



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 695

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 63

celebrada el martes, 18 de mayo de 1999

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

— Elección del presidente de la Comisión de Infraestructuras. (Número de expediente 041/000021.) . 20008

Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes (Vilalta González), para informar sobre:

— Las suspensiones de vuelos que van a practicar las compañías aéreas debido al caos aéreo que se está produciendo en los aeropuertos españoles. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente (212/001949.)..... 20009

— Medidas que tiene previsto adoptar el Ministerio de Fomento para solucionar la actual situación de desorganización en los aeropuertos. A solicitud de Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/001965.) 20009

— Medidas adoptadas en relación con la situación del tráfico aéreo. A petición propia. (Número de expediente 212/001985.) 20009

Página

	Página
Comparecencia del señor presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Cal Pardo) para informar sobre:	
— Planes de viabilidad futura y reestructuración de aeropuertos en la comunidad Autónoma de Cataluña. A solicitud del grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/001217.)	20028
— El contencioso entre el ayuntamiento de Noain (Navarra) y el citado Ente. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 212/001288.)	20029
— Situación actual y perspectivas de futuro del aeropuerto de Alvedro, A Coruña. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/001290.)	20029
— Analizar la situación aeroportuaria en España y, especialmente, en los aeropuertos de Barajas de Madrid y del Prat de Barcelona. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/001475.)	20029
— Criterios seguidos para el establecimiento de nuevos horarios de los vuelos comerciales entre Madrid-Valencia, Valencia-Madrid, Madrid-Alicante, Alicante-Madrid, y problemas de infraestructuras en los aeropuertos de Valencia y Alicante. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/001483.)	20029
— Causas y efectos que producirá la suspensión de vuelos de Iberia que afecta a la Comunidad Autónoma Valenciana. A solicitud del Grupo anterior. (Número de expediente 212/001489.)	20029
— Inversiones anunciadas en el aeropuerto de Alvedro (A Coruña) A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/001937.)	20029
— Medidas que tiene previsto adoptar dicho Ente para solucionar la actual situación de desorganización en los aeropuertos. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 212/001966.)	20029
— Medidas adoptadas en relación con la situación del tráfico aéreo. A petición propia. (Número de expediente 212/001986.)	20029

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

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN

— ELECCIÓN DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. (Número de expediente 041/000021)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión de hoy de la Comisión de Infraestructuras.

De acuerdo con el orden del día que todos ustedes conocen, el primer punto es la elección del presidente de la Comisión de Infraestructuras como consecuencia del nombramiento de don Jesús Posada como ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, a quien creo que desde esta Comisión deberíamos remitir nuestra más cordial enhorabuena y nuestros deseos de que le vaya muy bien porque irá bien para todos.

Vamos a pasar a la elección del presidente de la Comisión de Infraestructuras, para lo cual vamos a ir llamando a los miembros de la Comisión, y pido a los que están de sustitutos que cuando vayan a depositar el voto, indiquen a quién sustituyen en ese momento.

(Por el señor Vicepresidente, Morlán Gracia, se procede al llamamiento de los miembros de la Comisión, que depositan su voto en la urna preparada al efecto.)

Efectuado el escrutinio, dijo:

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Dada la unanimidad de la votación, se proclama presidente de la Comisión a don Manuel Núñez Pérez, a quien ruego que pase a ocupar su puesto en la Mesa. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas, señores diputados, es de bien nacidos ser agradecidos, y es buena costumbre y cortesía parlamentaria hacer pública esta gratitud a todos y cada uno de los miembros de la Comisión de Infraestructuras por el alto honor que me han concedido y la confianza que han depositado en mí. El resultado de la votación es un reto para que esa confianza de todos se traduzca desde el primer momento, desde el primer punto del orden del día, en una realidad política. Mi primera norma de conducta ha de ser, como lo ha sido la de mi antecesor y la de todos los miembros de esta Mesa, la imparcialidad y la defensa de los derechos de todos los grupos parlamentarios y de todas las diputadas y diputados que forman parte de esta Comisión.

Debo manifestar también mi gratitud, y con ello creo expresar el sentir de toda la Comisión, al anterior presidente, don Jesús Posada Moreno, por el importante y eficaz trabajo desarrollado durante el tiempo que la presidió. El día 16 de mayo se cumplieron exactamente tres años. El talante de diálogo permanente, la tolerancia y la moderación han sido herramientas eficaces que yo no olvidaré y que han permitido a esta Comisión presentar un buen balance de resultados, tanto en la labor legislativa como en la fiscalización y control de la gestión del Gobierno.

El considerable número de iniciativas pendientes nos obligará a administrar rigurosamente los tiempos que marca el Reglamento, y en aras de la eficacia y de la eficiencia alguna vez seremos más rigurosos que flexibles: por lo que pido disculpas, por anticipado. Espero que al finalizar mi mandato, con la colaboración de mis compañeros de Mesa, con la de todos ustedes y también con la de los letrados y servicios de la Cámara, hayamos hecho un buen trabajo y personalmente, como presidente, haya pasado desapercibido, que es la mejor calificación que se le puede dar a un árbitro después de un buen partido de fútbol. Los protagonistas son ustedes, y ya les corresponde continuar los trabajos con el debate de las comparecencias que figuran en el orden del día.

Con estas palabras empezamos esta nueva etapa, que me ha tocado presidir por la confianza que ustedes han depositado en mí.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

Suspendemos la sesión por no más de cinco minutos para que pueda incorporarse el señor secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes. **(Pausa.)**

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (VILALTA GONZÁLEZ), PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS SUSPENSIONES DE VUELOS QUE VAN A PRACTICAR LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DEBIDO AL CAOS AÉREO QUE SE ESTÁ PRODUCIENDO EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 212/001949)**
- **MEDIDAS QUE TIENE PREVISTO ADOPTAR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA SOLUCIONAR LA ACTUAL SITUACIÓN DE DESORGANIZACIÓN EN LOS AEROPUERTOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/001965)**
- **MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN CON LA SITUACIÓN DEL TRÁFICO AEREO. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/001985)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, tenemos que celebrar las dos comparecencias que figuran en el orden del día del secretario de Estado de Infraestruc-

turas y Transportes, don Alberto Vilalta González, que hoy nos acompaña, y al que damos la bienvenida. La Mesa y portavoces acordó que se acumularían las comparecencias que pudiesen ser presentadas desde que se celebró la última reunión hasta hoy. Como se ha presentado la del secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes el día 13 de mayo, se acumulará a las dos comparecencias que he citado. Una es del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para explicar las suspensiones de vuelos que van a practicar las compañías aéreas, debido al caos aéreo que se está produciendo en los aeropuertos españoles; la siguiente es del Grupo Parlamentario Catalán al mismo secretario de Estado, para informar sobre las medidas que tiene previsto adoptar el Ministerio de Fomento para solucionar la actual situación de desorganización en los aeropuertos y la tercera, que se acumula, es la del propio secretario de Estado. Como es costumbre, y así lo señala el Reglamento, en primer lugar daremos la palabra al compareciente, después a los grupos parlamentarios por el orden de presentación de las comparecencias, contestará el secretario de Estado y por último fijarán posición los grupos que no han pedido la comparecencia.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Señoras y señores diputados, de acuerdo con las dos peticiones de comparecencia del Grupo Federal de Izquierda Unida y del Grupo Catalán, me voy a ceñir, en mi primera intervención, a los dos aspectos que plantean, el de la suspensión de vuelos que van a practicar las compañías aéreas y el de las medidas que tiene previsto adoptar el Ministerio de Fomento.

