencia, las infraestructuras aeronáuticas de nuestro país y las compañías transportistas las hemos consolidado los ciudadanos españoles de la década de los treinta en adelante, y en ese sentido hay que analizar estas cuestiones con sensatez y asumir errores.

Yo creo que el Ministerio que usted dirige ha ido cometiendo errores en tres años de Gobierno, porque todos somos herederos de nuestra historia, de nuestras vivencias y de nuestras gestiones, y desde luego el ministro perfecto no se ha ideado todavía. Estoy convencido de que usted no se considera como tal (**Risas.**). Hace sus aportaciones, se equivoca, parece ser, en la elección de determinados colaboradores, porque reconocerá, señor ministro, que no hay un Ministerio en el actual Gobierno que haya cesado y

nombrado a tantos cargos como el suyo. Sus razones tendrá, y es su responsabilidad, y nosotros lo hemos criticado desde el primer momento, desde junio de 1996, cuando modificó una estructura que era perfectible y mejorable — algo inconcebible — el regulador con el regulado en la misma persona desde el nombramiento de don Fernando Piña, como se ha dicho en reiteradas ocasiones, y ese es el origen de un error.

Hoy existe, evidentemente, pero no tiene prestancia gubernamental, la Dirección General de Navegación Aérea. Pregunte a cualquier diputado por el nombre de los directores generales de Navegación Aérea que hemos tenido desde mayo de 1996, y verá que nadie los recordará. ¿Por qué? Pues porque han quedado en una especie de penumbra porque no han gestionado. Y, señor ministro, usted tiene que reconocer que su Ministerio no ha venido trasponiendo al ordenamiento jurídico nacional multitud de normas comunitarias. No digo que le apabullaría en modo alguno pero requeriría mucho tiempo, que no es el propio de una intervención de éstas, el que y le leyera todas las directivas que no se están incorporando al ordenamiento jurídico nacional y no se están cumpliendo. Le voy a mencionar una por la que en reiteradas ocasiones le he criticado y que ha dado origen a muchísimas intervenciones públicas de los dirigentes, presidentes y secretarios generales de las asociaciones españolas que engloban usuarios de aeropuertos. La Directiva 96/67 del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, no se está aplicando en España, señor ministro. Entiende usted que, en cuanto a ésta (**El señor ministro de Fomento, Arias-Salgado y Montalvo: Sólo una.**) y otras —le leería otras, pero no lo voy a hacer— de naturaleza medioambiental, le puedo indicar —y quiero ser riguroso— que por informes sobre los que sería muy petulante decir que han sido elaborados por el que habla, porque soy un simple aficionado, aprendiz de quienes conocen la materia y me suministran el asesoramiento adecuado, sabemos que hay una serie de directivas comunitarias, como la 85/337 y la 90/313, que tienen efecto directo en nuestro ordenamiento interno y que no se cumplen una serie de requisitos que exige el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas Y puedo mencionarle otra señor ministro, y no tengo inconveniente en darle fotocopia de estos documentos, con el fin de construir, que es lo que quiere hacer el Grupo Parlamentario Socialista, construir *ad futurum*, porque es el futuro no solamente de los ciudadanos españoles, sino también de las empresas transportistas de nuestro país, de los ciudadanos que residen en Madrid, de los que residen en las proximidades del aeropuerto de El Prat y de los que residen en las proximidades de los 40 aeropuertos restantes de la red nacional.

Señor ministro, a nosotros nos preocupa que usted, quizá imperceptiblemente, porque nadie lo hace voluntariamente, como es natural, haya debilitado la red nacional y haya debilitado AENA, porque incluso ha hecho declaraciones públicas que no debería haber hecho. Ley voy a dar un dato, por si no lo sabe, y me responsabilizo de ello porque he procurado informarme: usted sabe que AENA tiene un componente internacional, AENA Internacional, que ha participado, por ejemplo, en un concurso que abrió el Gobierno mejicano para el aeropuerto de Cancún y otros

aeropuertos que vendrían en cadena para gestionar esos aeropuertos. AENA hizo una oferta. El más directo competidor, la compañía española Ferrovial, en la documentación que presentó —y esto podríamos discutirlo más adelante— adjuntó fotocopia de declaraciones del señor ministro de Fomento devaluadoras de AENA, lo que le sirvió para indicar que el Gobierno español iba a transformar, iba a privatizar AENA, pero que se encontraba con que no tenía el apoyo parlamentario suficiente. Le aseguro que eso iba en el dossier que presentó Ferrovial. Y Ferrovial se llevó la adjudicación.

AENA Internacional se ha debilitado, no se la ha adjudicado ni un solo concurso en los que ha participado. Lo digo desde la óptica del análisis global de lo que debe ser una política de transporte. Claro que todo ente ha de ser mejorado, claro que AENA ha de ir evolucionado, pero los estatutos de AENA de 1991 posibilitan la participación en empresas mixtas con titularidad pública en distintos porcentajes, como comunidades autónomas cámaras de comercio, cabildos insulares en Canarias, gobiernos regionales, ayuntamientos, etcétera. Qué duda cabe que por ahí puede ir avanzando AENA o por cualquier otra ruta que defina el Gobierno. Pero, señor ministro, enmarcado en ese planteamiento es donde tenemos que ver el desarrollo aeroportuario de Madrid y el desarrollo aeroportuario de El Prat.

Soy consciente de aquello de lo que debo hablar y voy a ser concreto a fin de poner un poco de rigor. Hoy no vamos a someter nada a votación ni nadie va a monopolizar la palabra —yo no pretendo hacerlo—, pero sí le tengo que decir, señor ministro, que estamos en un momento crucial. Las políticas de liberalización del tráfico aéreo, implementadas desde 1992 en adelante en la Unión Europea, que con los llamados tres paquetes de órdenes ministeriales fueron convirtiendo a España en un país pionero en la liberalización del *handling* y en otros muchos elementos, llevan a la liberalización mundial. La operación de asociación de las compañías en grandes grupos, como en el One World, en el que acaba de entrar Iberia, el Star y otros, significan un concepto globalizador. A nosotros, señor ministro, nos preocupa un hecho constatable, y es que el Ministerio ha devaluado AENA. Y nos preocupa, desde el punto de vista organizativo, lo que ha ocurrido con la gestión del Plan Barajas. Usted, naturalmente, tiene la responsabilidad de decir: modifiqué la organización llevada a cabo hasta hoy —lo dije a comienzos del año pasado—, rescindiendo contrato a aquellas que la estaban ejecutando y ahora la encargo a una nueva. Usted nos ha leído un informe elaborado por Ineco.

A nosotros nos preocupan muchas informaciones que tenemos. Queremos saber qué papel juega la compañía Iberia en el diseño de futuro. Le voy a leer, a modo de curiosidad exclusivamente —y esto no lo convierto en doctrina—, lo que dijo el presidente de Iberia, señor Irala, en la junta general de accionistas, celebrada en el mes de junio o julio de 1998. Textualmente dijo lo que sigue, que se reprodujo en la prensa y que no ha desmentido: Barajas es uno de los pocos aeropuertos de Europa con capacidad de crecimiento y tenemos que aprovechar esta ventaja. Los grandes aeropuertos de Heathrow y Frankfurt ya no pueden crecer más. Sólo Barajas y Charles De Gaulle, en París, tienen posibilidades de crecimiento. Continuó diciendo que precisamente la posición de Iberia en Barajas ha sido uno de los puntos

determinantes del interés de American Airlines y British Airways, por aliarse con la compañía aérea española. Heathrow, que es la base de operaciones europeas de nuestros socios, está saturado y no tiene posibilidad de crecimiento. Y Gatwick, el otro aeropuerto londinense, está a punto de saturación.

A nosotros nos preocupa —aquí no hay que hacer profesión de fe ni de fidelidad a una compañía que, por ejemplo, para los que residimos en una isla es el ser o no ser de nuestra economía, de nuestra vida, eso no puede ponerse en tela de juicio— que, habiéndose iniciado el proceso de privatización de Iberia y entrando en el célebre núcleo duro, una importantísima compañía que ha agotado las posibilidades de *slots* en sus aeropuertos del área londinense, ponga su interés en el área de Madrid e interesadamente exija ingresar en el capital de Iberia, siempre y cuando haya un acuerdo gubernamental tácito, palpable, claro, de desarrollo de Barajas. Eso lo ha dicho el presidente de Iberia no solamente en esa junta general a la que he hecho referencia, lo ha dejado implícito de alguna manera en intervenciones ante la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados, lo cual es algo que nos preocupa, porque eso es algo inexorable, dimanado de políticas comunitarias que nosotros aceptamos y en las que los socialistas hemos participado. Conllevan la privatización de las llamadas antiguas compañías de bandera. En efecto, Iberia se privatiza inexorablemente, y no lo discutimos; podemos discutir el proceso, pero la realidad es que en un 30 por ciento de capital volverán a aparecer las empresas constructoras que, junto con British, van a tomar decisiones no sólo en la estrategia comercial de la compañía, sino fundamentalmente en lo que hoy nos ocupa este debate, en las infraestructuras. Al Grupo Parlamentario Socialista le preocupa que estrategias gubernamentales, con dinero del Estado en el establecimiento de desarrollo infraestructurales, puedan estar definidas por otra compañía.

A modo de curiosidad, señor ministro, le diría que más de una persona me ha indicado últimamente la tremenda ensalada que se presenta con las 13 pistas de vuelo en el área de Barajas y en el nuevo aeropuerto de Campo Real. Contando las de Torrejón, Getafe, Cuatro Vientos, etcétera, nos encontramos con que en un radio de acción de 20 kilómetros, hay 16 pistas. Esto no encaja muy bien. ¿Qué está ocurriendo? ¿Qué fuerzas están dirigiendo este asunto? ¿Quién planifica?

El Grupo Parlamentario Socialista ha solicitado información —puede ser que algún otro grupo también lo haya hecho— por un estricto sentido de la responsabilidad, porque sabemos que estamos hablando de algo de mucho calado y porque nos parece muy positivo que el ministro venga aquí a informar. Nosotros queremos intervenciones rigurosas, sólidas y tener capacidad de discusión constructiva. Resulta que lo único que se nos ha enviado es este documento. Hoy me ha producido una cierta tristeza o insatisfacción intelectual leer la prensa, pues yo no he tenido acceso a esa información. El periódico «El País» publica hoy más de 10 informes que avalan el crecimiento. Me imagino que serán muchas cajas, y no se van a hacer fotocopias de los contenidos de las mismas, pero, señor ministro, sí es posible realizar un informe. Y eso dígaselo a su gabinete o a quien corresponda. Esto no es nada, esto es

humo, esto es conceptuarnos intelectualmente de una forma muy pobre a los grupos parlamentarios y a quienes los integramos. Yo le aseguro que si con una semana de antelación nos hubiese mandado la síntesis de todos y cada uno de esos 12 documentos los hubiésemos estudiado, los hubiésemos analizado y hubiésemos podido coparticipar en un análisis más serio y más riguroso, que, insisto, es a lo que hay que aspirar siempre en las Cortes Generales de España. Y, señor ministro, no podemos hacerlo, porque no hemos accedido a ellos. Qué duda cabe que todos podemos hacer doctrina. Yo le puedo asegurar que los socialistas españoles creemos en la intermodalidad y lo que usted nos ha expuesto hoy con respecto al desarrollo aeroportuario de Madrid requiere una explicación mucho más densa, con mucho más contenido, para conocer, desde el punto de vista radial, todos los flujos de tráfico, el desarrollo de los centros de carga, la proyección de la ZAL, pongamos por caso, de Coslada, y tantos y tantos ejemplos, desde el punto de vista del diseño de una política de transporte. Una vez más, me tomo la libertad de decirle, señor ministro, que usted carece de un Secretario de Estado de Transportes. Usted no puede hacer de todo. Usted designó un Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, lo tuvo año y medio y este último lleva seis meses. No hay una definición de política de transporte en este país. Sonríase. Desde luego, se lo digo con toda la deportividad que ello requiere, pero éste es un tema muy serio, no es sólo de infraestructuras. Le diría muchas cosas que he ido olvidando, pero obviamente debo tomar la ruta de la senda final a efectos de aterrizar ya, y con el permiso de la torre de control, en la persona del presidente de la Comisión, me acerco a la senda de aproximación, no la diseñada por usted porque me genera cierta intranquilidad, ya que la modifica cada tres meses.

Tengo que decirle también algo más sobre la actual pista, que usted inauguró aceleradamente, creo recordar que en el mes de noviembre de 1998, que está relacionada con aquel ese fulminante del Director del aeropuerto, que tuvo tanta repercusión, uno más de los heridos que va dejando usted en el camino, aunque en el mundo todo cicatriza con el tiempo. Señor ministro, en los meses de marzo y de septiembre es cuando los gobiernos, o los entes que los representan, especializados en materia de política de transportes, aportan la cartera de «slots» a efectos de la distribución y los representantes de las compañías solicitan horarios, frecuencias, etcétera. Por despiste, en el mes de septiembre de 1998, sus responsables de esta materia en el órgano internacional correspondiente no pusieron sobre la mesa los «slots» correspondientes a esta nueva pista. Lo van a hacer ahora, en marzo, y serán operativos a partir de septiembre de 1999. Usted lo negará porque lógicamente se dice que no en los informes, pero eso ya lo he dicho públicamente en algunos medios, en artículos de opinión, porque es así. Tan es así que la pista, hoy, está infrautilizada; está tan infrautilizada que se ha incrementado en ocho o diez el número de operaciones con respecto a las que se venían haciendo en 1996. Bien sabe que en 1995, en determinados momentos punta, se rozaron las 60 operaciones, pero esto es pasado. Mirando hacia el futuro, señor ministro, no deja de ser sorprendente que, a consecuencia de estos acuerdos, la ubicación de la nueva área terminal,

adjudicada al grupo Lamela Rogers, se desplaza de nuevo, aunque parece ser que en este segundo emplazamiento no hay un incremento de costes.

Señor ministro, nos gustaría que nos contestase algunas preguntas que procedo a formularle porque es lo reglamentario al margen de las consideraciones. Le pediríamos que nos explicase, si lo puede hacer ahora —y si no, se lo pediríamos formalmente por escrito—, qué ha ocurrido en estos tres últimos años en la estructura del llamado Plan Barajas, en toda la estructura de apoyo y dirección, que curiosamente fue desmantelada a comienzos del año 1998. Nos gustaría conocer las razones por las cuales pasaron a un segundo plano en el asesoramiento de la gestión del Plan Barajas —puede que estemos equivocados— las empresas Ineco y Gesa, a esta última se le adjudicó en su momento, por 1.500 millones de pesetas, la gestión y dirección del Plan, que lo llevaba directamente AENA. Rogamos que nos explique, señor ministro, si es cierto esa especie de rumor que circula, pues no es bueno que circule, hay que aclararlo, y si se ha producido, habría que eliminar errores de esa índole. Parece ser que, sin que mediase concurso alguno y en clara transgresión de la norma, se produjo a principios del años pasado la contratación a dedo de una consultora, Parsons-Brinckerhoff, con las siglas PB, a la que, por un volumen de 700 millones de pesetas, se le encomendó una serie de funciones que no están claras. Queremos saber cómo se produjo ese concurso, porque parece ser que ha jugado un papel importante en las tomas de decisiones del señor ministro. Yo no lo quiero evaluar porque no dispongo de la suficiente información para efectuar con seriedad el análisis. Sería bueno que el señor ministro nos aportara por escrito, mejor incluso que ahora, cómo fue ese concurso, si en efecto cumplió con la normativa y qué papel juega; que lo diga claramente porque nos aproximamos a una fase en la que el Gobierno tendrá que tomar decisiones muy importantes, que tendrá que fiscalizar el grupo parlamentario de la oposición.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego que plantee escuetamente las cuestiones.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Aterrizo, señor ministro.

Preguntaría al señor ministro cuáles son las razones por las que se ha modificado el emplazamiento de la nueva área terminal, como he dicho, así como el presupuesto de ejecución, que parece que se ha incrementado en casi 50.000 millones de pesetas. También le preguntaríamos si el señor ministro tiene constancia de denuncias, que se han producido ya ante los correspondientes organismos europeos, de incumplimiento expreso de las Directivas 85/337 y 96/11, de la Unión Europea, sobre declaración de impacto ambiental e información sobre el registro de ruidos.

Otra pregunta, vinculada a una componente de su exposición, es si el señor ministro tiene la más absoluta convicción de que se cumple la Directiva comunitaria que regula las exigencias de las aeronaves en lo que se refiere a las características de las turbinas, control de componentes nitrosos derivados de la combustión del combustible utilizado por las aeronaves, el impacto que ha tenido lugar, esencialmente en Barajas, y si se han producido medicio-

nes. A mí me consta que han elaborado informes cátedras universitarias, pero no sé si a petición directa del ministro, de AENA o de algún otro organismo.

En suma, señor ministro, debe quedar claro, desde el punto de vista de posición política, que el Grupo Parlamentario Socialista mira hacia delante el desarrollo aeroportuario de Madrid y de El Prat, dos puntos de su comparecencia. Los contenidos y el pronunciamiento específico en la singularidad de esos contenidos, como es obvio, requieren una información, un «software» previo, que no se nos han aportado y que espero se nos aporte a efectos de continuar un debate razonable, que hoy se abre no solamente en los pueblos limítrofes de la Comunidad de Madrid sino en toda España, porque el sistema aeroportuario de Madrid es nudo central del Estado español desde el punto de vista del desarrollo socioeconómico y del desarrollo cultural, claves en la atracción global de generación de riqueza. Desde esa óptica, nos encontrará siempre discutiendo con rigor, pero también aportando, con rigor nuestras posiciones a efectos de que España no pierda en absoluto —o sigo coloquialmente— comba en un momento crucial de la aeronáutica mundial. Desde esa óptica, repito, espero que éste no sea el último debate.

Ante la exposición audiovisual, que nos parece positiva —también lo han hecho aquí anteriores ministros en momentos clave, por ejemplo, con ocasión del Plan Director de Infraestructuras— porque de esta forma se enriquece a esta Cámara, alguien me decía —acéptelo exclusivamente como broma— lo siguiente: Producciones, Ministerio de Fomento; estrella invitada, ministro de Fomento; atrezzo, AENA; figurantes, miembros del gabinete del ministro.

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

La señora **SABANÉS NADAL**: Señor ministro, estoy totalmente convencida de que sabe que, para nuestro grupo parlamentario, usted está muy lejos de ser el ministro perfecto al que aludía el compañero del Grupo Socialista y que, en Madrid, está más cerca del caos que de rozar la perfección.

Sin embargo, para nuestro grupo, esta comparecencia tiene una enorme importancia por lo que significa en cuanto a control al Gobierno y por lo que significa, política y socialmente, el contenido de lo que nos ha expuesto hoy aquí. En opinión de nuestro grupo, hoy nos ha planteado un proyecto de decisión, lo enmarcamos y lo tomamos como un proyecto de decisión; en ningún caso aceptamos que esto sea un proyecto de ampliación de Barajas, estamos hablando de la fase de proyecto de decisión. Queremos recordarle que estamos en sede parlamentaria, que se han pedido unas comparecencias y que, en todo caso, esto no va a impedir que tenga que responder ordenadamente en esta comparecencia sobre diferentes situaciones. El primer elemento a destacar de esta comparecencia serían las situaciones no resueltas, no negociadas y los múltiples errores acumulados en la puesta en marcha de la tercera pista; usted hoy, por elevación, nos sitúa en la cuarta y en la quinta, porque prácticamente no ha hablado del cúmulo de errores en la puesta en marcha de la tercera. Entiendo que, con

esta táctica, quizá pretenda que olvidemos la tercera o que la acumulemos, no lo tengo claro.

En todo caso, desde nuestro grupo queremos repasar los acontecimientos a los efectos de que posteriormente usted nos dé las explicaciones oportunas.

En primer lugar, a fecha de hoy no existe todavía el plan de aislamiento acústico consensuado.

En segundo lugar, no está determinada la huella de evaluación real de la tercera pista. Su Ministerio está denunciado por la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos, el fiscal de Medio Ambiente, por la posible afectación de las obras del metro a las viviendas cercanas a los depósitos de queroseno y también por los incumplimientos de la declaración de impacto ambiental, además de otras denuncias generadas por los municipios a los largo del proceso de la ampliación —hablamos de la tercera pista— de Barajas.

Por si fuera poco, las rutas de entradas y salidas, con sus errores, sus cambios permanentes, su improvisación rayan en este caso en la irresponsabilidad y determinan, en primer término, que cada cambio que se realiza hace imposible o retrasa la definición de una huella sonora rigurosa, añadiendo más confusión a la ya de por sí problemática aplicación de la declaración de impacto ambiental. Resumiendo, señor ministro, la situación que tenemos hoy, hablamos de la puesta en marcha de la tercera pista —luego me referiré a lo que nos ha planteado en cuanto a la cuarta y a la quinta—, nos lleva a decir que es difícil acumular tal cantidad de desastres en tan poco tiempo.

Cito textualmente lo que nos decía en la comparecencia de 15 de junio de 1998 sobre la configuración futura del aeropuerto de Barajas: Con la tercera pista y el desuso de una de ellas, estos ciudadanos —se refería en aquel momento a los ya afectados de la zona sur fundamentalmente— van a tener menos ruido. Añadía: La futura tercera pista produce muy poco impacto de ruido en los pueblos que están afectados porque están muy al norte. Mi grupo se pregunta si es que no estaban tan al norte, porque usted ha reconocido que sí estaban afectados, que hay un error y, por tanto, existía una afectación por prevista en esos municipios.

Posteriormente, en la prensa se ha dicho que los vecinos tenían razón, que había habido un error en el trazo y en la afectación acústica de estos municipios del norte y termina por decir que lo van a resolver, pero que las regulaciones de tráfico son complicadas y llevan algún tiempo.

Estamos de acuerdo en que las regulaciones del tráfico son complicadas y llevan tiempo, lo que se pregunta nuestro grupo es por qué no lo ha previsto. ¿Cómo es posible que, ante una regulación del tráfico que es complicada y lleva tiempo, reconozca que había una serie de errores que no se habían previsto y que existe hoy una afectación que no estaba prevista? Precisamente, porque lleva tiempo, ¿cómo es posible que su ministerio no le haya dedicado el suficiente tiempo y no haya atendido a los criterios técnicos de forma inicial y antes de poner en marcha la tercera pista?

En el plazo de dos años y medio, aproximadamente, hemos asistido al proceso más desastroso que pudiéramos haber imaginado. Usted ha cambiado de criterio con frecuencia, ha cambiado de lugar las pistas actuales, las futuras, las huellas sonoras, las rutas aéreas y, si me apura, hasta

los propios aeropuertos, sin mencionar las situaciones de caos que se han producido. A usted le importan poco los argumentos de los ayuntamientos, de los afectados, de los técnicos y de otros ministerios. Se presenta hoy aquí, tranquilamente, con la carpeta del futuro aeroportuario de Madrid y la pretensión de que éste sea nada menos que un proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas.

Señor ministro, con la que tiene liada con la huella, con las rutas, con el aislamiento acústico, con el traslado entero de barrios y con el plan de emergencia, debería plantearse ordenar los debates, los problemas y priorizar las soluciones.

Le pregunto: ¿Usted pretende que esto nos ha planteado hoy aquí, sea el estudio en base a la superación de la demanda que justifica las existencias previstas en la declaración de impacto ambiental? ¿Usted pretende que este sea el estudio de alternativas de localización sustanciales, razonables, económicamente viables, internalizando las externalidades ambientales y sociales que se pudieran derivarse de una nueva ampliación y de una nueva localización. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Sabanés.

Por favor, ruego silencio para que se pueda oír a la interpelante.

La señora **SABANÉS NADAL**: No sé si eso es lo que ha pretendido con la presentación política hoy de este proyecto. Quiero decirle que para nuestro grupo lo que significa la decisión política de asumir la ampliación del aeropuerto de Barajas es un elemento de vital importancia. Nuestro grupo no cree que ésta sea su pretensión. Sin embargo, por si lo fuera, queremos manifestarle nuestra opinión: nuestro grupo no acepta hoy que estemos debatiendo rigurosamente sobre los parámetros contenidos en la declaración de impacto ambiental. Tomamos cumplida nota de lo que nos ha presentado, pero no aceptamos bajo ningún concepto que con lo que nos ha presentado se abra el proceso que se establece en la declaración de impacto ambiental y que significa la cuantificación de muchos más elementos de los que nos ha planteado aquí.

Por tanto, nuestra valoración es que lo que nos ha planteado hoy aquí es una evolución de la demanda del mercado; es un análisis de los productos con los intereses de los promotores de las multinacionales y basando una parte muy importante en el mercado perdido, interesado por cierto, porque usted ha obviado la cuantificación real de afectación de este proyecto en las zonas que realmente van a tener una clara afectación. Usted ha planteado aquí el mercado que perderíamos, pero no ha explicado el coste de las expropiaciones, de los traslados de barrio, del impacto acústico en las personas y, en definitiva, lo que significa la declaración de impacto ambiental. Usted sólo ha hablado de la demanda que perderíamos. Ha actuado más como promotor que como ministro de Fomento. Como promotor hubiera hecho una buena intervención, como ministro de Fomento ha realizado una pésima intervención para el interés colectivo de la Comunidad Autónoma del Ayuntamiento de Madrid.

La lógica de fondo que se desprende de este documento es: se produce una saturación de la demanda antes de lo

previsto y ello implica —lo digo entre paréntesis— una pérdida de volumen de negocio. No se puede ir a otro aeropuerto porque no hay tiempo, con lo cual la consecución de esto es que nos pide una decisión —ya le he dicho que no aceptamos los términos de discusión—, pero vamos a ir a una inversión como mínimo de medio billón si sumamos a los datos que nos ha establecido aquí —que es lo que debemos hacer— los costes de las reclamaciones por insonorización, realojos de viviendas, traslados de barrios enteros que se tienen que tener en cuenta y cuantificar. Todo ello para abandonar a medio plazo esa inversión para ir a una segunda localización.

Desde la tranquilidad, le planteo que nuestro grupo siempre, desde 1991, ha estado en esas tesis. Por tanto, hubiéramos ganado mucho tiempo con una buena planificación, porque llegamos a la conclusión de que es necesario el segundo aeropuerto. Con esa tranquilidad le digo que esta lógica que usted plantea en este documento beneficia fundamentalmente a las grandes constructoras, a las empresas que va a beneficiarse de la ampliación de Barajas, a las grandes compañías, pero la Administración y su Ministerio lo que hoy tienen que venir a contar aquí es que tienen que preservar otros elementos y que no debe de condicionar de forma sistemática y reiterada como hace, a la opinión pública, defendiendo proyectos de intereses privados y planteándonos en primer término opciones de mercado perdido y afección en el empleo en una comunidad con graves problemas de empleo como es la nuestra. No debe condicionar a la opinión pública en estos términos. Si usted quiere hablarnos de un escenario de saturación antes de lo previsto, con rigor técnico, tiene que elaborar y presentar legalmente, se lo dice la declaración de impacto ambiental, un análisis de la evolución de la demanda, contemplando todas las alternativas e incluyendo en todas ellas el impacto económico, el impacto ambiental y el impacto social. Eso es lo que debemos hacer. Esos serían los términos del debate. Su función tenía que haber sido trabajar más y mejor por el interés colectivo.