En relación con las suspensiones de vuelos para la temporada 1999, he de decir que se realizó una programación que a nivel global presentaba un ambicioso número de operaciones, superior al millón de vuelos, con un incremento respecto al año anterior (verano 1999 sobre verano de 1998) del 29,6 por ciento, es decir, 228.000 vuelos.

El hecho de que, por parte de AENA, se aceptara la programación de este elevado número de solicitudes se debió a dos razones: primera, que había sido requerido por las compañías esa demanda operativa y se contaba con que las compañías dispondrían de medios materiales y humanos para operarlos, y es cuestión de su exclusiva responsabilidad.

La segunda razón por la que se aceptaba es que los aeropuertos españoles y el espacio aéreo gestionado por AENA disponen de recursos suficientes para atender dicha demanda.

Con anterioridad al 20 de abril ya habían sido reformadas las programaciones iniciales por parte de las compañías, respecto a las peticiones que todos los años deben hacer, con unos casi seis meses de antelación, a cada una de las temporadas, tanto de verano como de invierno, que se trasladan a Eurocontrol. Por tanto, con anterioridad al 20 de abril, en que Iberia dijo que iba a modificar su programación inicial, disminuyendo 16.000 vuelos, ya había habido una corrección de 10.000 vuelos por parte de Iberia en este caso. Después de esta corrección de vuelos, todavía le quedaba a Iberia un incremento respecto a su programación de

un 10,9 por ciento del verano de 1999 a verano de 1998. Después de la reducción de los 16.000 vuelos por parte de Iberia, todavía quedaba un porcentaje de un 3,5 por ciento de incremento sobre el año anterior.

En realidad, las devoluciones de vuelos es una práctica normal entre las compañías aéreas en las programaciones que hacen todos los años. Si vemos, por ejemplo, qué pasó en 1997 ó en 1998, tanto en la temporada de invierno como en la de verano, comprobaremos que en el verano de 1998, sobre una programación inicial de 270.000 vuelos, hubo una devolución que la redujo a 266.000, con lo que la operación fue tan sólo de 219.000 vuelos; es decir, que hubo 49.000 vuelos respecto a la programación inicial que no fueron efectuados; es decir, un 18,8 por ciento. Lo mismo sucede, como he dicho, el verano de 1999. Sobre una programación inicial de 253.000 vuelos, que representaba un 15,6 por ciento de incremento respecto a 1998, quedó en 243.000, es decir, un 10,9 y, con la reducción del 20 de abril, quedaba todavía un 3,5. Lo mismo sucedió en la programación de *slots* del invierno de 1998, sobre 194.000 vuelos iniciales fueron operados finalmente 153.000, es decir 41.000 vuelos menos, 21,4 por ciento menos.

Si vemos otras compañías, sucede lo mismo. Remitiéndonos al año 1998, por ejemplo, respecto a los vuelos previstos de Spanair en Barcelona para el verano de 1998, se produjeron en realidad 21,7 por ciento menos que los vuelos coordinados. En Madrid, Spanair vino a hacer exactamente la misma cantidad de vuelos; Air Europa, el verano de 1998, 43,3 por ciento menos respecto a lo programado, es decir, 5.031 vuelos menos y, en Barcelona, 34,6 por ciento vuelos menos. Otro tanto sucede con Air Nostrum. En Madrid, en el verano de 1998, fueron 12,3 por ciento menos y, en Barcelona 19,8 por ciento menos; en invierno hubo unos porcentajes similares.

A partir de la última reducción, en el primer escrito de Iberia a la Dirección General de Aviación Civil se presentó el 27 de abril el programa de vuelos para el mes de mayo de 1999, las previsiones que iban a afectar a las redes de corto, medio y largo radio de la compañía. En dicha comunicación aparecían las cancelaciones de un número de líneas de la red interior que interesaban a diferentes comunidades autónomas, la de Andalucía, Levante, Baleares, Canarias, Navarra, Cataluña, etcétera. A la recepción de este escrito, la Dirección General de Aviación Civil, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, notificó a Iberia la preferencia del Ministerio de Fomento por el mantenimiento de los vuelos de la red interior y su programa completo, tal y como se anunció al inicio de temporada, de manera que, en todo caso, las reducciones que debieran hacerse se trasladaran a los programas internacionales, en los cuales hay otros vuelos en competencia que pueden dar idéntico servicio. Ello se tradujo en que, en mayo de 1999, Iberia comunicó a la Dirección General de Aviación Civil, respecto al programa previsto para el mes de junio, que se recuperaba el programa de la red interior según se había planificado al inicio de temporada y, como contrapartida, al subsistir los problemas de falta de regularidad y puntualidad, Iberia asumía un recorte de la red internacional, según se indica en un anejo que aportó la propia compañía Iberia. Es decir, Iberia no solamente mantiene un 3,5 por ciento de incremento sobre la programa-

ción del verano anterior, como ya se ha dicho, sino que, además, a partir de la programación del mes de junio, prácticamente no existe ningún tipo de modificación sobre el programa anterior presentado y evidentemente sobre el programa del verano del año anterior. Muy al contrario, en algunas de las relaciones existe un incremento de estos vuelos. Respecto a la pregunta sobre qué suspensiones se van a practicar, aquí tengo la lista por comunidades autónomas y por aeropuertos de cuáles se van a practicar y cuáles no, pero se puede comprobar que no existe disminución respecto a la previsión inicial y respecto al año anterior.

Conviene decir que las decisiones de Iberia sobre su programación de vuelos, así como su estrategia comercial, son lógicamente de exclusiva responsabilidad de sus órganos rectores. En este caso, la Dirección General de Aviación Civil cumple su función reguladora y AENA cumple su función de procurar unas infraestructuras suficientes para que la demanda de las compañías aéreas pueda ser atendida.

También conviene tener en cuenta que actualmente, incluyendo todas las cancelaciones por las diferentes compañías antes citadas, se tiene una programación para la temporada actual que se estima en unos 900.000 vuelos a realizar, lo cual representaría, respecto al año anterior, un crecimiento superior al 16 por ciento. Por tanto, el balance final de la programación para este verano, contrariamente a lo que ha aparecido en los medios de información, es positivo, no ha habido reducciones respecto al año anterior y respecto a la programación inicial en los vuelos interiores. Tengamos en cuenta que el año pasado no fue malo desde un punto de vista turístico y el crecimiento de aeronaves en los aeropuertos de AENA se cifró en un 4,5 por ciento. Aeropuerto por aeropuerto, hay que destacar que las programaciones de vuelo tienen los siguientes crecimientos. En Palma de Mallorca, del 14 por ciento; en Ibiza, del 8 por ciento; en Alicante, del 25 por ciento; en Málaga, del 17; en Gran Canaria, del 27 y en Tenerife-Sur del 17. Además, en estos aeropuertos la mayoría de los vuelos son charter, por lo que los ajustes anunciados por las compañías regulares no afectarán de forma significativa a la operativa de los aeropuertos turísticos. Entre tanto, lo que sí cabe esperar es que las compañías aéreas vayan ajustando sus flotas, vayan ajustando sus plantillas, para que pueda cumplirse toda la programación que ha previsto cada una de ellas.

Pasando ahora a las medidas que se han adoptado para la problemática del tráfico aéreo, quisiera significar que existen diferentes acciones para aliviar los efectos sobre los pasajeros y sobre los vuelos: acciones dirigidas a las compañías aéreas en relación al establecimiento de canales de comunicación instantánea con los jefes de escala; creación de un comité de seguimiento, integrado por AENA e Iberia, compañía más importante desde el punto de vista de programación de los vuelos en España; acciones dirigidas a que Iberia debe comunicar, antes de las 23 horas del día anterior, las cancelaciones que realizará al día siguiente; acciones dirigidas para que se haga un seguimiento específico de los vuelos con demoras iguales o superiores a una hora para asegurar que la compañía aérea adopta las medidas adecuadas para los pasajeros; acciones internas de AENA que sirvan para mejorar la situación del aeropuerto

de Madrid, Barajas, y también del de Barcelona, con las que se pueda conseguir una mejora real del conjunto.