En su análisis, de la evolución de la demanda, por otro lado, es evidente, aproximadamente el 50 por ciento de la misma corresponde a vuelos de distancia corta —usted también lo ha planteado— donde desde otra perspectiva más global —se lo decía también el del Grupo Socialista— debería haber trabajado en nuevas alternativas más globales. Su ministerio debía haber trabajado para buscar una ordenación genérica del territorio, priorizando las diferentes modalidades en los transportes públicos según criterios de interés colectivo, según franjas de actuación y otros elementos que no ha tenido en cuenta porque sólo ha pensado en el mercado. En todo caso, si hablamos de Madrid, la afectación a personas por impacto acústico en las zonas del sur difícilmente puede ser mayor. Si ha pasado por Coslada y ha estado en el centro cultural y en los lugares de afectación acústica grave de los barrios que se están desplazado, habrá podido observarlo. Con la puesta en funcionamiento de la tercera pista, fundamentalmente con la cuarta y la quinta y con el proyecto que nos está presentando, usted obvia que hay una afectación económica y social en esa zona que incide y limita las posibilidades de crecimiento y de nuevo uso residencial, lo que significa pérdidas patrimoniales públicas y privadas, suelos condicionados y

que la nueva zona de afección territorial va a ser mucho más amplia. Usted ha cuantificado lo que significa en esas zonas. En el norte nos encontramos —lo ha reconocido— con nuevas afectaciones a personas en impacto acústico. Con el jaleo que usted tiene con la configuración de las rutas y con los elementos geográficos insalvables —puede mover algunos pero no todos— diga lo que diga, también sobre el norte, no va a quedar más solución que intensificar y utilizar las mismas rutas con carácter más intensivo. Ello significará otra modificación del posible impacto en la huela sonora y otra modificación en el procedimiento de afectación acústica (usted lo sabe), y además de las mismas consecuencias de carácter económico, de pérdida patrimonial y de descenso de los niveles, la caída del valor de las posibilidades de los planes regionales y locales en estas zonas. Usted tiene datos y sabe que ya se está produciendo el impacto económico, que sería el mismo que para las zonas del sur. ¿Dónde están esas valoraciones para contrastarlas con lo que usted dice: el mercado perdido a la realidad perdida en estas zonas y su impacto económico y social? Para dar cumplimiento a la declaración de impacto ambiental tiene que garantizar la valoración y la cuantificación de estos elementos, lo cual significa otra perspectiva bien diferente en el enfoque de la que nos ha planteado.

En definitiva, estamos hablando de más núcleos urbanos sobrevolados, de más ciudadanos sometidos a niveles de ruidos intolerables, de despegues más cercanos a la sierra, de rutas complicadas y complejas, pudiendo afectar todo ello a la seguridad de los pasajeros y de ciudadanos. No ha explicado en qué momento está el proceso de realojos y expropiaciones. Estamos hablando ya de más de 50.000 viviendas afectadas, pero podrían duplicarse con el nuevo planteamiento que nos está haciendo. Además, está afectando gravemente a los desarrollos regionales y locales ya aprobados, pese a que el Ayuntamiento de Madrid ha hecho algunas modificaciones, como ha expresado la compañera del Grupo Socialista Señor Ministro, ¿dónde está la cuantificación seria y rigurosa de todos estos elementos que permitirían valorar política y socialmente las soluciones que nos planteaba al inicio de su intervención? O perdemos no sé cuántos miles de empleados o perdemos una inversión millonaria en un aeropuerto que vamos a abandonar en no sé cuántos años. Estas eran las soluciones que usted nos daba. ¿Dónde están los datos para contrastar lo que nos dice con lo que perderemos si se pone en marcha su plan de actuación?

Señor ministro, por lo que usted hace y por lo que no hace, mi grupo cree que debería plantearse seria y dignamente su continuidad en el Ministerio. Además, debería ponerse de acuerdo con la ministra de Medio Ambiente. Tengo en la mano un resumen del acta de la reunión de los alcaldes de la zona afectada con la ministra de Medio Ambiente, de 26 de noviembre de 1996, donde acuerdan lo siguiente, y leo textualmente: En este contexto, y a fin de ofrecer una salida al problema, se propuso un programa de medidas para conseguir que las obras de ampliación se lleven a cabo con el menor impacto posible para los municipios afectados. Dicho programa se concreta en: 1. Restringir la ampliación única y exclusivamente a una tercera pista. 2. Iniciar en paralelo con las obras de ampliación el estudio sobre la ubicación de un segundo aeropuerto de

Madrid. 3. Asignar las ayudas técnicas y económicas necesarias para paliar los efectos de la ampliación. (Se habló de una cifra de más de 10.000 millones de pesetas en aquel momento.) 4. Constituir una comisión de seguimiento para estudiar las medidas correctoras precisas, evaluar el coste económico de su realización y supervisar el programa de puesta en práctica de las mismas. Dicha comisión será paritaria y estará constituida por personal técnico de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente y dos técnicos designados por los ayuntamientos. La comisión debería constituirse y desarrollarse antes de que se lleve a cabo la adjudicación de las obras de la tercera pista.

Señor ministro, creo que deberían llegar a un acuerdo y ser razonablemente democráticos, en la medida que puedan, para afrontar este nuevo proyecto que usted hoy nos presenta. Tengan claro que mi grupo ni siquiera entre a valorar este proyecto porque no lo considera como tal, sino como una información que no cumple ningún requisito. Por tanto, nos damos por informados, no lo consideramos un plan de ampliación y debe iniciar los procesos que derivan de la ley y de la declaración de impacto ambiental. La posición de nuestro grupo desde siempre fue estudiar la localización de un nuevo aeropuerto. Su gestión en Madrid está siendo enormemente perjudicial para el conjunto de la ciudadanía y usted, dignamente, debería cuestionar este proyecto y corregir con urgencia un planteamiento que es enormemente lesivo para los intereses colectivos de esta ciudad, de esta comunidad y del conjunto de la ciudadanía.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con lo establecido, tiene la palabra para contestar el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Saldado y Montalvo): Señorías voy a tratar de ordenar un poco las ideas que han manejado desde distintas perspectivas en relación no con la ampliación de Barajas, sino con otras cuestiones, porque sobre la ampliación de Barajas, excepción hecha de algunas consideraciones que ha efectuado de manera muy constructiva el señor Segura, no se ha dicho absolutamente nada. Por tanto, lo que puedo hacer es insistir en que esta es una información de una extraordinaria importancia y que debería ser útil a S. S. Si no lo ha sido lo lamento, debe ser culpa mía. Paso a contestar algunas de las consideraciones que se han hecho.

La señora García-Hierro, en una intervención un poquín desordenada, ha dado una serie de informaciones. Yo querría echarle un poco de sentido del humor a la cuestión. A don José de Canalejas, un hombre brillante de la historia política española, jefe de Gobierno, excepcional abogado, con fama de retrasarse siempre en el cumplimiento de los plazos y en la fecha de presentación de los escritos, en una ocasión le preguntaron: Querido amigo Canalejas, ¿cómo presenta usted siempre los escritos en el último momento, a la última hora del último día? Y Canalejas, con gran sentido del humor, respondió: Porque no me dejan al día siguiente. La vida, señorías, tiene muchas veces exigencias que plantean como necesidad el agotamiento de los plazos; la vida tiene exigencias, especialmente cuando se trata de acumular información para tomar grandes y muy importantes decisiones, y ocurre que a veces no se tiene la pun-

tualidad deseable. Pero supongo que como eso le ha ocurrido también a S. S. en muchas ocasiones en su propia vida, no merece la pena insistir sobre esta cuestión.

Señoría, aquí no se ha incumplido ningún plazo, entre otras cosas porque estoy simplemente suministrando una información a la Cámara. Como usted puede comprender, se abrirá un procedimiento en su momento en el que sí registrarán los plazos y habrá una etapa de información pública en la que S. S. tendrá ocasión de presentar todas las alegaciones que estime pertinentes. De la misma manera le digo a la representante de Izquierda Unida que —aprovecho ya para darle respuesta a este punto— es una información que se suministra a la Cámara en parte pedida por el Grupo Socialista y en parte solicitada por mí mismo, porque entiendo que se debe suministrar esta información y porque es una comparecencia útil. Creo que no es justo decir que no hemos hablado sobre Barajas. No sé si la esta es cuarta o la quinta comparecencia que a petición propia hago para hablar sobre Barajas. Creo que Barajas ha sido objeto de información, de análisis y debate amplio en esta Cámara, y ahí está las páginas que ocupa Barajas en el «Diario de Sesiones». Permanentemente se ha dado una información amplísima sobre Barajas. Por tanto, desde su perspectiva no me considero ni mucho menos en falta.

Lo más importante, a mi juicio, de lo que ha planteado la señora García-Hierro afecta al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental; y voy a desgranar también a lo largo de esta respuesta puntos concretos a los que se han referido señorías. Lo primero que encuentro al llegar al Ministerio es una contradicción formalizada. Tengo un plan director del año 1991 que prevé cuatro pistas, plan director en vigor y una declaración de impacto ambiental que hace imposible el cumplimiento del plan director. Lo que yo me encuentro en el Ministerio, señorías, es una contradicción gubernamentalmente formalizada: un plan director con cuatro pistas y una declaración de impacto ambiental que teóricamente reduce la posibilidad de crecimiento de Barajas a tres pistas. Esto es lo que me encuentro. Los datos de transporte aéreo, los datos de tráfico y la presión de la demandada en estos momentos exige tomar una decisión muy rápida que abona la construcción, con carácter inmediato, de la tercera pista, para dar cauce a una demanda que ya no tiene cabida en la organización aeroportuaria y en las infraestructuras disponibles. Esta es la primera decisión que se adopta. Tanto es así que, haciendo un gran esfuerzo y con muchas dificultades, se ha podido construir en 24 meses, lo cual ha sorprendido en todos lados, por supuesto porque la construcción de este tipo de infraestructuras con todas sus consecuencias lleva muchísimo más tiempo y sin embargo se ha podido hacer en 24 meses. Ahora mismo estamos en el proceso de elaboración de una decisión y porque lo que se ha puesto encima de la mesa es fundamentalmente una información, que yo aspiro a que sea, y creo que es rigurosa, especialmente por el respaldo que tiene en estos momentos es cuando se inicia un período de consultas. En estos días —y lo sabe S. S.— ha habido una reunión en AENA con todos los alcaldes de los municipios limítrofes con el aeropuerto para darles una primera información. He tenido una reunión con el presidente de la Comunidad de Madrid y otra con el Alcalde de Madrid y voy a tener reuniones sucesivas con los sindicatos, con las

organizaciones empresariales y con todos los núcleos que vertebran la sociedad civil con objeto de trasladar una información completa, lo suficientemente rigurosa como para que todo el mundo pueda hacerse una idea del calibre de decisión ante el que estamos, que es el objetivo fundamental de un proceso de decisión. Y esa es la información que se suministra. En esta participación de los ayuntamientos debo decir, por la información que se me ha trasladado, que en principio la reacción de los señores alcaldes es muy positiva, porque aquí hay un prejuicio —y utilizo la palabra en sentido literal— y es que la mayoría de los ciudadanos de esas poblaciones están en contra de la ampliación. Es un prejuicio porque la inmensa mayoría de los ciudadanos de esas poblaciones limítrofes con el aeropuerto de Barajas, como la inmensa mayoría de los ciudadanos de Madrid, capital de España, son favorables a la ampliación del aeropuerto de Barajas (no le quepa a S. S. la menor duda), porque el núcleo de afectados es muy pequeño y su problema tiene solución; ... los beneficios que se siguen para las economías de esos pueblos con la ampliación del aeropuerto de Barajas son de tal magnitud que simplemente con una información sumaria se manifestarían favorablemente. Yo le puedo decir, en lo que valgan las encuestas, que tienen siempre un valor relativo, que es muy mayoritaria la opinión favorable a la ampliación del aeropuerto de Barajas en esos municipios, justamente en los limítrofes. Y de ninguna manera son diecisiete municipios, diecisiete ayuntamientos los afectados. Evidentemente, todo el mundo se puede considerar afectado, es un legítimo derecho, pero eso no significa que sea realmente afectado.

Tendremos que aplicar unos estándares técnicos, no nos movemos en el terreno de lo opinable. La declaración de impacto ambiental marca el límite de los sesenta y cinco decibelios; todo lo que esté por debajo no entra en la consideración de afectación de ruido y no entra en la consideración de problema medioambiental, como se hace en el mundo entero, porque en el mundo entero cuando se construye un aeropuerto a nadie se le ocurre hacer improvisaciones, se fijan unos límites técnicos y se valoran asimismo técnicamente. Entonces saldremos de la dialéctica electoral y de la dialéctica política y entraremos en el terreno del rigor. Por eso se están haciendo mediciones reales de ruido, que es una de las claves para saber exactamente cuál es el nivel de ruido que en términos reales se produce y que está dentro de los límites que marca la declaración de impacto ambiental y aquellas zonas en las que se produce un nivel de ruido mayor que el que permite la declaración de impacto ambiental.

Otras cuestiones a las que se ha referido S.S. niegan la existencia de informes, dicen que no se han entregado, que no se sabe dónde están. Nosotros llevamos más de un año y medio estudiando la ampliación del aeropuerto de Barajas y yo no he querido informar a nadie hasta que no he dispuesto de todos los informes que se han encargado; son informes que afectan a las principales dimensiones del problema. En el entretanto se han vertido opiniones —yo mismo he hecho aquí algunas en las distintas comparencias— que siempre partían de ese mismo concepto. A mi juicio Barajas debe ampliarse hasta el límite de su capacidad. Ese criterio me lo trasladaron desde el primer momento los técnicos españoles que trabajan en Aeropuertos

Nacionales y he entendido siempre que esa posibilidad es la más racional desde todas las perspectivas: técnica, económica y medioambiental. Como es una cuestión opinable es por lo que durante un año y medio hemos encargado a las personas más solventes en cada una de las materias informes que nos permitan apoyatura suficiente para tomar una decisión debidamente fundada, y hoy vengo a darles cuenta de un resumen de esos informes.

Insisto, señoría, en que el procedimiento administrativo empezará en el momento en que el proyecto de plan director se someta a información pública. Ese es el momento en el que se podrán formalizar alegaciones a favor y en contra de la ampliación del aeropuerto de Barajas, y hasta ese momento el procedimiento lógico y razonable es dar toda la información posible para que cuando llegue el período de alegaciones éstas sean fundadas y cuenten con una información previa suficiente que permita a todo el mundo poner por escrito lo que definitivamente piensa sobre la ampliación del aeropuerto de Barajas. Le agradezco su oferta de ayuda pero me gustaría que a veces no me ayudara tanto. Le felicito por ser joven todavía, tiene usted esa suerte, yo no lo soy tanto. Señoría, el consenso en lo que afecta a la decisión sobre el aeropuerto de Barcelona se hizo en el momento en que había que hacerlo. El primer consenso fue para ubicar la pista y no ha pasado mucho tiempo desde entonces, porque ubicar dicha pista en el lugar más favorable para la capacidad del aeropuerto de Barcelona me llevó seis meses. Después hemos llegado a un acuerdo para redactar conjuntamente entre las administraciones afectadas algunos aspectos del plan director, especialmente los que tocan los problemas medioambientales, y existen otros problemas relacionados indirectamente con dicho plan, como es la necesidad de plantear nuevos accesos al aeropuerto como consecuencia de la ampliación de capacidad. Esa es la lógica postura del alcalde del Ayuntamiento del Prat y es la postura de los ayuntamientos de los municipios limítrofes con el aeropuerto de Barajas, con los cuales estamos estudiando planes inversores de infraestructuras para mejorar su conexión con el aeropuerto de Barajas. Pero esto, señorías, es lo que estamos haciendo ahora y todo eso se traducirá en un plan director que se someterá a información pública.

Quiero agradecer muy sinceramente al señor Segura el tomo constructivo de su intervención. A mí la crítica nunca me molesta, señoría; lo que me puede molestar, y a veces lo hace, es la utilización de un determinado lenguaje desgarrado rayano casi en el insulto y que yo no comparto, no lo utilizo nunca en mis debates parlamentarios y creo además que sobra de la vida parlamentaria. La contraposición de puntos de vista desde una perspectiva crítica, el poner de relieve errores que se han cometido en los procesos de decisión, a mí todo me parece absolutamente constructivo y, por consiguiente, nunca una crítica que denuncian un error fundadamente me va a parecer algo sobre lo que yo pueda emitir un juicio de valor negativo, en absoluto; lo que me molesta muchas veces es la gratuidad de ciertas afirmaciones que no tienen el más mínimo fundamento y que simplemente se inventan. Muchas veces se toman uniformaciones parciales, declaraciones que los medios de comunicación tienen necesariamente que resumir porque hay una técnica periodística que exige un titular, pero dedu-

cir de un titular o de una información resumida una posición que yo aspiro siempre a que sea fundada hay un pequeño trecho que en estos debates tenemos todos la obligación de cubrir, porque no estamos aquí para generar titulares sino que estamos justamente con tiempo por delante para intercambiar puntos de vista y para hacer las críticas razonables.

Me ha planteado S.S. una serie de cuestiones en relación con proyectos de ampliación de otros aeropuertos. En una de las comparecencias he tenido ocasión de poner de relieve que hay un programa de inversiones de más de 100.000 millones de pesetas para los aeropuertos canarios que está en fase de ejecución y no recuerdo en estos momentos que el concurso está suspendido. Le daré información cumplida sobre lo que ha ocurrido con este concurso al que hace alusión S.S. sobre el aeropuerto de Tenerife, pero probablemente obedece a una rectificación para hacer un programa de inversiones en el conjunto de los aeropuertos canarios, que es el que yo conozco por la información que me ha suministrado AENA y que yo he suministrado a la Cámara en una comparecencia anterior, constando así en el «Diario de Sesiones». Hay una previsión de 100.000 millones de pesetas de inversión para los próximos cinco años en los aeropuertos canarios.

En una polémica periodística que hemos tenido S.S. y yo en el diario *Cinco días* ocasión de contestar a la crítica que se formula de excesivos cambios de personal en AENA. Es un hecho que ha habido excesivos cambios de personal en AENA y así lo decía en el artículo de contestación, y es un hecho también que excesivos cambios de personal en AENA proyectan un problema de gestión. Es razonable el juicio de valor y yo lo comparto, pero lo que quiero decir es que con cambios de personal se puede ser eficaz y con una aparente estabilidad en el personal directivo se puede ser ineficiente. En ese artículo ponía yo el ejemplo de que entre los años 1991 y 1996 no hubo ningún cambio en AENA, pero Barajas estaba congelado en su crecimiento y en el proceso de inversión, excepción hecha de unas expropiaciones que en esos cinco años se llevaron a cabo, señoría, y la prueba es que tuvimos que tomar la decisión aceleradamente para cumplir con el proyecto de la tercera pista. Por tanto, con cambios de personas, señoría, nosotros hemos hecho una pista en 24 meses, hemos construido una torre de control, hemos cambiado el sistema de gestión de navegación aérea, hemos firmado un convenio colectivo con los controladores y hemos definido por primera vez una plantilla de 2.100 controladores —hay que tener en cuenta que nos encontramos con 100 controladores operativos— al término del convenio colectivo firmado. Con cambios de personas, los objetivos más urgentes para hacer frente a los problemas de la organización aeroportuaria española se han cumplido y la habido cambio de personal, es cierto, pero puede no haber cambio de personal y no cumplirse ningún objetivo. Así, pues, el cambio de personal en un momento determinado tiene un valor, pero tiene el valor que tiene. Es una crítica razonable, pero hay que dimensionar la crítica en el sentido de que con cambios de personas se cumplen objetivos y sin cambios de personas no se alcanza ninguno de los objetivos necesarios. Eso es lo que yo le digo por lo que respecta a los cambios que ha habido.

En cuanto a las directivas comunitarias pendientes de incorporación al ordenamiento jurídico español de las que este departamento sea competente, única y exclusivamente está la de *handling*, que creo que en estos momentos está sometida a información pública en la Dirección General de Aviación Civil para ser enviada en muy breve tiempo al Consejo de Estado. Hay otras directivas pendientes de incorporación que no afectan al Ministerio de Fomento, pero de todas maneras yo debo decir que España en estos momentos es, junto con Dinamarca, y Suecia, el país más cumplidor en incorporación de directivas comunitarias. Estábamos en el sexto o séptimo lugar y hemos pasado a ocupar el tercer lugar de países cumplidores en incorporación de directivas comunitarias. Por tanto, en estos momentos el prestigio de España desde esa perspectiva en el ámbito de las instituciones europeas ha crecido de una manera extraordinaria, entre otras cosas porque se ha hecho un esfuerzo colosal en incorporación de directivas comunitarias en estos dos años y medio.

Los juicios de valor sobre AENA y su proceso de transformación, que son dos ocasiones que están directamente relacionadas, tienen el mismo planteamiento que le acabo de hacer. Una información periodística se reduce a unos determinados límites, pero S.S. sabe que yo aspiro siempre —lo puedo conseguir o no— a plantear las cosas con el máximo rigor posible y en todo momento de mi exposición sobre AENA pongo de relieve que responde a un esquema organizativo de muy difícil funcionalidad que probablemente tuvo su justificación en el momento en que se constituyó. Tal y como está concebida hoy como organización, no tiene parangón en ningún país del mundo porque mezcla elementos muy heterogéneos; mezcla funciones reguladoras, gestión de la navegación aérea, explotación comercialice recintos aeroportuarios, construcción de infraestructuras y gestión *stricto sensu* de aeropuertos. Todo eso debe ser objeto de un proceso de desagregación para tener un organismo, Aeropuertos Nacionales, *stricto sensu* y un buen órgano regulador, la Dirección General de Aviación Civil. Hay otras cosas, servicios periféricos de los aeropuertos, que pueden pasar ya a la iniciativa privada y para lo cual se van a convocar concursos de gestión, como pueden ser los aparcamientos, el servicio de telecomunicaciones de los aeropuertos, etcétera. Los juicios de valor sobre AENA siempre han salvado porque además es obligado hacerlo, la excelente calidad de no pocas personas de las que trabajan en la organización de Aeropuertos Nacionales. El problema es que gente enormemente valiosa, individualmente considerada, rinde la mitad de la mitad —y a veces resulta ampliamente frustrada— por una organización defectuosa. Eso ocurre con frecuencia en la vida y en la Administración todavía más. Hay gente magnífica que encuentra grandes dificultades para desarrollar toda su capacidad técnica en una organización que en buena parte está burocratizada, responde a un criterio estrictamente funcional de organización, y difícilmente puede funcionar de manera correcta para hacer frente a la multiplicidad de problemas que tiene.

En cuanto al papel de Iberia en el diseño de futuro, nosotros hemos tratado de tener en cuenta las necesidades de Iberia, como es lógico y no podía ser de otra manera, especialmente para diseñar el nuevo edificio terminal, que

es aquello en lo que Iberia tiene mayor interés. Estamos permanentemente en contacto con Iberia, recibimos sus sugerencias y después tenemos que tomar decisiones que en general coinciden con sus necesidades, pero las compañías, como es lógico, tienden a veces a pedir cosas que no son absolutamente imprescindibles.

Comparto con S.S. algo obvio, que buena parte del valor de Iberia como compañía aérea está en función de los *slots* que tiene en el aeropuerto de Barajas. No ha habido retraso en la adjudicación de *slots*. En estos momentos todas las compañías aéreas españolas tienen ya todos los *slots* que han solicitado. Lo que ocurre es que deliberadamente la tercera pista se ha puesto en marcha gradualmente. Siempre hemos dicho —consta así en el «Diario de Sesiones» —que iríamos ampliando la capacidad a lo largo del año 1999 para intentar alcanzar el máximo rendimiento de la pista del año 1999 para intentar alcanzar el máximo rendimiento de la pista a finales del presente año. Como hay dos épocas en el año en que se adjudican los *slots*, de momento en el mes de marzo se ponen en marcha, como es lógico, los que ya han sido adjudicados y tienen las compañías aéreas españolas, que van a suponer aproximadamente una media de 65 operaciones a la hora para llegar a final de año, con la nueva programación, a 75 operaciones a la hora, que es en principio lo que determina la máxima capacidad que aporta la nueva pista. Insisto en que hemos estado un año y medio trabajando sobre la ampliación. Con ello, señoría, creo que respondo a su intervención.

Quedan algunas preguntas que, si no recuerdo mal, son las siguientes. Respecto a la gestión de los grandes proyectos, hay una especialización internacional que hace imprescindible en los grandes proyectos, y mientras más complejos más imprescindibles, empresas que se denominan así, de gestión de proyectos. Es una técnica que permite cumplir en plazo los objetivos marcados y, cuando el proyecto es muy complejo, solamente una empresa especializada en gestión de proyectos garantiza el cumplimiento de los objetivos. Nosotros designamos por adjudicación directa a la empresa norteamericana Parsons la gestión del proyecto de la tercera pista y eso ha dado un buen resultado porque no se pudo inaugurar y empezó el rodaje —valga la expresión— de la tercera pista en la fecha inicialmente prevista, a principios de noviembre o de diciembre. Mi memoria no es buena pero era la fecha inicialmente prevista. El emplazamiento de la terminal no es una cuestión decisiva mientras se toma la decisión; es algo que está suspendido, como es lógico, hasta tanto se toma la decisión definitiva sobre la ampliación del aeropuerto. No es lo mismo hacer cuatro pistas y colocar unos satélites en el núcleo central e intermedio entre la pista que hace simplemente una terminal para la tercera pista; cómo no afecta sustancialmente al proyecto que está en curso, cuyo proyecto básico espero que los arquitectos no entreguen a finales del mes de marzo o principios del mes de abril para poder tener el proyecto constructivo a finales de año. En todo caso, es lógico que cuando se tome la decisión definitiva de hacer las cuatro pistas, si llega a tomarse, naturalmente habrá que tener en cuenta qué emplazamiento corresponde entonces al edificio terminal.

Señoría, por lo que conozco en estos momentos, no tengo conciencia de que estemos incumpliendo ninguna

directiva comunitaria. Creo que si estuviéramos incumpliendo ninguna directiva comunitaria. Creo que si estuviéramos incumpliendo alguna directiva comunitaria tendríamos abierto un procedimiento de infracción. En todo lo que afecta al funcionamiento del transporte aéreo en España y de la organización aeroportuaria, el único procedimiento de infracción que tenemos abierto —no sé si es advertencia— es justamente la incorporación de la directiva de *handling*, pero no tenemos abierto procedimiento de infracción. Debe de haber plazo para la incorporación de la directiva comunitaria. No tengo en estos momentos la información de que hayamos incumplido directivas comunitarias. Creo que están siendo todas cumplidas y que lleva un cierto retraso la incorporación de la directiva de *handling*, que, como digo, está en información pública y próxima a ser remitida al Consejo de Estado.

Me hizo otra pregunta que no he entendido muy bien. La sacaré del «Diario de Sesiones» y se la contestaré personalmente o por escrito.

La conclusión que S.S. saca es que hace falta más información para pronunciarse. Naturalmente que daremos más información para que S.S. puedan tener, con conocimiento de causa, capacidad para pronunciarse sobre la ampliación del aeropuerto de Barajas. De todas maneras, yo creo que la información hoy suministrada es una síntesis, como no podía ser de otra manera, de informes muy voluminosos que, en todo caso, sí abonan que el proceso de decisión debe encaminarse hacia la ampliación del aeropuerto de Barajas.

A la señora Sabanés tengo que decirle muchas cosas. Yo creo que la agresividad verbal, señoría, no le da más razón de la que pueda tener. Cuando uno tiene muchas razones, y razones fundadas, lo más aconsejable es ser riguroso porque ya no hay que convencer a nadie. No creo que nunca se convenza a nadie de una posición utilizando una terminología agresiva, dura, radicalmente crítica, pero sin aportar ningún dato en apoyo de esas afirmaciones.

En primer término, o tenemos claro que no se ha hecho todavía ningún cambio, sino que estamos estudiando un ámbito en la configuración del aeropuerto de Barajas, o no entenderemos nada, señoría. Yo vengo aquí a aportar información como fase preliminar a un cambio que en principio creemos que es aconsejable para el aeropuerto de Barajas. Y como en otras tantas cosas, el problema de la huella de ruido debe distinguirse claramente del problema de las rutas de los aviones, porque una cosa es la huella de ruido y otra son las trayectorias de los aviones. Es evidente que la huella de ruido condiciona, pero solamente hasta cierto punto, las trayectorias de los aviones, pero son dos cosas distintas. Y los técnicos de AENA han trazado 30 rutas para los aviones, 30, señoría; no estamos hablando ni de una ni de dos ni de tres, estamos hablando de 30 rutas. De esas 30 una ha resultado equivocada y las otras 29 son, en principio, correctas. No obstante, se están reestudiando en las comisiones que están constituidas —y estamos dentro del plazo que marca la resolución del Ministerio de Medio Ambiente— todas las posibilidades para causar la menor afección posible de ruido a los vecinos.