Por tanto, son acciones encaminadas al logro de una mejora sobre la puntualidad, eliminación previa de los vuelos precancelados de los sistemas de información al público; espera en cabeceras, sistema éste que se utiliza en otros aeropuertos y también se había utilizado con anterioridad en Barajas; ruta alternativa del eje Madrid-Barcelona y reactivación con ello de la ruta Zaragoza-Barahona; desdoblamiento del eje Madrid-Barcelona por Castejón y Calamocha, lo que representa que se ha pasado de una capacidad de control de 35 a 35 más 31, por tanto, estamos en más de 60 operaciones a la hora las que permite este desdoblamiento que ya es operativo; eliminación de la obligatoriedad de presentar los planes de vuelo en la oficina de Madrid-Barajas, previsión que se estableció en ciertos momentos y que facilita y simplifica el sistema; acciones tendentes también a atenuar en lo posible los efectos directos sobre los pasajeros, reforzando la figura del ejecutivo de servicio; la mejora de información a los pasajeros y bien es verdad que existen todavía problemas en cuanto a esta información, no solamente por parte de AENA sino especialmente por parte de las compañías aéreas que son con las que el usuario tiene que celebrar el contrato de servicios; refuerzo de la presencia del personal de AENA e Iberia en las terminales; refuerzo de la atención al pasajero por parte del aeropuerto; apertura de puntos de restauración siempre que haya todavía pasajeros; tratamiento específico a los pasajeros de los vuelos afectados; refuerzo de los recursos de handling de Iberia. Todo ello en lo que corresponde a aeropuertos.

Por lo que se refiere a navegación aérea y dentro de esta área importante, las acciones en curso para reducir las incidencias sobre puntualidad y cancelaciones se han centrado en los siguientes aspectos: La agilización de los procesos de obtención de habilitaciones de control tanto en torres como en centros de control. El 24 de marzo ya se ha alcanzado un acuerdo global con la USCA, la Unidad Sindical de Controladores de la Circulación Aérea, lo que permitirá adelantar la incorporación de los controladores al sistema productivo. Éste acuerdo está dirigido a sacar del turno ordinario a los instructores e incluirlos en turnos de formación para nuevas habilitaciones. Éste era uno de los cuellos de botella de las habilitaciones de los controladores que habían llevado a cabo sus estudios y hacía falta esta habilitación.

El hueco dejado en este caso por los instructores es cubierto por controladores a cargo de horas de módulo. El módulo es un elemento que preveía el convenio colectivo y que permitía tener una actuación especial por encima de las horas previstas en el convenio para poder llevar a cabo actuaciones en momentos especiales. En base a este acuerdo, fueron ofertados el 21 de abril módulos de ampliación de jornada en los centros de control para iniciar su ejecución a partir del primero de mayo y es operativo en este momento. La realización de la jornada modular ofertada tiene carácter voluntario para los controladores, pero una vez aceptada individualmente es de obligado cumplimiento.

Por otro lado, también se ha centrado en el incremento de las capacidades de tráfico en espacios con alta demanda de tráfico. Así se ha incrementado la capacidad del espacio

aéreo del terminal TMA de Madrid para la temporada de 1999, alcanzándose 68 operaciones que corresponden a las operaciones de las que es capaz el aeropuerto. En este momento se actúa en el aeropuerto y, por tanto, la capacidad del espacio aéreo es coherente con la capacidad del aeropuerto.

Asimismo, se ha incrementado la capacidad de control de tráfico aéreo, entre otros, en los aeropuertos de Barcelona, Bilbao, Alicante, Tenerife— Norte y Tenerife-Sur para la temporada verano 1999. Con el fin de acelerar los procesos formativos se ha creado una comisión mixta AENA-USCA que ya estaba prevista en el convenio colectivo para establecer los programas que permitan la aceleración de los procesos formativos, y de obtención de habilitaciones, con objeto de incorporar hasta 741 controladores para el año 2003, vinculándose el cumplimiento de ese objetivo a la consolidación retributiva del complemento de disponibilidad que recordemos eran 1.400 millones de pesetas. Las inversiones previstas para incrementar la capacidad de instalaciones en relación con la formación superan los 2.000 millones.

Se está llevando a cabo un plan de integración de las bases de datos de aeropuertos, navegación aérea y compañías aéreas a fin de potenciar la toma participativa de decisiones en materia de concesión de *slots* para evitar demandas ficticias de los mismos y para dotar de mayor número de efectivos a la plantilla de controladores. Para poder disponer de un mayor desdoblamiento de sectores aéreas y mejorar la gestión en zonas de alta ocupación, se están realizando acciones en tres sentidos: Ampliar la plantilla de controladores, que esperemos que en el 2003 habrá alcanzado la cifra de 1.826 como mínimo, y se ha acordado agilizar en lo posible la tramitación para la incorporación de nuevos controladores a los puestos operativos, así como ampliar de forma voluntaria la jornada de los controladores en activo. Se ha previsto la posibilidad de vuelta al servicio de los controladores que se encuentran en situación LER, que en el argot de los controladores corresponde a lo que se llama licencia especial retribuida cuando sus condiciones lo permitan.

Estas son en grandes líneas las actuaciones que se están llevando a cabo, muchas de ellas son operativas, para solucionar la problemática actual en los aeropuertos y en el espacio aéreo. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué desea señor Sedó?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Para una cuestión de orden ¿El señor secretario de Estado tendrá otra intervención durante su comparecencia?

El señor **PRESIDENTE**: Dice el señor secretario de Estado que ya ha cumplido con su primera intervención, pero precisando el orden de debate que expuse en mi primera intervención, vamos a modificarlo un poco para mayor operatividad. Es decir, después de que intervengan los grupos por el orden de petición de comparecencia, daremos la palabra a los restantes grupos para que fijen posiciones; inmediatamente después el secretario de Estado tendrá otra intervención y si lo desean los grupos que han solicitado la comparecencia habrá una pequeña réplica.

Tiene la palabra en estos momentos don Julián Fernández Sánchez, en representación del Grupo de Izquierda Unida.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Señor Vilalta, bienvenido a esta Comisión. Gracias por sus explicaciones, aunque como viene siendo habitual con todo lo que rodea al tráfico aéreo, la verdad es que sirven de poco. La realidad que constatamos es que todas estas medidas que ustedes vienen desgranando no están siendo efectivas de momento.

De sus palabras inicialmente extraigo alguna conclusión y es que, a pesar de la supresión de esos 16.000 vuelos de Iberia y de otras compañías, da la impresión, por lo que nos ha ido facilitando, que está aumentando el servicio a las comunidades, hay más vuelos. A nosotros nos parece que esto es la cuadratura del círculo. Se suprimen una cantidad enorme de vuelos y al mismo tiempo algunos aeropuertos ven incrementados, en porcentajes que usted nos ha ido dando, esos vuelos.

Por otro lado, hay algo que usted ha dicho que también nos ha sorprendido, y es que durante la presente temporada en la programación de vuelos que han hecho las respectivas compañías hay incrementos muy fuertes (29 por ciento Iberia y otros porcentajes para otras compañías), y Aena ha ido aceptando estos planteamientos de las compañías aéreas. ¿Cómo es posible que Aena haya estado aceptando el planteamiento de las compañías viendo el terrible caos que está asolando el tráfico aéreo y nuestros aeropuertos? Nosotros nos preguntamos qué tipo de gestión están llevando a cabo para que se dé esta circunstancia de aceptación de un incremento muy grande de vuelos cuando, por otra parte, vemos que hay razones objetivas para pensar que no hay capacidad para esos incrementos en este momento.