Yo he dicho y lo repito ahora —pero me ha interpretado mal S. S.— que los vecinos tiene razón. Y le voy a decir qué vecinos tiene razón. Tiene razón algunos vecinos de

algunas urbanizaciones del norte de Madrid ¿Y sabe quién tiene razón y nunca nadie se ha ocupado de ellos? Una parte de los vecinos de Coslada.

Señoría, los vecinos de Coslada no tiene ahora más ruido del que han tenido en los últimos veinte años (**La señora Sabanés Nadal: ¡No se puede!**) Perdone, señoría, pero no tiene ahora más ruido, han tenido el mismo ruido durante los últimos veinte años y S. S. plante ahora el problema. A mi me gustaría que el problema del ruido en Coslada se hubiera planteado hace diez años. La efeción de ruido en ese barrio es la misma ahora que hace veinte años. Este es el primer Gobierno que da la razón a los vecinos de Coslada y que entra en negociaciones con su Ayuntamiento para trasladar el barrio más afectado por el ruido. Eso es dar la razón a los vecinos y enfocar el problema con rigor y teniendo seriamente en cuenta los problemas de medio ambiente, no venir ahora a plantear el problema de los vecinos de Coslada con motivo de la ampliación, porque eso es injusto. El ruido para ciertos vecinos de algún barrio de Coslada se viene produciendo desde hace veinte años y nosotros lo vamos a corregir, porque desde el punto de vista medioambiental es una exigencia, desde el punto de vista humano es una necesidad y desde el punto de vista económico se puede financiar porque se libera suelo industrial. Por tanto, el problema del ruido para los vecinos de Coslada, que están siendo afectados de la misma manera que hace veinte años, se puede resolver desde todas las perspectivas, porque la huella de los aterrizaje en la pista oblicua que ahora existe no ha cambiado desde hace veinte años, sigue siendo exactamente la misma.

Señoría, puestos a tener en cuenta el problema medioambiental y el del ruido en los vecinos de los pueblos afectados, con todos los respetos, yo, el primero. Eso se demuestra con hechos, y esta es la primera vez que se enfoca el problema de los vecinos de Coslada. Para mayor información se lo puede preguntar S. S. al señor Alcalde de Coslada. Para dar la sensación de caos, usted acumula en su formulación que hay muchos problemas pendientes, pero no hay más que uno, señoría; lo que pasa es que usted utiliza una verbalización distinta para describir el mismo problema. Tenemos un problema de ruido en una ruta aérea con algunos vecinos de las urbanizaciones del norte de Madrid. Todo lo demás es el mismo problema por mucho que quiera usted describirlo de siete maneras distintas. En un único y mismo problema. Puede dar usted la sensación de caos, pero me parece que el caos está más bien en muchas de las cosas que S. S. ha puesto encima de la mesa sin aportar datos ni ningún fundamento mínimamente sólido para hablar del ruido.

Hay dos tipos de personas que pueden hablar legítimamente del ruido. Primero, los que padecen el ruido como consecuencia del aeropuerto de Barajas; éstos son los primeros y los que más legitimidad tienen para hablar de ruido; los demás, me atengo a los técnicos y a la aplicación de los estándares internacionales en materia de ruido. Cuando hay dudas, que se apliquen mediciones reales de ruido, que es exactamente lo que se está haciendo ahora. Improvisar dialécticamente sobre si se hace mucho o poco ruido está muy bien para hacerlo en torno a una taza de café. Pero naturalmente el problema que hay que resolver es gravísimo, señoría, tan grave como que haya unos veci-

nos afectados, de una parte, y tan grave como que nos estamos jugando el porvenir del transporte aéreo en España. Sin más. Como es eso lo que nos estamos jugando y la capacidad de decisión corresponde lógicamente al Gobierno, yo quiero tomar esa decisión con el máximo de información y de la manera más fundada posible, proyectando todos los beneficios posibles, como es lógico, y haciendo el máximo esfuerzo para corregir los inconvenientes que todas las decisiones tienen en la vida. Eso es exactamente lo que se está haciendo.

Señoría, podemos hacer un debate en esas poblaciones —no son 17 ayuntamientos, son cinco o seis los potencialmente afectados— y consultar a los vecinos, y ya veremos si la mayoría de esos pueblos, cuando sepan lo que supone el estancamiento del aeropuerto de Barajas, se pronuncian a favor o en contra de la ampliación. Mire usted, o se amplía el aeropuerto de Barajas o las economías de todos esos municipios entrarán en un inevitable declive, y eso generará paro. El paro no lo genera la modificación de la ordenación urbanística. No lo genera, señoría, porque se puede cambiar la ordenación urbanística en casi todos los ayuntamientos limítrofes con el aeropuerto de Barajas, y en alguno que tiene un problema de suelo adicional existe una posibilidad de permuta con el Ayuntamiento de Madrid. Por consiguiente, también se problema es soluble. Indiscutiblemente se genera paro cuando las economías dejan de crecer y entran en un crecimiento negativo. Y como la actividad económica que genera Barajas, que se genera en su entorno y que va a generar la ampliación de Barajas es una fuerte de riqueza y de creación de empleo, el día que se explique con datos y con rigor y por gente solvente —no usted ni yo que somos políticos— ya veremos si se pronuncian a favor o en contra de la ampliación del aeropuerto de Barajas. Cuando hay que manejar dimensiones muy técnicas, el debate político tiene un sentido en campaña electoral y es bueno que así sea. Lo que quiero decirle es que para tomar la decisión y para ilustrar de verdad a los vecinos hay que darles primero todos los datos que uno es capaz de reunir. Nosotros les vamos a dar todos los datos que hemos sido capaces de reunir y que no los apor to yo, señorías, los aportan los informes técnicos que obviamente hemos encargado y elaborado para poder crear la base que permita tomar una decisión racional.

De la misma manera le pido un poco de rigor cuando define usted cuantitativamente el número de hogares afectados. Le he oído decir que son 700.000 habitantes los afectados y ahora dice que son 50.000 hogares. Es imposible que salgan 50.000 hogares afectados por el ruido porque la huella de ruido la tiene usted ahí y no cambia más que en muy pequeña medida con las dos nuevas pistas y, hoy por hoy, los vecinos afectados son los que están al norte, en la pista nueva, y son muy pocos, señoría. Y ya he dicho que hay una ruta equivocada que se va a corregir. Pero si usted ha tenido la amabilidad —y creo que se ha invitado a todo el mundo— de ir a la nueva torre de control y simplemente contemplar —después de que los técnicos le expliquen la situación— el espacio físico libre que queda en el aeropuerto de Barajas, simplemente a ojos vista y después de forma técnicamente fundada comprenderá que no hay problema serio, no hay problema mínimo de ruido en la ampliación del aeropuerto de Barajas; no lo hay. Yo querría

que los técnicos que pueda aportar Izquierda Unidad entren en debate con los técnicos de AENA y si quiere S.S., que es lo que yo les digo y les voy a decir a los alcaldes, traeremos técnicos internacionales para que con arreglo a los criterios estándares de ruido que se aplican en los aeropuertos de los países más desarrollados adoptemos una solución. Pero hagámoslo de esa manera, porque lo que está en juego, señoría, es muy importante.

Queda una última consideración. Señoría, las ciudades importantes del mundo que tienen que construir otro aeropuerto ya no se plantean el proyecto como un segundo aeropuerto, van a uno nuevo para cerrar el anterior, porque tener que prestar servicios en dos aeropuertos desde la productividad de las empresas aéreas constituye un hándicap que va a ser gravísimo cuando se liberalice todo el transporte aéreo a escala planetaria y entremos en competencia con los Estados Unidos, con Japón y con el sudeste asiático, porque la productividad y la competitividad de las compañías norteamericanas, cinco de las cuales están entre las primeras diez del mundo, y la competitividad de las aerolíneas de los países asiáticos, Hong Kong, Singapur, Tailandia, etcétera, es de tal magnitud que podemos abocar a todo el transporte aéreo europeo no diría que a una desaparición, porque sería una afirmación exagerada, pero a una crisis monumental y a la quiebra de no pocas compañías aéreas. Nuevamente le ruego que tenga en cuenta la dimensión del problema. No estamos hablando de pequeñas cosas; no estamos hablando para hacer una dialéctica de fuegos de artificio.

Señoría, yo estoy dispuesto siempre a reconocer errores porque no me cuesta ningún trabajo. Para usted es un drama reconocer un error. Usted considera que eso es lo peor que puede ocurrir en política. Pues mire usted, a mí me gustaría cambiar los modos de la vida política. Y como no me cuesta nada reconocer errores, cuando los ha habido, incluso los que yo no cometo pero se cometen en ámbitos que están bajo mi jurisdicción, no me preocupa nunca reconocerlo en público nunca. Reconocer errores, señoría, a la postre es una garantía de acierto en la decisión final, y lo que a mí me importa es la garantía de acierto en la decisión final. Ese es siempre mi planteamiento. Por tanto, cuando haya errores y yo tenga la convicción, fundamentalmente, de que se ha cometido un error diré que hemos cometido un error. Ese es un planteamiento que me parece más fecundo, señoría, bastante más que entrecruzar frases más o menos brillantes dialécticamente, más o menos agresivas políticamente, pero que, en definitiva, al final no ayudan a tomar una decisión.

El señor **PRESIDENTE**: Como siempre suele ocurrir en estos casos, son más interesantes las réplicas que las intervenciones iniciales, pero como las intervenciones iniciales del compareciente y de los portavoces son muy largas, las réplicas tienen que ser muy cortas. Sin carácter de réplica, insisto en ello porque en este tipo de comparencia no hay réplica, para fijar posición o matizar algún punto vuelvo a dar la palabra a los que han intervenido ya, por un máximo de cinco minutos —les ruego que sean estrictos— y después a los grupos que no han intervenido.

Señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: En primer lugar, no sé si tengo que agradecer el comentario hacia mi persona y mi condición de joven, pero no soy tan joven. No me importa porque, como a cualquier hombre se supone también la coquetería, pero no creo que haya estado inducido en la línea de querer sustentar que por el hecho de ser joven no se tienen conocimientos, experiencia, capacidad o solvencia, porque ha utilizado usted la expresión de que los políticos no somos solventes. Creo que si los políticos no somos solventes a la hora de reflexionar, de hacer propuestas y de llevarlos a cabo cuando se han puesto en común con todos, con los expertos y con los afectados, y de llevarlas adelante con eficacia, es evidente que, independientemente de la edad que se tenga, debiéramos hacernos más eco de las encuestas. Efectivamente, las encuestas hay que relativizarlas pues unas veces dan unos resultados y otras veces otros. Si nos atuviéramos a la encuesta de hace unos días, en el diario «El País», usted era uno de los siete ministros a los que los españoles suspendían en su gestión. Póngase en la situación de que todos se han puesto a reflexionar sobre el conjunto de su gestión política y han llegado a la conclusión de que usted no es como Canalejas, en absoluto. Tarde es el último día, pero es que usted está fuera de plazo. No ha presentado el plan acústico el último día, es que desde el día 12 de abril de 1996 tenía un año para presentar el proyecto y que fuera aprobado por el Ministerio, por los ayuntamientos, por la comisión técnica y por la comisión de gestión, y después de sucesivos compromisos en la Cámara lo presentó el día 4 de noviembre de 1998, el día anterior a su puesta en funcionamiento. Se habla de los niveles de ruido, de los afectados y de que los técnicos tienen que tener conocimiento de las cosas. Los técnicos aportan sus conocimiento y a veces también sus ideas, pero las ideas siempre van ligadas a los intereses, y hay intereses legítimos y de otro tipo.

Yo no pongo en cuestión que usted intente hacerlo lo mejor que sepa y que se asesore lo mejor posible, pero lo que sí pongo en cuestión es su voluntad de cumplir la declaración de impacto desde el primer momento. ¿Por qué? Porque venía, repito, después de un proceso muy amplió, con las pautas que había que seguir y con los tiempos. Se puede uno retrasar y donde dice un año tardar año y medio o dos años, pero no se pueden llevar las cosas hasta unas consecuencias que, como ha dicho doña Inés Sabanés, hacen que al día de hoy no hay plan de aislamiento acústico; al día de hoy no se admiten todas las solicitudes de poblaciones a las que afecta la nueva huella sonora, así como la anterior, muchísimo; al día de hoy no se sabe cuántas compañías han sido sancionadas por romper permanentemente las normas que se les dan respecto a las rutas; al día de hoy no sabemos por qué no se nos contesta a cuántas son las compañías que han dejado de sobrevolar las ciudades entre las 24 horas y las seis de la mañana, que lo tenían que hacer en el plazo máximo de seis meses desde el seis de abril de 1996. Y así tenemos, unas otras otras, medidas muy concretas para ir minimizando el ruido y para paliar el que venía con el aumento del número de operaciones con la tercera pista.

Hace alusión a las reuniones de los alcaldes, pero vuelvo a repetirle que no se reúnen con luz y taquígrafos, con documentos; sencillamente les explican lo mismo que aquí.

Por cierto, me gustaría que a la documentación que se nos ha entregado añadieran el gráfico que se ha expuesto donde se designan las cantidades pormenorizadas de lo que se va a dedicar a cada concepto. Por ejemplo, en relación a las expropiaciones, queremos saber qué expropiaciones se van a hacer y cómo; también queremos tener los informes de impacto ambiental. Porque usted nos ha traído aquí un resumen que no va acompañado de ningún documento técnico. La declaración dice, en su punto 2, que hay que presentar todos los estudios, los económicos, los medioambientales, y que se contemplen todas las alternativas, pero usted sólo ha traído aquí la alternativa que le gusta desde el principio, la ampliación, y no nos ha traído el segundo aeropuerto, del que habla expresamente la declaración. Luego usted no está cumpliendo los plazos ni las formas; no tiene interés en cumplirlas porque tiene una idea fija. No nos convence porque no nos da la suficiente información y se queda todo en bellas palabras, que yo le agradezco, pero no sé por qué no vamos todos por allí, usted el primero. ¿Por qué en lugar de dejar ir a las reuniones con los alcaldes a las personas que dependen de usted, de unos niveles intermedios, ni siquiera con rango de director general, por qué no va usted allí acompañado por nosotros —somos una oposición constructiva— y hablamos entre todos de los problemas con criterios técnicos, con rigor y delante de los afectados? A ver si allí a usted se le aclaran las cosas y ve que aquí nadie viene a hacer electoralismo, que nadie viene a hacer demagogia, que no se trata de que yo sea muy inexperta porque soy joven, que no soy tan joven. No se sorprenda usted porque en este país hemos vivido tantas penurias que desde muy jóvenes hemos tenido que estar en la política para tener libertades y ministros elegidos por el pueblo, exactamente igual que usted, porque usted viene de lejos en la política, tiene mucha experiencia como político.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García-Hierro, le ruego termine.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Termino con una pregunta.

Dice que la señora Sabanés ha sido radical y agresiva. Yo creo que las dos hemos sido bastante respetuosas a la hora de desgranar punto por punto la declaración de impacto, cansadas ya de presentárselo por escrito. Hemos tenido que pedir el amparo de la Presidencia porque no contesta usted. A lo mejor le es más sencillo contestar por escrito, pero lo escrito hay que contrastarlo luego con la declaración y con la realidad, y se ve que esa no es la voluntad. Por tanto, mi grupo tampoco acepta el informe, entre comillas, que nos aporta porque no tiene contenido ni rigor técnico, porque es insuficiente y porque es incompleto pues falta la otra opción, el segundo aeropuerto. Exigimos que se haga cuanto antes y cumpliendo la declaración de impacto ambiental, que tiene norma de ley. Si no es así, podemos salir de aquí y ya hemos cubierto el expediente. Por cierto, han sido tres veces en tres años, no cinco, a petición del Grupo Socialista y de Izquierda Unida, a la cual se ha sumado usted. ¿Cree usted que lo que ha sucedido fuera se va a pasar así, cuando nos vayamos de aquí? ¿Es que se van a convencer los ciudadanos, nos vamos a convencer

los que desconocemos esos estudios que usted maneja y que han sido pagados con fondos públicos? Facilítenos la labor. Intentaremos ayudarle como lo hemos hecho. Usted ha inaugurado una pista que se encontró proyectada y la ha inaugurado con una declaración de impacto que tiene que respetar.

El señor **PRESIDENTE**: Cinco minutos, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor ministro, le voy a hacer la réplica a una serie de comentarios que ha realizado y voy a procurar hacerlo con el mayor rigor posible.

Primero, Plan director de Barajas del año 1991. Han cambiado muchas cosas del año 1991 hasta ahora. En efecto, aquel Plan director lo tengo y lo he hojeado. Se diseñó desde los años 1987 y 1988 en adelante, se aprueba en 1991 y se lleva al Consejo de Ministros a comienzos de 1992 —eso está en la historia del Consejo de Ministros—, pero las políticas de liberalización del tráfico aéreo comienzan a diseñarse en la Unión Europea al año siguiente. Además, todas las directivas que vinculan al impacto medioambiental empiezan a salir en esos años. Consecuentemente, vivimos en una sociedad dinámica y el Gobierno tiene que ser dinámico, como lo son todas las instituciones. Ese Plan director de 1991 no tiene el nivel normativo suficiente y le ruego, señor ministro, que eso lo tenga muy presente. Probablemente, la norma de impacto ambiental más importante que se ha hecho en España a lo largo de la historia fue precisamente la del desarrollo aeroportuario, del mes de abril de año 1996, y de los 41 que integran la red general del Estado español es el único aeropuerto al que por imperativo del tiempo se le ha aplicado esa normativa.

En segundo lugar, en relación con un debate que nosotros hemos mantenido, incluso periodístico —al que usted ha hecho referencia—, por lo que se refiere a cambio de personal, yo creo que un hombre riguroso como usted no puede decir que prefiere sustituir personas en cargos relevantes porque ello trae consigo dinamismos, no lo que ocurrió con el Gobierno anterior que no se reemplazó a personas que estuvieron como estatuas de sal, inmovilizadas. No es cierto que AENA estuviese inmovilizado. Yo creo que sería bueno, señor ministro, por lo que se avecina, que este año llegara a esta Cámara, para su debate la nueva ley de aviación civil, que sustituya a la del año 1960. Estoy seguro de que usted la va a traer, aunque haya hecho declaraciones públicas diciendo que no —y éste es un tema que a mí me preocupa muchísimo—, porque, además, tiene la obligación moral de hacerlo ya que señor Pujol, presidente de la Generalidad, y el presidente de la Comunidad Autónoma de Canarias, y el de Baleares, y el del País Vasco están solicitando la transferencia competencial de mucha gestión en el sistema aeroportuario nacional a las comunidades autónomas. Todos somos responsables de que hayamos llegado hasta aquí, y que cada uno asuma sus responsabilidades. En el año 1960, ¿pues fíjese usted cómo estaba la aeronáutica española, o en los años 1977 y 1978 cuando usted participó con papeles relevantes, en la Unión del Centro Democrático, en la transición y tuvo que soportar una huelga de controladores en aquél célebre congreso de UCD en Baleares! ¿Qué no va a saber que le haya dictado la experiencia! Cuántas cosas han ido cambiando, pero no dejará

de reconocer el paso de gigante que fue haber constituido AENA en el año 1990, transformando en personal laboral a 10.000 funcionarios del Estado. Esto tampoco tiene precedentes en la Administración. AENA fue un buen producto; fue tan buen producto que usted ha dicho algo que no es correcto: que no existe en ningún otro país. No, Portugal nos copió la AENA española... Bueno, eso es motivo, tomándonos un café, de discutirlo de otra manera.

En tercer lugar, nos preocupa el tema normativo, Usted no trae la modificación estructural competencial de AENA porque no tiene apoyo parlamentario. Ese apoyo parlamentario, ya lo buscará; pero es absolutamente imprescindible que se modifique la Ley del año 1960. Usted sabe, por ejemplo, la Comunidad Autónoma de Navarra (y esto es importante para lo que estamos hablando, no es que me esté derivando), ha solicitado una nueva pista y la Comisión Europea se lo ha denegado por la evaluación del impacto ambiental, porque afectaría a unas colonias animales, buitres de una especie determinada (desde luego, no me refiero a los buitres que hoy puedan estar alrededor de Campo Real comprando suelo, no; estamos hablando de buitres más serios), pero también, señor ministro, que Castellón, a través de la Diputación, quiere un aeródromo y ya apuesta con 2.000 millones de pesetas, y nos encontramos con que Ciudad Real también lo plantea y que en León hablan de un antiguo aeródromo militar. En fin, esto es muy serio, hay un vacío normativo que es menester normalizar y le he puesto ejemplos que lo justifican.

Cuarto, tengo la más absoluta convicción de que British Airways, y esto no está documentado pero estoy seguro de que está en el fondo de las decisiones políticas, ha puesto como requisito inexcusable a Iberia y al Estado español, a la SEPI y al Ministerio de Industria para entrar en el capital de Iberia la garantía de la ampliación de Barajas. Las convicciones son subjetivas y uno se apoya en determinados datos, pero yo estoy convencido de que ése ha sido un elemento dinamizador de un proceso, y por ello usted lo ha llevado al Consejo de Ministros.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, tiene usted que terminar.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Hay incumplimiento de directivas: La liberalización del suministro de combustible en tierra, la constitución de las asociaciones de usuarios, las mediciones de los elementos contaminantes derivados del combustible que utilizan las aeronaves después de la combustión, todos ellos son incumplimientos que, se diga lo que se diga, se están produciendo en España. Existe una directiva del año 1996 y no se aplica. Se está incumpliendo, señor ministro la normativa de impacto medioambiental, que obligada creo que es en el artículo 3.1 a un plan de emergencia interior de evacuación del aeropuerto de Barajas y de toda el área colindante. Que sepamos nosotros —quizá mi compañera tenga más información que yo en ese sentido— no está elaborado.

Termino señor presidente, pero le complementaré una serie de aseveraciones que el señor ministro ha hecho. Me ha contestado a un porcentaje elevado de las preguntas que he formulado, pero a otras no. Yo le ruego que lea el «Diario de Sesiones» con las personas que le asesoran y procure

contestar a las preguntas formuladas sobre el nuevo área terminal anexa a la tercera pista, sobre el incumplimiento de las Directivas 85/337 y 97/11 de la Unión Europea, sobre aspectos medioambientales, y que su Gobierno y su Ministerio lideren inexcusablemente todo un planteamiento global del transporte en España.

Le pido quince segundos al presidente para hablar sobre el aeropuerto del Prat, y miro al señor Sedó porque me da la impresión de que diputados representantes de la circunscripción catalana hay dos. Reitero, porque así se me ha asesorado, el dipolo aeroportuario peninsular, porque otra cosa es el de Baleares y el de Canarias, regiones con sistemas aeroportuarios con una singularidad específica. No logro entender el retraso que ha habido en el tema de Barcelona, es cierto que hay cuatro instituciones, problemas medioambientales con los humedales, pero no logro entender como Iberia no ha utilizado Barcelona como *hub* hacia el Oriente Medio, hacia el Mediterráneo, hacia el sur francés, y no logro entender cómo aquí se piensa en un nuevo aeropuerto que sustituya al de Barajas, si se amplía con las dos nuevas pistas, y en Barcelona no se piensa en otro. Esta es una reflexión que habría que tener presente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL**: Quisiera empezar recordándole, señor ministro, dónde estamos. Yo sé que usted lo sabe, pero le recuerdo que estamos en una sesión de control al Gobierno, en una comparecencia, y por tanto quien está trabajando desde hace año y medio en un proyecto de ampliación de Barajas, quien plantea la posibilidad de esa decisión en los términos que lo plantea es quien tiene que facilitar los datos, quien tiene que establecer el rigor y quien tiene que posibilitar la máxima información a la oposición. Por tanto, le quiero recordar para que tenga presente donde estamos y cuál es la función de cada cual aquí, quién tiene que hacer el esfuerzo de rigor esencialmente en lo que afecta a los datos.

Mi grupo estaba en contra de la ampliación de la tercera pista —o sea que no me traslade a mí lo que usted en general piensa sobre otras cuestiones—, y estaba además a favor de ser mucho más riguroso en la declaración de impacto ambiental para atender nuevas localizaciones anticipadamente a lo que finalmente quedó en la declaración de impacto ambiental. Esto lo digo para que ambos nos situemos sobre lo que piensa cada cual.

Yo creo que la solución sobre el rigor, sobre los datos y sobre lo que estamos hablando en una sesión de control al Gobierno la tiene en la Ley, que es lo que yo le estoy pidiendo. Además lo he leído. Cualquier necesidad de infraestructura aeroportuaria motivada por la superación de las previsiones de la demanda exigirá —y usted lo sabe— unos estudios más detallados del que hoy ha traído aquí. Por eso le he preguntado de qué estábamos hablando, sobre si lo que nos ha presentado hoy —quiero que me conteste a esto— trata de dar cumplimiento a la declaración de impacto ambiental. Eso es lo que nuestro grupo no acepta; síbre si lo que nos presenta trata de decir que ésta es la evaluación que tendrá que presentar las alternativas de nuevas localizaciones sustanciales, razonables, económicamente viables, internalizando las externalizaciones ambientales y

sociales ante una eventual nueva ampliación o que tales localizaciones se derivaran. Estos estudios exactamente deben estar concluidos en el plazo de tres años y sabe muy bien que cumplen en abril de 1999.

Por tanto, no es que usted y yo nos peleemos sobre el contenido y sobre lo que significa esa información. Ya he manifestado la posición de nuestro grupo y esta información no cumple el requisito ante una nueva localización o ante una eventual ampliación de lo que viene contenido en la declaración de impacto ambiental. Usted lo tiene que hacer y tiene hasta abril en 1999 para realizarlo.

Desde esa base se debería discutir con los ayuntamientos afectados, ya que implicaría que estos estudios estuvieran hechos y contrastados de todas las posibles localizaciones y escenarios. Ésa es su obligación en este momento, puesto que es usted el que está planteando la ampliación del aeropuerto de Barajas. Por tanto, el rigor se lo pido yo en este momento en el cumplimiento de la ley y de la declaración de impacto ambiental.

Además, le niego la mayor. Le niego el planteamiento de que o se amplía Barajas o el declive de los municipios está asegurado. Le traslado a usted las acusaciones de radicalidad y alarmismo, porque hasta que usted no nos presente lo que le pido, le niego esa aseveración que ha hecho aquí; la niego hasta que presente a los municipios afectados el cumplimiento exacto y riguroso de esa declaración. Aunque no estamos de acuerdo en los contenidos de la declaración porque nos parecen insuficiente, pero pese a ello se la reclamamos. En ese momento podremos valorar la afectación. Esa aseveración tan importante política y socialmente que usted hace aquí de que o se amplía Barajas o el declive está asegurado, se la niego y le pido el rigor necesario para que se atenga a los términos que están consensuados en la declaración de impacto ambiental. En el mismo sentido le digo que tendrá que incluir el nivel de viviendas, municipios, hogares, terrenos y localizaciones afectadas en ese mismo concepto.

Quiero que me aclare la siguiente cuestión porque no sé si he entendido lo que he entendido: Que las ciudades importantes no plantean la localización de un segundo aeropuerto, fundamentado todo ello desde la productividad de las compañías ¿Esto es lo que usted plantea? O sea que la expansión, el crecimiento y la planificación aérea la fundamenta usted en la productividad de las compañías aéreas. Eso es lo que he entendido. Entonces ¿estamos hablando de que usted fundamenta el modelo de transporte aéreo únicamente en un criterio de productividad de las compañías aéreas? Le adelanto que con una política expansiva y desordenada en el tema del transporte aéreo difícilmente podremos competir con los países del sudeste asiático y con Estados Unidos. En todo caso, acláreme si la fundamentación de su aseveración se basa en la productividad de las compañías.