Nosotros hemos pedido su comparecencia para que nos explicara a qué se debía esta suspensión de vuelo pero eso lleva implícito el que nos explique al mismo tiempo qué está ocurriendo con el tráfico aéreo, qué medidas se están tomando, algunas de las cuales usted nos ha ido relatando, y, en definitiva, qué piensan hacer para solventar esta situación que para nosotros está adquiriendo en este momento unos tintes de cierto dramatismo. A nuestro grupo político le preocupa porque vemos que no se están adoptando las soluciones pertinentes que arreglen este gran desbarajuste. En definitiva lo que ustedes están haciendo es que en cada momento están buscando un chivo expiatorio que justifique su propia inoperancia. En un primer momento fue la falta de capacidad del aeropuerto de Barajas; en un segundo momento la responsabilidad se la han cargado a los pilotos diciendo que es por culpa de la huelga. La huelga tuvo lugar durante unos días determinados y en este momento no tenemos constancia de que los pilotos estén en huelga, pero el tráfico aéreo y la puntualidad han caído. El último dato de ayer dice que Barajas registraba unos retrasos medios de 39 minutos, y no solamente de la compañía pública Iberia, sino también del resto de compañías y se siguen cancelando vuelos.

Como le decía, en cada momento ustedes están sacando esos chivos expiatorios, pilotos; falta de operatividad de Barajas; la guerra de Yugoslavia; y la última razón que

están aduciendo es la falta de controladores. Todas estas coartadas son las que ustedes y el Gobierno están buscando para justificar lo que nosotros creemos que es injustificable.

Lo que tienen que hacer es empezar a admitir que estamos ante una situación bastante crítica y que la misma no se va a resolver intentando escabullirse y eludir responsabilidades, porque cada vez que ustedes responsabilizan a los pilotos de este desastre lo que están haciendo es que el usuario del avión no acepte la autoridad del piloto; en los aviones el piloto está adquiriendo tan mala fama que ya los pasajeros no aceptan esa autoridad. En este estadio es donde están ustedes situando el conflicto, y a nosotros nos parece grave: el responsable del avión, que es el comandante en vuelo, resulta que ya no tiene autoridad porque moralmente está desarmado por este tipo de propaganda que ustedes están haciendo. Hemos visto casos terribles, donde los pasajeros se dirigen a la cabina del piloto con intención de agredir, de insultar. Estamos viviendo situaciones terribles en todo este contencioso.

A nosotros nos sorprende muchísimo que se siga atacando a este colectivo, que no digo que no sea elitista, que además ha ido doblegando a los distintos gobiernos, no solamente a este, han ido poniendo sus condiciones, pero al final lo terrible es que nuestras vidas las ponemos en manos de hombres que están estresados, que son insultados, que son medio agredidos, y nosotros tenemos que subir a esos aviones, por eso es grave. Ustedes no pueden seguir cargando las tintas y diciendo que la responsabilidad es de los pilotos, porque de esta manera lo que están consiguiendo es lo que está ocurriendo diariamente, lo que viene en los titulares de prensa todos los días: la Guardia Civil evita un motín en Barajas; los pasajeros de un vuelo de Iberia, después de tres horas de espera, se amotinan y tienen que intervenir las fuerzas de orden público; la policía evita el altercado de un grupo de pasajeros en Barajas que, después de que se les cancela el vuelo, finalmente reaccionan lógicamente muy cabreados y montan todo tipo de espectáculo; los pasajeros de un vuelo a Palma forman una cadena humana de protesta contra Iberia —ese es otro titular—; pasajeros que bloquean una puerta de embarque. Esta es la situación que están creando ustedes y que es insostenible. Podría seguir así durante muchísimo tiempo, porque el espectáculo de todos los aeropuertos, no solamente de Barajas, es terrible.

Ustedes siguen incumpliendo todos los compromisos, no solamente con los pilotos, sino que están creando otro frente de conflicto con los controladores. Además los vecinos de los alrededores de Barajas, de San Sebastián de los Reyes o de Alcobendas van a bloquear también el aeropuerto porque ustedes están incumpliendo las medidas sobre impacto ambiental y sobre las rutas aéreas que pasan por municipios. Al final también son nuevos incumplimientos.

Señor Vilalta, las cancelaciones de vuelos, se han convertido ya en algo totalmente habitual, así como los retrasos y la falta de información a los viajeros, que es lo mínimo que se debería de proporcionar. No es entendible que en un país civilizado y moderno un pasajero llegue a un aeropuerto y nadie le explique si va a estar una hora o siete esperando. Lo suyo es que al usuario se le diga: su vuelo no

va a salir hasta dentro de seis horas; y mientras tanto el pasajero hace lo que cree oportuno: se va, se busca el tren, se busca el autobús, o hace otra cosa. Esa es la situación. Incluso se está negando ya la información a los pasajeros, algo que está totalmente fuera de lugar. Además cuando te toca quedarte en tierra ya no es que no te proporcionen información, es que nadie te proporciona las condiciones de permanencia. Hay pasajeros que tienen que pasar la noche en Barajas; hay otros pasajeros que no hay manera de buscarles una cama para que duerman; otros muchos pasajeros se quedan sin comer, sin cenar, hay niños, mujeres, ancianos. Esta es una situación, señor Vilalta, que no es solamente un problema de congestión aérea, sino de ineficacia total y absoluta por parte de los gestores. Yo creo que me faltan calificativos para describir esta situación.

Durante el año pasado y el anterior, la razón que con más fuerza han venido esgrimiendo es que hasta que no estuviera construida la tercera pista de Barajas no se podía dar salida al incremento de tráfico aéreo. La tercera pista ha estado siendo la excusa perfecta durante dos años y medio aproximadamente. Cuando la tercera pista está operativa y se pasa de 50 a 75 operaciones hora, vemos que el problema persiste exactamente igual. Luego se habla de los cambios de configuraciones en el tráfico aéreo, que inicialmente lo hacen ustedes de una manera atropellada, cuando se realizan aquellas pruebas y crean un gran caos, porque no hacen primero unas simulaciones que hubiesen sido preceptivas, sino que se efectúan en un mes de mucho tráfico aéreo y se monta el gran espectáculo.

La nueva pista está terminada, por fin, con una inversión multimillonaria; la torre de control nueva está operativa; han invertido 21.000 millones para el nuevo sistema de gestión informática para regular el tráfico aéreo; y, a pesar de esas enormes inversiones, seguimos teniendo no ya el mismo problema sino uno multiplicado. Han tenido todos los medios a su alcance, todo el dinero necesario para hacer las inversiones pertinentes para el desarrollo del principal aeropuerto del país, al que se suponía culpable del retraso en cadena que se producía en el resto; han tenido también posibilidad de planificar correctamente qué necesidades había en cuanto a pilotos y controladores, de tomar las medidas necesarias para que el tráfico aéreo funcione con normalidad, pero, a pesar de que han tenido todo en la mano y llevan tres años gobernando, esto funciona muchísimo peor que en 1996. Esperamos que en su respuesta nos diga a qué obedece realmente esta situación. De las explicaciones que nos ha dado anteriormente no he podido sacar conclusiones sobre qué van a hacer para evitar todo esto. No sé si tienen que contratar más pilotos o más controladores, o si tienen que crear nuevas infraestructuras, pero ustedes son Gobierno y tienen la obligación de poner todos los medios para que el conflicto se solucione.