Finalmente, cuando usted plantea que el problema de la huella y de la ruta es evidente, pero es que en el planteamiento que hace hoy uno es el de los municipios y otro es el nuestro, el nuestro más reducido; en el de los municipios sí viene el planteamiento de la huella, en el mío por lo menos no.

Entonces, usted plantea que cuando suprima determinados aparatos la huella se reducirá a la mitad, es decir, cuan-

do se suprima lo que nosotros planteamos hoy. Yo quiero que reconozca hoy que no tiene consensuado un plan de aislamiento acústico y por tanto no tiene determinada hoy la huella acústica de los municipios y de las zonas afectadas con la ampliación de la tercera pista. Luego ya nos hablará de la nueva afectación de la ampliación.

Yo he planteado, me parece que se ha entendido con claridad, que la afectación a personas en los municipios del sur difícilmente podía crecer, estaba claro porque ha superado los límites previsibles. Eso ya lo he planteado yo. Yo le planteaba que tenía que valorar ahora en el sur la nueva afectación de la tercera pista y de las posibles ampliaciones a otros conceptos contenidos en la propia declaración de impacto ambiental. Eso es lo que nosotros hemos planteado desde la seguridad que efectivamente las afectaciones a personas y a barrios tienen una antigüedad y una consideración y lo que le toca valorar ahora en el marco de la nueva ampliación son las nuevas afectaciones en otros municipios a otros contenidos, como marca la declaración de impacto ambiental y no el informe que nos ha planteado.

Por todo ello, estoy de acuerdo con que los vecinos tienen razón, pero usted no hablaba de esos vecinos cuando hacía la declaración.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias Salgado Montalvo): Hablaba de ellos.

La señora **SABANÉS NADAL**: Para resumir y concretar. De estos informes quiero que me conteste si con eso usted trata de dar contenido y cumplimiento a lo que marca la declaración de impacto ambiental. Eso, en primer término, si con eso es con lo que se va a poner a negociar con los municipios afectados y trata de dar ese contenido.

También que me conteste con claridad si usted basa nuestro modelo aeroportuario, en Madrid en ese caso, pero con afectación al resto del territorio, exclusivamente desde la productividad de las compañías aéreas.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Gracias, señor ministro, por su información básicamente en lo correspondiente a la comparecencia solicitada por usted porque es la que lleva una información directamente al aeropuerto de Barcelona, que es al que mayoritariamente me voy a referir en mi intervención.

Nos ha dado usted detallada información sobre el futuro y previsiones de crecimiento del aeropuerto de Barcelona; nos ha pintado muy bien que sea el segundo aeropuerto de crecimiento después de Dublín, definiéndolo como plataforma de la Península con la Unión Europea y con la Europa del este, nos define sus posibilidades para configurar una posición de máxima operatividad como aeropuerto del sur de Europa y lo considera como base de una posible red de servicios de larga distancia, una red competitiva. Estamos convencidos que estrategias de crecimiento turístico de Cataluña pasan por este aeropuerto, los cruceros básicamente, como usted nos menciona, pero este aspecto

también debe considerarse los aeropuertos de Reus y Girona, incluso desde el punto de vista de cruceros desde el puerto de Tarragona uno de los que tienen más calado de los que hay en el Mediterráneo.

Por último, en las cuatro consideraciones de posibilidades que usted nos ha planteado nos dice que todo aeropuerto tiene que ser un centro de actividad económica.

En principio, todo esto nos parece bien como exposición de motivos, pero sigue existiendo en nosotros alguna que otra preocupación, y básicamente las siguientes. Dentro de muy poco tendremos el Plan director, que estará listo para declaración de impacto ambiental y la consiguiente información pública. Nos dice que confía en que el actual consenso ayude a dar una máxima celeridad a la tramitación y por tanto convocar pronto el concurso; pero, señor ministro, ¿tiene el ministerio previstas las fechas? ¿nos las puede facilitar? Si no ahora, ¿nos puede facilitar un calendario más concreto de previsiones? Sí nos da unas fechas de funcionamiento de finales del 2004 o del año 2005, pero nos gustaría tener un desglose.

Dentro del nivel de inversiones, además de la pista, nos habla del nuevo edificio terminal entre pistas, concepto que está dentro del consenso entre las administraciones, perfecto. En el consenso también se incluye la conexión ágil entre todas las terminales. ¿Está prevista esta conexión ágil que usted nos ha dicho? Asimismo, también se contempla la conexión con el sistema ferroviario. ¿Está incluido o es motivo de otro proyecto independiente de infraestructura?

En conexión con la presentación de la información respecto Madrid Barajas, usted nos ha hablado de consideraciones generales o definiciones óptimas para el buen funcionamiento del tráfico aéreo, y como ejemplo hace referencia del hub óptimo de 90 operaciones-hora. Respecto a ésto aplicando la analogía a Barcelona consideraríamos muy importante que tanto Iberia como AENA, de momento con influencia estatal, coordinasen sus actuaciones en la distribución de slots. En Europa, a pesar de la normativa europea existen países que dan prioridades para las compañías de bandera, aquí no. Esa descoordinación ha perjudicado muy mucho al aeropuerto de Barcelona en aquella red de servicios de larga distancia. La consideración de un hub en Barcelona hubiese podido descongestionar mucho Barajas. Aquí coincido, como otras muchas veces, con el Diputado señor Segura que tiene un buen criterio respecto al aeropuerto de Barcelona. Ahora va hablando del dipolo, estoy de acuerdo con él. Usted también le ha echado una flor, yo le echo otra, no sé si es bueno para él. **(El señor Segura Clavell: Clavel es mi segundo apellido.)** Hemos comentado lo relativo al dipolo y él se ha referido a la segunda opción, que yo hablaré de ello al final. Me ha copiado en su segunda intervención.

Por otra parte, consideramos muy positiva la creación en el aeropuerto de Barcelona de la oficina técnica para el desarrollo del aeropuerto. De todas maneras creemos que no debemos aletargarnos.

Ahora voy a leer lo que tengo escrito y luego haré un añadido en contra de lo que le voy a decir. Hoy, señor ministro, no hemos hablado para nada de la gestión de aeropuertos, en ello pensamos porque hoy no tratamos ese tema, aunque lo ha sacado en su segunda intervención, señor ministro. Nosotros pensamos mucho en ello. Usted

en su intervención del 15 de junio definía las cuatro funciones principales de AENA: la función reguladora —que no debe tener, decía; la gestión del tráfico aéreo; la política de infraestructura y la explotación comercial de los aeropuertos. Seguía con palabras que acabo de repasar, casi textuales con las que ha dicho hoy. Nosotros en este aspecto creemos que aquí hay que actuar mucho. Se está trabajando, no a nivel parlamentario sino a nivel de Cataluña en la Consejería de Obras Públicas y Política Territorial con las cámaras de comercio en algún convenio. Incluso el lunes de esta semana hubo reuniones, no sé si en el Ministerio o en AENA, entre la Secretaría de Estado, AENA y alguien del Gobierno catalán hablando de las agrupaciones de interés económico. Aquí quisiera aclarar que AENA para nosotros son cuatro letras agrupadas de dos en dos. AE son Aeropuertos Españoles y NA, Navegación Aérea. Pues bien, en relación a las dos primeras es donde nosotros quisiéramos intervenir; con NA, Navegación Aérea, estamos muy de acuerdo en lo que usted definía en su intervención del pasado 15 de junio.

Respecto a Madrid Barajas parece lógica la decisión fundamental que se ha tomado, pero cumpliendo escrupulosamente lo que se requiere respecto a medio ambiente. Queremos rigor en todos los aspectos y en todas las direcciones. Creemos que todo ello debe hacerse con mucho sosiego, cosa que parece difícil, como se puede ver por las distintas y sucesivas intervenciones que se han producido, no sólo hoy sino días pasados.

Señor ministro, el estudio que le ha servido para presentar su intervención de hoy no podrá quedar recogido en el «Diario de Sesiones», porque hay documentación gráfica que no se puede recoger, a la vez que no es completo el informe que nos han dado. El informe que nos dieron ayer es muy pobre y faltaban cosas. Nos ha llegado alguna información válida, pero en esta Comisión nos encontramos muchas veces con que llegan informaciones del Gobierno a bote pronto. No diré lo que pasó y quedó recogido en el mes de febrero del pasado año sobre una intervención mía respecto al plan de salvamento marítimo, intervención que incluso por mi parte ahora me parece que fue demasiado dura, pero en aquel momento no lo fue, aunque no quiero decir nada más.

Termino, señor ministro. Después de lo expuesto hoy aquí, estamos de acuerdo con la ampliación de Barajas, porque un nuevo aeropuerto es para dentro de 20 ó 25 años. ¿Hay previsto o en marcha algún estudio para saber la saturación futura de Barcelona y la necesidad de una alternativa de segunda opción?

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ:** No les voy a castigar con la crueldad de una larga intervención, cuando ésta por razones obvias y por supuesto por razones más profundas es plenamente coincidente con al excelente primera información que ha hecho el señor ministro de Fomento, como él mismo la ha calificado.

El tema de Barajas es recurrente. Sólo en los últimos meses ha habido tres sesiones. La del 15 de junio de 1998, la del 13 de julio y más recientemente por comparecencia

del presidente de AENA, la de 16 de diciembre último, y seguramente el tema va a ser recurrente. La demanda de más información por parte de los grupos hace prever que nuevamente en esta Comisión volveremos a hablar ampliamente de Barajas. Lo que quiere subrayar mi grupo, y lo hace con aplausos sin paliativos al señor ministro, es la sensación de continuidad que tiene el Gobierno en afrontar los problemas de Barajas. A la continuidad de los problemas ha seguido la continuidad de las soluciones.

Quiero recordar, y me remito a la comparecencia del señor ministro de junio de 1998, cuando si me permiten la expresión el follón de Barajas, cómo se puso en evidencia que el Gobierno del Partido Popular, nada más hacerse cargo de sus responsabilidades, afrontó un plan de inversiones importante. En mayo de 1996 no había tercera pista, ni torre de control, no había espacio suficiente de aparcamiento de aeronaves, ni había controladores suficientes, ni había un proyecto de nueva terminal, ni unos procedimientos de navegación aérea flexibles y modernos. Entonces estuvimos de acuerdo, aplaudimos las decisiones tomadas por el Gobierno; ahora, en ese ejercicio de continuidad de actuaciones frente a la continuidad de los problemas, volvemos a estar de acuerdo. Por razones obvias, si el grupo que apoya al Gobierno no le apoya en un tema capital como éste, habríamos perdido la cabeza. Pero es que, además, creemos que asisten razones de oportunidad y de trascendencia. De oportunidad, y en este punto es revelador el dato del tiempo de maduración de un aeropuerto, si no se aborda este problema con anticipación de muchos años, estaremos no sólo perdiendo una oportunidad importante de cara a futuro, sino que estaremos perdiendo el tren respecto a otros aeropuertos europeos, fundamentalmente. En segundo lugar, por la enorme trascendencia de la decisión, en el orden económico, en el orden social, en el orden político en última instancia. De ahí los datos de impacto económico que ha planteado el ministro de evolución de los pasajeros y de evolución de la demanda son fundamentales. Lo mismo ocurre en el ámbito de la trascendencia internacional. La conectividad del aeropuerto de Barajas, la necesidad de que sea un *hub* y, por tanto, la puerta de Europa desde América y la puerta de América desde Europa, nos parecen esenciales, así como también los costes de la nueva ampliación. Me parece que ese capítulo de costes de la nueva ampliación es decisivo para la opción que ha planteado el Gobierno y que ha planteado el ministro de Fomento, así como las fórmulas de superación del problema de la huella sonora, fundamentalmente la modificación de los sistemas de navegación aérea, el cambio de la tecnología de los aviones y el paso de los aviones del capítulo II al capítulo III y sucesivos.

En este contexto, señor presidente, no podemos estar sino en desacuerdo —y no quiero reabrir el debate— con la apocalíptica y demagógica intervención de la señora Sabanés...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz, si no quiere usted reabrir el debate, no lo reabra. Así que le ruego que vaya terminando.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Le aseguro que no lo abro.

...y con la intervención de mi amigo desde hace mucho tiempo, el señor Segura, que por una benevolencia admira-

ble de la Presidencia, ha permanecido todo el tiempo fuera de la cuestión, porque apenas ha hablado del tema de Barajas y ha hablado del sistema aeroportuario, de la navegación aérea en general, de AENA, etcétera. No puedo estar de acuerdo, y mucho menos si me metiera, señor presidente, en esa vieja distinción entre *potestas* y *autoritas*, que aquí nos llevaría a la distinción entre legitimidad y autoridad. Legitimidad para lo que ha dicho el señor Segura o la señora García-Hierro la tiene toda. En esta casa se puede decir todo. En cuanto a la autoridad, quienes pertenecen al grupo parlamentario que apoyó a un gobierno que tardó tres años en hacer la declaración de impacto ambiental, que la hizo cuando ya era gobierno en funciones, que elaboró un plan director en el año 1991, que se equivocó de medio a medio en las previsiones de demanda, como se pone en evidencia en la documentación que el ministro nos ha presentado, autoridad muy poca, señor presidente.

Acabo, señor presidente. La petición de dimisión del ministro, sin utilizar la palabra que ha dicho la señora Sabanés, obviamente no la puedo compartir. Diría lo contrario, igual que le dije al ministro al final del debate del 13 de julio del año pasado: señor ministro, mientras cuente con la confianza del señor presidente del Gobierno, y eso es obvio, no se vaya, para bien del sistema aeroportuario español y para bien del aeropuerto de Barajas y la economía, la sociología y la ordenación del territorio de la Comunidad de Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: No va a haber ningún debate, pero sí debo decir que esta Presidencia, esta Mesa y yo creo que esta Comisión, incluido el señor Ortiz, le da al señor Segura una gran autoridad en todos los temas aeronáuticos.

Para cerrar la comparecencia, tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Hay dos intervenciones de cierre muy comunes entre la señora García-Hierro y la señora Sabanés sobre el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Señoría, ¿cómo puede usted creer que yo piense que esta información da por cumplida la declaración de impacto ambiental? Esta es simplemente una información, y, como todo en la vida, lo que usted demanda también tiene sus trámites. Cuando se abra el período de información pública del plan directo de la ampliación del aeropuerto de Barajas, presentaremos a la opinión pública todos los informes que pongan de manifiesto que se ha cumplido la declaración de impacto ambiental. De eso se trata. Ese es el momento. Ahora lo que hacemos es proyectar datos con objeto de que, cuando llegue ese momento, como decía antes, la gente esté lo más informada posible.