El señor Irala decía hace unos días que la culpa del caos es de la falta de controladores. Ha mandado una carta personalizada a los usuarios del transporte aéreo diciendo que vamos a seguir sufriendo alteraciones de vuelos como consecuencia de los desajustes debidos a la falta de controladores. El ministro dijo, y usted mismo acaba de decir, que han puesto en marcha medidas para facilitar el acceso y formación de nuevos controladores. Por los datos que tenemos, la única escuela civil que imparte cursos para promo-

cionar a los controladores tiene una capacidad de 50 alumnos cada cuatro meses —150 controladores por año—, los cursos tienen una duración de 18 meses y hay un período de prácticas. De todo esto podemos deducir que tampoco les van a salir bien los planes de contratar 741 nuevos controladores para el año 2003. Si la capacidad de la escuela de formación de controladores es insuficiente, me da la impresión de que no va ser posible que cumplan su deseo. Tienen una salida mucho más fácil que pueden implantar con cierta rapidez. Si de sus análisis deducen que el problema en este momento es la falta de controladores, el Ejército del Aire tiene 600 licencias de controladores y de ellas hay una ocupación para 350, con lo cual unos 200 controladores estarían disponibles para incorporarse y dar solución a este problema en un tiempo relativamente corto. Esa podría ser una salida; se lo digo para que la valoren. Ya nadie les cree, nadie sabe cuál es la situación y qué es lo que hace falta hacer. Cada vez nos cuentan una historia distinta. No es que no les creamos aquí, en el Parlamento, es que en la calle han perdido la credibilidad, no les cree absolutamente nadie. Izquierda Unida les propone que, si realmente hay un estado de necesidad y casi un estado de emergencia, valoren la salida que tienen: en el Ejército del Aire hay un exceso de controladores que tienen la misma formación que cualquier controlador civil y lo único que hace falta es una homologación. Es una salida que les aconsejo que miren.

Por otra parte, como le decía, ustedes —el Ministerio de Fomento— han perdido toda credibilidad como gestores y creemos que sería necesario que este Parlamento tomase medidas. Nuestro grupo político no se va a quedar cruzado de brazos viendo que, a lo largo de estos años, no han dado solución a este problema. Hemos propuesto que se cree una subcomisión dentro de la Comisión de Infraestructuras en la que los grupos puedan apuntar soluciones que den salida a este contencioso. Todavía no ha sido debatida esta iniciativa, pero esperamos que cuente con el beneplácito de la mayoría de la Comisión. No quedan muchas más posibilidades. No confiamos ya en la gestión de este Gobierno para que dé solución al problema y creemos que tiene que intervenir el Parlamento para proponer las soluciones eficaces que crea más convenientes; esa es nuestra posición. Veremos si esta idea tiene viabilidad. Esperamos que sea así.

Quiero reiterar lo que he dicho anteriormente: no nos podemos creer la información que nos dan, lo siento mucho. En cada momento atribuyen la responsabilidad del caos aéreo de este país a un colectivo distinto. No admiten ninguna responsabilidad como gestores, sea la que sea: ni desde la Presidencia de Iberia, ni desde la de AENA, ni desde el aeropuerto de Barajas, ni desde el Ministerio de Fomento o por parte del ministro; no aceptan ninguna responsabilidad. Creo que en política hay que asumir los errores cuando uno se equivoca. Quizás lo conveniente y deseable sería que un nuevo equipo, con un nuevo ministro al frente, asuma estas responsabilidades y dé salida a una situación que en este momento es caótica.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación y en representación del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra don Salvador Sedó i Marsal.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Gracias señor Vilalta, por su comparecencia a petición nuestra, de otros grupos y a petición propia. Gracias por su información. Su intervención nos muestra las medidas de urgencia tomadas para salvar el escollo actual y nos da alguna información interesante al explicarnos el exceso de solicitudes previsto. Estos excesos son muy malos porque luego, con los recortes, da la impresión de que todo se hace mal.

Hoy no estamos en situación de hacer muchas preguntas. Voy a hacer una serie de reflexiones que podrán resumirse en dos preguntas: ¿cómo se ha llegado a esta situación? ¿Por qué, cuáles son las causas? No le voy a pedir grandes respuestas ni, mucho menos, responsabilidades. Creemos que el tema es mucho más complicado porque hay que analizarlo dentro de la esfera de malos planteamientos de la organización de las propias empresas implicadas, planteamientos iniciales de AENA y planteamientos de la situación de la compañía Iberia en relación con sus pilotos. La situación actual en la que está la compañía, en su fase de inicio de la privatización, debe influir mucho sobre los verdaderos dueños de la compañía. Podemos casi afirmar que no se puede privatizar Iberia porque no es compañía estatal. Iberia es una compañía propiedad de los pilotos, aunque no tengan ningún título de propiedad. Es un fuerte grupo de presión, al igual que hay otro fuerte grupo de presión, dentro de AENA, que son los controladores. Digo grupos de presión por no decir grupos de chantaje. Es muy grave lo que está sucediendo, pero verdaderamente los pilotos pueden dejar la compañía en tierra, los controladores los aviones en el suelo y todo el tema aeroportuario del país se va al traste. ¿Qué pasa aquí? Hay una serie de cosas que por un lado salen, por otro se esconden y no hay manera de saber la realidad de lo que sucede. ¿Hay una solución inmediata? Nosotros no la vemos. Usted nos propone una serie de medidas que pueden ser buenas, iremos adelante con ellas. En este momento nosotros estamos pensando en un futuro más lejano. Se pasará el verano, habrá problemas, se superarán, los aguantaremos, y cuando lo digo en plural me refiero al usuario, porque durante mucho tiempo se ha olvidado que el usuario debía ser el protagonista beneficiario de todo el tema.

Señor secretario de Estado, a nosotros nos preocupa AENA dentro de su navegación aérea. Nos preocupa el tema del status de sus controladores. Desde que se creó AENA pasaron unos funcionarios al organismo y allí se estableció un status que no podía sostenerse, quizá sera demasiado amplio y no lo suficientemente concreto. A lo mejor tenía que haber sido más generoso pero más concreto en la forma de establecer el funcionamiento de los controladores. ¿Por qué hubo tantas horas extras de controladores en los últimos años? ¿Por qué hubo una huelga de controladores hace unos meses, poniendo por delante la seguridad en contra de las horas extras, cuando durante cinco años no se miraba por la seguridad y se habían hecho muchas horas extras? Después entraré en un tema muy concreto sobre algo que sucedió el sábado pasado. ¿Por qué no pueden habilitarse más controladores? ¿Qué se necesita para ser controlador? ¿Por qué hay este numerus clausus, que para ser controlador hay que estar en el esquema de los controladores y que para ser piloto hay que estar en el esquema familiar de los ya pilotos o ya controlado-

res? Esto sucede y es vox populi. ¿Por qué no se nos dice, o se tiene que analizar a fondo, cuál es la función que hace el controlador y qué cobra por ella? ¿Es verdad que el controlador cobra a razón de 15.000 a 18.000 pesetas la hora extra de trabajo? Esto es una información que salió del Ministerio hace poco.

Con respecto a las rutas, hay cambios en ellas. Dentro de pocos días volverá a haber cambio de rutas en los cielos españoles. En Europa ha habido cambios, lo que produce problemas. Estos problemas son asimilables pero, en el establecimiento de estas rutas, ¿trabaja solamente Aviación Civil y AENA? Se quejan los pilotos de que ellos, que son protagonistas en el cielo de todo el vuelo aéreo, no han sido consultados. No voy a entrar en el tema de los slots. Está clarísimo que hay un exceso de solicitud de ellos, se piden más slots que capacidad, por tanto, esto justifica que se pudiese reducir el número de vuelos.