He dicho que están estudiadas otras opciones por exigencia de la declaración de impacto ambiental. Se han estudiado hasta 45 localizaciones para un segundo aeropuerto en la Comunidad de Madrid. Como es lógico, cuando llegue el momento de someter a información pública el plan director, también se someterá el correspondiente informe con las tres opciones que exige la declaración de impacto ambiental de la tercera pista. Y, una vez cerrado el período

de alegaciones producto de la información pública, todo se someterá a una nueva declaración de impacto ambiental. Como S.S. sabe las leyes se modifican por otras posteriores y las declaraciones de impacto ambiental, en lo que no afectan a la tercera pista, son modificables por otras posteriores.

Sabe usted muy bien, porque creo que comparte la convicción de que es básico el funcionamiento del Estado de derecho, que nos movemos en un terreno en el que los procedimientos no están todavía debidamente regulados. No es posible decidir —lo hemos dicho en otra ocasión en el debate— cuál es el futuro del transporte aéreo español por una resolución administrativa de una dirección general. No se puede decretar el número de pistas que hay que construir en un aeropuerto en una declaración de impacto ambiental. La declaración podrá decir el nivel de ruido que se puede producir y el que no se debe producir eso es lo propio de la declaración de impacto ambiental, eso es lo sustantivo medioambiental; pero, mientras se respeten los niveles de ruido, una declaración de impacto ambiental incurre en *ultra vires* —perdóneme el tecnicismo, pero es muy expresivo— si dice que no se pueden hacer más pistas y no puede crecer más el transporte aéreo español en el Comunidad de Madrid. Eso ya no es propio de una declaración de impacto ambiental.

Vamos a cumplir la declaración de impacto ambiental estrictamente en todo lo que afecta a los temas medioambientales relacionados con la puesta en funcionamiento de la tercera pista de Barajas, y daremos cumplida respuesta a todas sus exigencias. Ahora, esa declaración, señoría, va mucho más lejos en sus proyecciones. No sólo se refiere a la tercera pista, sino que regula el futuro del transporte aéreo español; comprenderá, señoría, que eso es competencia de las Cortes o del Gobierno, pro en ningún caso de una resolución administrativa. Es demasiado grave al decisión como para que, desde una dirección general, se pueda decidir lo que pueden crecer y lo que no pueden crecer los aeropuertos españoles. Esa es la crítica que yo hago a la declaración de impacto ambiental.

¿Por qué cree, señoría, que se tardó más de cuatro años en hacer la declaración de impacto ambiental? Pues porque había una discrepancia radical entre el presidente de Aeropuertos Nacionales y la Secretaría de Estado de Medioambiente; no es nuevo, ya lo comenté en otra comparecencia, estaban en radical desacuerdo. Y estaban en radical desacuerdo porque el Gobierno defendía cuatro pistas para la ampliación de Barajas, ese era el punto de vista del Gobierno; y la declaración de impacto ambiental decidía que solamente una pista más y, en caso de hacer alguna otra infraestructura, habría que presentar alternativas de un segundo aeropuerto. Naturalmente, ahí había una contradicción. Por eso digo que lo primero que se encontró este Gobierno fue la necesidad de deshacer una contradicción formalizada.

La declaración de impacto ambiental se envió al «Boletín Oficial del Estado» por un gobierno interino. Cuando ya se estaba produciendo el cambio de gobierno, apareció el 10 de abril en el «Boletín Oficial del Estado». No había sido posible enviarla antes porque no había acuerdo interno dentro del antiguo Ministerio de Obras Públicas. Esa es la cuestión, y tenemos que asumirlo así porque eso forma parte de los datos.

Quiero volver a agradecer al señor Segura su intervención y quiero decirle lo siguiente: estoy totalmente de acuerdo en que el Plan director de infraestructuras, se hizo en el año 1991 —se elaboró antes, pero se formaliza y cierra en 1991—, y que es a partir de 1991 cuando, como consecuencia de la gradual aplicación de los paquetes liberalizadores, se produce el mayor incremento de la demanda y del transporte aéreo. Eso es absolutamente cierto y riguroso, pero el problema no está ahí; el problema es que el Plan director, tal y como estaba concebido, tiene un desarrollo que se eleva a Consejo de Ministros y, en el acuerdo de Consejo de Ministros —mayo de 1992—, se pone la fecha de 1 de enero de 1996 para inaugurar la tercera pista del aeropuerto de Barajas. Este es el problema, que tenía que estar inaugurada el 1 de enero de 1996 y eso es exactamente lo que no logra producirse.

En cuanto a la organización de AENA, aquí yo de antemano le digo que todo es opinable y, por tanto, el debate será siempre útil. Me parece bien que Portugal nos haya copiado la organización, pero acaba de dar marcha atrás también, ya ha desagregado todo lo que afecta a la navegación aérea y lo ha independizado por completo de aeropuertos. Como ha dicho el señor Sedó, creo que es muy correcto pensar que, por una parte, está la navegación aérea y, por otra parte, están los aeropuertos, y que esa desagregación en todo caso será útil.

Es verdad, señorías, que no ha enviado el Gobierno todavía un proyecto de ley de navegación aérea. Quiero decir que tengo como norma en la vida ser leal con los pactos. Tenemos unos pactos parlamentarios con unos socios que nos apoyan y que apoyan la estabilidad política del país y no propondré al Gobierno que envíe ese proyecto de ley si no tengo un acuerdo con nuestros socios parlamentarios. Tenemos un programa y nos atenderemos a él. Mientras no haya acuerdo con ellos no puedo enviar un proyecto de ley, uno de cuyos temas básicos es justamente la organización aeroportuaria, no puede ser de otra manera. La ley tiene otros temas también, pero ese es un tema básico, sin perjuicio de que en estos momentos, evidentemente, tenemos una discrepancia. Aquí hay un debate posible y dos opciones: el debate posible es gestión pública centralizada contra gestión pública descentralizada o autonomías; y hay otro debate, que es el que nosotros planteamos, gestión privada frente a gestión pública, y gestión privada frente a gestión pública nos parece que obedece más a un planteamiento moderno y que además permite, señoría, conservar algo de lo que S.S. es partidario y también, que es el concepto de red. En España, país eminentemente turístico, el concepto de red es fundamental. Por dar unos datos y concluir, señor presidente (que es muy tarde y tengo preguntas parlamentarias), España es el país que entre el año 1992 y 1997 ha creado más rutas internas de transporte aéreo; somos el país que tiene más rutas internas de transporte aéreo, tenemos 218; Francia, que es país más grande que España, tiene 209, y todos los demás países europeos grandes tienen por debajo de 200. ¿Qué significa eso? Significa que el transporte aéreo interior ha tenido un desarrollo colosal en los últimos años, punto primero; punto segundo, que es un soporte básico para todo lo que es el trasiego turístico y su gran importancia en la economía nacional.

Por tanto, a mi juicio, desde la perspectiva de la organización de España, desde la perspectiva de la economía y desde la perspectiva de lo que el turismo aporta a España en muchas de sus dimensiones, hay que hacer el esfuerzo máximo por conservar el concepto de red, y ese concepto de red tiene una consecuencia, que, evidentemente, tiene que haber una organización, lo cual no significa que cada aeropuerto no pueda tener una gestión más descentralizada, porque es perfectamente compatible el concepto de red con una gestión mucho más descentralizada de lo que está ahora.

No tengo noticias de que British Airways haya puesto como exigencia los *slots* y la ampliación del aeropuerto de Barajas. Haya una cosa que es obvia, y es que una parte del valor de Iberia es exactamente el número de *slots* de que goza en el aeropuerto de Barajas. Le diré, en la asignación de *slots* como consecuencia de la entrada en funcionamiento de la tercera pista creo que le han correspondido más del 50 por ciento, y que alguno de los problemas que tiene hoy Iberia no es por falta de *slots*, sino porque tiene hecha una petición de ampliación de su flota y con la flota actual no tiene aviones suficientes para cubrir la totalidad de la programación posible. Este es uno de los problemas que tiene Iberia, al que ha puesto remedio haciendo el encargo más importante de la historia de la aviación española para la renovación de flota a las compañías fabricantes.

El señor **SEGURA CLAVELL**: ¿Cerrando Viva?

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Ese es un problema, digamos, de especialización de funciones, es un problema distinto.

Finalmente, señora Sabanés, aparte de la contestación común que he hecho a la señora García-Hierro, le insisto en que presentaremos todos los documentos dando cuenta del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental.

El segundo aeropuerto no es que yo lo vincule a la rentabilidad de las compañías, es que las grandes ciudades del mundo que tienen grandes aeropuertos han abandonado el planteamiento de tener dos. Le doy los ejemplos más recientes, Los Ángeles y Chicago; no son precisamente dos pequeñas ciudades, ni son precisamente dos pequeños aeropuertos. Están construyendo aeropuertos nuevos y cerrarán el antiguo. No van a funcionar con dos aeropuertos. Dos aeropuertos son incomodidades para todo el mundo, señoría, no solamente para la rentabilidad de las compañías aéreas; es malo para los ciudadanos, es incómodo para los ciudadanos, es incómodo para las actividades productivas, que están muy vinculadas a las compañías aéreas, es negativo para la rentabilidad de las compañías aéreas porque duplica sus gastos y exige, además, hacer un esfuerzo inversor de conexión entre los dos aeropuertos verdaderamente descomunal, y al final produce unas dificultades de funcionamiento de la que todas aquellas ciudades que tienen dos o más aeropuertos están de vuelta; es un planteamiento abandonado. Con esa información no parece lógico que nosotros nos planteemos el funcionamiento simultáneo de dos aeropuertos, sino que amplíemos Barajas al máximo y nos planteemos, al mismo tiempo, un aeropuerto alternativo para el momento en que éste esté saturado.

Señoría, la tercera pista no afecta al sur. Por tanto, la declaración de impacto ambiental, la huella de ruido y las trayectorias de los aviones hay que enfocarla desde la perspectiva de aquello que es realmente nuevo, que son las operaciones de despegue que se hacen desde la nueva pista, pero los aterrizajes sobre la antigua pista, concretamente las trayectorias de los aviones que afectan principalmente a Coslada, no han cambiado. Eso es lo que nosotros vamos a corregir, y me hubiera gustado que la señora Sabanés hubiera planteado esto desde hace muchos años, no como una responsabilidad de este Gobierno, porque este Gobierno justamente va a resolver ese problema que estaba planteado.

Finalmente —creo que le he contestado a todo—, peticiones de insonorización. Según mis noticias, en estos momentos no llegan a 2.000 o a dos mil y pico las peticiones de insonorización que tiene AENA, en una oficina abierta al público durante ocho horas al día. Esta es la dimensión real de la cuestión hasta ahora: 2.000 peticiones. Por tanto, el plan acústico se está ejecutando, porque las cantidades destinadas a financiar el plan acústico están en los presupuestos de AENA, y lo que hace falta ahora es saber qué ciudadanos están realmente afectados; ahí hay dos procedimientos: el que los propios ciudadanos pongan encima de la mesa su reclamación, que es lo que se ha encauzado mediante la apertura de una oficina, y después, naturalmente, las mediciones reales de ruido que se están haciendo y que se llevarán a cabo durante los próximos dos meses.

Al señor Sedó le tengo que decir que no puedo darle las fechas. Hay un plazo que nuncia controla el Ministerio de Fomento, que es el tiempo que se tarda en emitir la declaración de impacto ambiental. Ahí no puedo controlar nunca el plazo, es imposible, como S.S. sabe bien. Algunos proyectos de inversión en otras infraestructuras, que yo tengo retrasados, justamente porque los plazos medioambientales algunas veces se dilatan.

Segundo, la inversión de 130.000 millones de pesetas no contempla los accesos al aeropuerto. No le puedo responder si contempla la conexión entre los dos edificios terminales, supongo que sí, pero no se lo puedo garantizar.

Coordinación de los *slots*. Antes he contestado al señor Segura que el 50 por ciento o más de los *slots* han sido asignados a Iberia. ¡Claro que hay coordinación! Realmente la ampliación de capacidad ha permitido satisfacer la demanda de todas las compañías aéreas españolas, las de Iberia, las de Spanair, las de Air Europa y las de Air Nostrum; por tanto, han sido satisfechas para el próximo semestre; en marzo habrá una reunión para programar el período que va desde el otoño del año que viene. Esa es la información que yo tengo. He pedido la distribución de *slots* en la primera fase de funcionamiento de la tercera pista, que es pasar de 50 a 65. Esos 15 *slots* adicionales que aporta la nueva pista han sido distribuidos, porque ha sido posible hacerlo, conforme a las peticiones de las compañías aéreas. Eso es lo que me consta. **(El señor Sedó i Marsal: En Barcelona no. Iberia no quiere jugar en Barcelona. Es a lo que me refería.)** En Barcelona el problema es distinto.

El señor **PRESIDENTE**: No entremos ahora en polémicas.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): En cuanto al futuro de Aena, creo que las consideraciones que he hecho dan cumplida respuesta. Por puesto, señoría, si necesitan más información la daremos. El problema de Barcelona es la dificultad de encontrar ubicación para un segundo aeropuerto cuando la tercera pista produzca todos sus efectos y llegue a la saturación hacia los años 2020 ó 2025. La ciudad de Barcelona tiene ahí un problema muy serio, porque las ubicaciones posibles están a una distancia superior a los 40, 50 ó 60 kilómetros. En todo caso, yo estoy siempre abierto al intercambio de opiniones con las instituciones catalanas para ver qué línea les

parece más fructífera para garantizar que Barcelona tenga una organización aeroportuaria adecuada a su importancia económica y de población.

Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

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

Agradezco a todos su permanencia aquí hasta esta hora. Debo decir que no me ha sorprendido nada esto, porque nunca duran estas comparencias menos de cuatro años. Se levanta la sesión.

Eran las tres y veinticinco minutos de la tarde.

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