En cuanto a la gestión de AENA, ¿los aeropuertos son gestionados por AENA? Nuestro grupo no va a entrar en el tema de la gestión descentralizada de los aeropuertos, ya lo haremos más adelante. AENA es propietaria de los aeropuertos, los tiene que gestionar. ¿Quién lleva la información en los aeropuertos, las compañías, los suyos propios? ¿Quién trata al usuario dentro del aeropuerto? Usted nos ha dado una serie de medidas encaminadas a salvar el trato con el usuario, pero, ¿cómo puede el usuario pasear por los aeropuertos, dándole información de media hora en media hora? Como decía el anterior interpelante, puede estar horas en el aeropuerto sin saber a qué hora sale, haciendo cola en distintas puertas y trasladándose de una a otra. ¿De quién es la culpa? ¿Es de la compañía? Que se diga, porque si no lo está pagando el personal de tierra, ya sea de la compañía, ya sea de AENA, que no tiene más información, porque a ellos no les llega, y están dando la cara al público, mientras el responsable no está presente.

Nos ha dicho usted quién suspende los vuelos y por qué, que posiblemente sea por exceso. Cuando se suspende un vuelo ya había pasajes vendidos y estos pasajes se trasladan a otro vuelo. Usted decía que a las 11 de la noche del día anterior la compañía comunica las cancelaciones del día siguiente, pero es muy difícil que el usuario se quede satisfecho, aunque se lo comuniquen unas horas antes. ¿Qué pasa con el usuario que tenía billete para aquellos vuelos? Me parece que estamos, sin darnos cuenta, dando vueltas a una bola de nieve, haciéndola rodar pendiente abajo.

No voy a entrar en los *handlings*. Una de las preguntas que teníamos para el presidente de AENA, que comparecerá después, venía de referencias anteriores sobre el tema de las maletas, que sucedió hace casi un año. No vamos a entrar en él porque es otro tema para analizar por qué pasa esto, que va todo unido. ¿Por qué los vecinos de Barajas, tercera pista, tienen tantos problemas con el impacto ambiental? ¿Es que cuando se proyectó la tercera pista de Barajas hace años, fuera de esta legislatura, no se contaba con que el impacto ambiental iba a perjudicar a las poblaciones colindantes a este aeropuerto o a obras futuras y, por tanto, deberían estar las licencias de construcción de viviendas limitadas en las zonas afectadas? Posiblemente —lo dejo en condicional— se ha edificado en zonas donde

no se debía haber hecho; ahí existe otra responsabilidad. ¿Quién no dio la información? ¿Quién ha dado licencias?

Respecto a Iberia, señor secretario de Estado, le he dicho que no sé si existe propiedad o no. Se habla mucho sobre el sexto convenio, que faltan flecos para llegar a él. ¿Qué flecos faltan? Que nos lo digan, porque hoy sale en la prensa que a lo mejor los pilotos del Sepla aceptan algo de la última oferta de Iberia sobre una paga extra de 700.000 pesetas. A la gente le gustaría saber si los pilotos son gente privilegiada, con unos sueldos multimillonarios, porque así lo consideramos todos, aunque a lo mejor no es así, pero es lo que nos dicen los medios de comunicación, ya que con las preguntas no lo hemos conseguido resolver. Esto es lo que nos han dicho, aunque hay mucho más. ¿Es un problema de este convenio que la ley fiscal en estos momentos esté pidiendo que las personas declaren los ingresos en especie? En Iberia esta cuestión afecta a muchos, por las posibilidades que tienen de adquirir billetes los pilotos y sus familias para desplazamientos, que no se declaraban como especie en sus declaraciones de Hacienda; ahora sí se solicita y ellos reclaman que sea la compañía la que responda por ello. No sabemos si se cobran dietas especiales. Sabemos que el viaje puede ser estresante para el comandante del avión, y nosotros confiamos en ellos, pero la suma de tantos hechos dejan la impresión —fatal impresión— de que esto no funciona.

El personal de cabina también tiene problemas, por suerte en estos momentos no los han manifestado, pero con estas perspectivas, ¿cómo se nos presenta el futuro? ¿Más pilotos? De acuerdo, más pilotos, pero hay numerus clausus, cuesta mucho llegar a ser piloto. Hace poco se escribió un artículo en un periódico que se refería a los pilotos, creo que fue un artículo interesante pero desafortunado, el que se señalaba quiénes estaban pilotando en el mundo de la aviación. El sindicato Sepla es el que verdaderamente manda en la aviación española, es el que manda en todo el espacio aéreo. Si ellos paran, todo está parado, por lo tanto, hay que solucionar sus problemas, pero conociendo cuáles son.

En esta Cámara se ha aprobado la creación de un colegio de pilotos comerciales, que está compuesta por la asociación de pilotos comerciales de aviación, que como tal podría solventar algunos de los problemas de sus miembros que no se encuentran cómodos dentro de su sindicato; un sindicato que en estos momentos tiene unos 1.500 pilotos en ejercicio en Iberia, 350 en Aviaco, 250 en Air Europa, 200 en Spanair, 150 en Air Nostrum, prácticamente todos están ahí, porque hay ventajas que no se logran en ningún otro lugar, como, por ejemplo, el seguro de la pérdida de licencia. Si a través de un colegio profesional o de otro organismo, pudiesen compensarse algunas cosas que ofrece el sindicato, muchos de ellos se saldrían porque no están contentos con su situación, porque no están de acuerdo en la forma en que se gestiona este sindicato, porque no es una forma muy sindical —valga la redundancia— y se actúa de otra manera.

¿Cómo es posible que desde la asesoría de Sepla —asesoría que lamentablemente todos conocemos, que figura incluso en el directorio de Sepla— parece que, compatiblemente, se ha solicitado y se han puesto pegas a los estatutos del colegio de pilotos, enviando el estatuto al Consejo de

Estado, cuando esta Cámara hace poco tiempo ha aprobado la creación de diferentes colegios profesionales y nunca ha habido problemas? El texto de los estatutos para la creación del colegio de pilotos es el mismo, sólo cambia el nombre. Los pilotos comerciales, sin embargo, han puesto pegas y el estatuto está parado en Aviación Civil desde hace bastante tiempo y ahora ha pasado al Consejo de Estado.

Señor secretario de Estado, hoy mi intervención es más bien una reflexión que me la provocó un programa de televisión. Yo no sé si usted estuvo en Cataluña el pasado fin de semana, pero le rogaría que solicitase a la televisión catalana, al Canal 33, que le mandase la cinta del programa *Millenium*, dirigido por un ex director de Televisión Española, el señor Colom, que hace años dirigía también el programa *Informe Semanal*. El programa a que me refiero terminó a las tres de la madrugada —comenzó muy tarde también— y comenzó después de la proyección de una película titulada *El viaje del Fénix*, una película que no venía al caso, se trataba de un avión que tiene un percalce y le montan otro motor. El argumento no tenía nada que ver con lo que venía después, pero se trataba de un avión. En el debate posterior a la proyección estaba presente el moderador, señor Colom, estaba también un piloto, un comandante representante del Sepla y un representante del sindicato de los controladores. Cuando terminó el programa yo me quedé muy inquieto. En un momento dado, yo, que soy una persona que creo en Dios y en sus representantes y que soy de los que pienso que hay ángeles en el cielo volando y que esos ángeles podían ser los representantes de Dios, saqué la conclusión de que volando como representante de Dios sólo estaba el comandante. Porque el comandante vino a decir que ellos eran los pilotos y que la culpa de todo lo que pasa es de AENA; todo es de AENA, contra AENA; AENA es una máquina de hacer dinero, sólo se gasta en tiendas y en mármol, no hay inversiones, se ganan 120.000 millones de pesetas al año, y eso se dice en televisión. El representante de los controladores estaba tan tranquilo, incluso se insinuaba contra su propia compañía. Por tanto, la impresión que sacaría el público no debía ser nada buena. Lo más feliz es que todas las intervenciones tuvieron lugar a las dos o las tres de la madrugada y a esas horas pocas personas lo estarían viendo. En el programa se dijo que el ministro cumplía mucho y muy bien y que el señor Aznar no tenía que cesarlo ni mucho menos. Ya sabe, señor secretario de Estado, que nosotros no votamos la reprobación ni tenemos intención ni lo haremos; estamos en otra línea. **(Rumores.)** Los asistentes al debate decían que el señor ministro y todo su equipo estaban aleccionados para gestionar mal. Nos hablan de ocultismos y el representante de los pilotos nos llega a decir que las nuevas rutas las hace AENA con un compás, en un despacho y no se consulta con ellos. Menos mal que el día antes de establecer estas nuevas rutas en el aeropuerto de Barajas tomaron nota de algo que los pilotos habían dicho, porque si no, en una de las rutas, si un 747 hubiera entrado a la velocidad que le habían establecido —y lo dicen libremente y se quedan tan tranquilos—, se cae. Esto se dice en una televisión pública.

Se dice también que en Fuerteventura y Alicante sus aproximaciones no están controladas por radar. Yo no lo sé. Se quejan los controladores que en la torre nueva de Barajas tienen que ver por televisión los aviones aparcados en el

otro extremo del aeropuerto, porque directamente no se ve, posiblemente no se ve por la lejanía, pero es que el aeropuerto es muy grande. El representante de los controladores nos dice que las máximas en el mundo de la aviación son —por el orden que las mencionaré— las siguientes: seguridad, orden, rapidez y economía, y que en estos momentos lo que impera desde la Administración es la economía y después la seguridad. Al oír todas estas declaraciones, lógicamente uno piensa que hay que hacer algo, la gente tiene que hablar, se tiene que explicar más concretamente y es necesario saberlo todo.

El representante de Izquierda Unida ha dicho que van a solicitar o han solicitado la creación de una subcomisión dentro de esta Comisión. Nuestro grupo, señor Vilalta, es muy reactivo a la creación de subcomisiones porque a veces ello se utiliza para investigar personas y nosotros no queremos investigar personas, pero nuestro grupo en estos momentos se está planteando —reglamentariamente tendremos que tratarlo y posiblemente lo haremos a partir del día de hoy puesto que ayer hablamos del tema pero faltan por concretar puntos—, no la creación de una subcomisión sino de una comisión de investigación en el Parlamento para analizar todo este problema, no para resolverlo, puesto que no somos nosotros quienes lo tenemos que resolver, pero queremos saber qué es lo que verdaderamente está pasando. No queremos decir que ustedes no sepan lo que está pasando pero aquí hay muchas lagunas que no enlazan y que hay que enlazar, y pedimos una comisión de investigación porque todo aquel que se pida que comparezca ante ella tiene que venir obligatoriamente a declarar; tiene que venir a declarar desde el punto de vista de la responsabilidad que una comisión creada por ley puede representar. Lo haremos para que en esta legislatura podamos sacar no diré un libro blanco pero sí unas conclusiones que puedan ayudar a los diferentes ministerios, porque en este asunto también está implicado el Ministerio de Industria —todo el tema Iberia corresponde a Industria—, para ver si en un futuro resolvemos este tema. Porque si no se entra fuertemente en el mismo y damos fuerzas a la Administración para que establezca quién es quién y qué debe hacer el que tiene una cierta responsabilidad en el campo de las compañías esto no tiene solución. Continuará siendo Iberia propiedad de los pilotos y nos pararán los aviones cuando ellos quieran; ellos, los controladores u otro personal de tierra.

Es muy fácil discutir para intentar resolver el problema pero yo sé que ustedes se van a romper el cerebro buscando soluciones porque la situación es muy difícil. En Estados Unidos, hace unos años, Reagan lo solucionó despidiendo a todos los controladores que le hacían huelga, pero tenía donde acudir, que era a todo el grupo militar. Si hay una problemática de otro tipo se puede sustituir a una persona por otra; nosotros reconocemos que es difícil sustituir a un piloto por otro, pero también hay que reorganizar muchas cosas. Hay que reorganizar que una compañía bandera como es Iberia no tenga tantos modelos de aviones porque con tantos modelos tiene muchísimas tripulaciones y más de una vez ha sucedido que llega un avión a un aeropuerto, ha terminado el horario de su tripulación y allí no hay una tripulación de aquel modelo, cuando a lo mejor hay cuatro o cinco de otros modelos, y el avión se queda parado. Es

todo un conglomerado de cosas. Buena labor le ha tocado, para lo cual le deseo mucha suerte.

El señor **PRESIDENTE**: En representación de los grupos parlamentarios, para fijar posición, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Segura, en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, una vez más un alto cargo del Ministerio de Fomento comparece para hablar de cuestiones que afectan a un tema tan absolutamente singular como es el tráfico aéreo, sus infraestructuras, sin presentar ni un solo papel. Usted, sin duda alguna, es un demócrata, lo somos quienes nos encontramos aquí, pero la democracia hay que demostrarla en el quehacer diario, y un secretario de Estado demócrata hubiese enviado, con tres o cuatro días de antelación, un informe lo más amplio posible, al menos equivalente al que llevan dos meses repartiendo, desde esos amplios gabinetes de prensa de decenas y decenas de periodistas contratados para la publicidad e imagen de AENA, en los diferentes medios de comunicación.

Debe quedar clara constancia de que el señor secretario de Estado no ha repartido la más mínima información. Consiguientemente, este es un debate, uno más, estéril. Los demócratas, que entendemos del rigor y de la seriedad procedimental, naturalmente debemos previamente informarnos y no acudir a un debate de esta índole, fruto de una intervención que acepteme, señor Vilalta, que no evalúe por no herir su sensibilidad pero que quien la lea sacará las conclusiones adecuadas.

En un tema de tal calado el señor secretario de Estado, insisto, no aporta previamente ninguna documentación, que era necesaria, como le voy a poner de manifiesto. En segundo lugar, ha hecho una exposición notablemente más reducida que aquella información que podamos sacar, con la falta de medios e información que nos aporta el Gobierno, que no nos aporta ninguna, de los medios de comunicación. Tengo aquí centenares de fotocopias de declaraciones públicas del ministro de Fomento, del secretario de Estado de Infraestructuras y de los cargos públicos que intervienen en los medios de comunicación, sobre todo a través de los gabinetes, porque hay cargos públicos que tienen competencias en esta materia que son absolutamente desconocidos por esta Cámara, por los medios de comunicación, por los ciudadanos y prácticamente por las compañías. Me refiero, por ejemplo, al director general de Aviación Civil. Si yo hiciese una encuesta preguntando el nombre del director general de Aviación Civil, que lo tendríamos todos memorizado como consecuencia de sus comparecencias públicas, probablemente me llevaría la sorpresa de que un porcentaje elevado de miembros de esta Comisión desconocen su existencia. Me refiero al director general de Aviación Civil, que depende de usted directamente, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Hoy pasaremos esta comparecencia y quedarán las anécdotas de los pilotos; que si un piloto... En fin, las cosas que se han oído aquí. Anécdotas exclusivamente. Anécdotas irrelevantes, sin calado, sin seriedad. Nuestro pueblo, 40 millones de ciudadanos españoles, están demandando seriedad y rigor en esta Cámara, en las Cortes Generales, y

así se lo dijimos al ministro en el Pleno, y la Comisión es el cauce adecuado para tener un debate riguroso, pero naturalmente —lo reitero una vez más— previa información del Gobierno. Las medidas que usted ha contado que han adoptado las compañías y que ha adoptado el Ministerio están en la prensa en los últimos días. Oyéndole, tengo que dar una vez más las gracias a los medios de comunicación, que van al gabinete de AENA y sacan información, muchísima más de la que sacamos en esta Comisión. Iberia y AENA se enzarzan en una guerra estadística para imputarse el caos aéreo; Iberia recorta un 6,4 por ciento su actividad para frenar el caos aéreo; Viva se verá afectada; Arias— Salgado manifiesta, el 29 de abril, que Iberia no reducirá vuelos; en distintos medios de comunicación se recoge que los controladores ven con reservas la incorporación de prejubilados; otro día, el 4 de mayo, se publica que Fomento cambia por tercera vez en seis meses las rutas aéreas de Barajas... Y así sucesivamente.

Yo podría tener, señor Vilalta, una intervención literaria, anecdótica, sobre los controladores, los pilotos y tantas otras cuestiones que, vuelvo a insistir, serían anécdotas superficiales, humo. Pero cien millones de usuarios de los aeropuertos nacionales (40 millones de españoles) yo creo que son merecedores de que las Cortes Generales analicen con rigor qué está pasando, y no podemos hacerlo, señor Vilalta, porque no tenemos información. A nosotros, naturalmente, nos gustaría tener información sobre el grado de ejecución del programa Ecnos. ¿Qué es el programa Ecnos? Ni más ni menos que una especie de mecanismo complementario de las fases que, en la utilización de las constelaciones del GPS y del Glonass (sistema americano y sistema de la antigua URSS), la Unión Europea da pasos adelante y complementa. ¿Qué papel está jugando España, haciendo una aportación económica importantísima, siguiendo una especie de política comunitaria, de política europea de control?

En segundo lugar, claro que nos gustaría hablar con rigor sobre el grado de aplicación de la normativa comunitaria porque, señor secretario de Estado, no somos un país aislado, no somos un país en el que nuestra política aeronáutica no sea interdependiente, no nos perdamos en las anécdotas de las características del convenio colectivo de los controladores con AENA o de los pilotos con su compañía, anécdotas que tendrán relevancia e interés político para charlar en un bar y atribuirle la titularidad de la compañía a los pilotos. Ese no es un tema relevante; lo relevante es exigir a los ejecutivos que rindan cuentas y que ejerzan su autoridad, no que se den los palos de ciego que se han venido dando.

Ya le he formulado una primera pregunta: infórmenos usted, con la mayor extensión posible, y por escrito, con el avance que estime oportuno, sobre el papel que España está jugando en la implantación del sistema Ecnos. Infórmenos usted sobre las razones por las que la Directiva comunitaria 96/67, del Consejo de las Comunidades Europeas, relativa al acceso al mercado de la asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, lleva dos años sin aplicarse en España, cuando hace dos años que debía haber empezado su aplicación. No personalizo en usted porque usted lleva siete u ocho meses en esa responsabilidad; usted tendrá que informar en función de la responsa-

bilidad que ahora ostenta. Esa directiva relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad no es baladí; es una de las muchas que no se aplican en España. Por ejemplo, el artículo 5 de esa directiva, comité de usuarios, en el punto 1 dice: En un plazo máximo de 12 meses, a partir de la entrada en vigor de la presente directiva —eso era más o menos a finales de 1997, cuando ya tenía que haberse comenzado a aplicar en España—, los Estados miembros garantizarán que para cada uno de los aeropuertos contemplados se creará un comité compuesto por representantes de los usuarios o de las organizaciones representativas de los usuarios. Y el punto 2 dice: Todo usuario tendrá derecho a formar parte de dicho comité a su elección o a estar representado en él por una organización a la que haya encargado dicha función. Este tema, que quizá alguna persona pueda en estos momentos oír por primera vez, vuelvo a insistir, no es baladí; es uno de los muchos contenidos de una directiva que se aplica hoy en toda la Unión Europea. España es el único país que no lo hace. Dénos usted las razones que justifiquen por qué nos vamos quedando atrás en la aplicación de una amplísima normativa en Europa, que esa incipiente autoridad aeronáutica europea impulsa para todos los países de la Unión, y España no va dando la talla.

En tercer lugar, explíquenos lo más extensamente que pueda, por escrito, en qué consiste, los reglamentos JAR que desarrollan la normativa JAA, es decir, la derivada de las autoridades conjuntas de aviación como instrumento institucional asociado a la Conferencia europea de Aviación Civil. ¿Cuáles se están aplicando y cuáles no? Muchas de ellas afectan a temas de seguridad aeronáutica. El Estado español es Estado miembro y quisiéramos saber el porqué de esa ralentización tan excepcional en la aplicación de toda esa normativa. Con ello iremos profundizando de verdad en el problema planteado. Y, vuelvo a insistir, para contar anécdotas y para contar lo malos que son los pilotos y los malos que son los controladores, otro foro. Para nosotros no son ni buenos ni malos; son buenos y malos quienes les dirigen.

Explíquenos también, haciendo un análisis con rigor —cuarta pregunta—, la evolución del control aéreo español. Señor Vilalta, el Grupo Parlamentario Socialista no quiere mirar hacia atrás sobre un pasado del que nos sentimos muy orgullosos, pero, en el caso concreto de los controladores las actitudes del Gobierno, enmascarando su negligencia en un pasado que nosotros estimamos excelente —naturalmente con todos los errores intermedios que pudiese haber y que no tenemos inconveniente en analizar ahora— no podemos dejar de manifestar nuestro aturdimiento con los palos de ciego que vienen dando.

Yo no me siento satisfecho como profesional de la enseñanza —ni nuestro grupo tampoco— de la normativa de acceso a la función, a la cualificación, a la adquisición de la licencia de controlador, que nuestro grupo pretende incorporar al ámbito educativo ordinario. No es concebible que el Estado, que es el único contratador de controladores en España, dado que un controlador que tenga esa licencia no puede ser contratado por una compañía privada, no haya incorporado todavía al sistema educativo ordinario, vinculado a la universidad, a los controladores. No deja de sorprendernos el Real Decreto 3/1998, de 9 de enero —consi-

guientemente imputable a este Gobierno, en el ejercicio de su responsabilidad—, publicado en el Boletín Oficial del Estado del 20 de enero de 1998. El artículo 3 de ese real decreto fija los requisitos para la obtención del título. Dice: Para la realización del curso básico de formación, los aspirantes deberán cumplir los siguientes requisitos: a) Requisito académico. Estar en posesión de un título universitario oficial de diplomado o licenciado o haber superado el primer ciclo completo de una carrera universitaria de grado superior. Es decir, que ustedes han impuesto, mediante esta normativa de enero de 1998, que para poder hacer el examen que permita el ingreso en la escuela, en Senacsa, para formarse como controlador, se exigen tres cursos académicos. Se puede tener el título de diplomado de enfermería o los tres primeros años universitarios, pongamos por caso, de pedagogía, de psicología, de historia del arte o de cualquier otro. Con ese requisito ya se está en condiciones de pasar los dos primeros escalones o muros, que es el examen de inglés técnico y el de psicofísico. Este es un error de colosales dimensiones. Pero ese y otros errores que vienen cometiendo francamente nos preocupan, y no lo decimos con literatura política. Nos preocupa que no se den pasos hacia la incorporación en ese sistema educativo e impedir que continúen profesionales del control aéreo como únicos enseñantes y sean ellos quienes den la posibilidad del ejercicio profesional posterior.

A lo largo de este último año se han oído manifestaciones que no se adaptan a la realidad. Por ejemplo, pomposamente el ministro ha dicho que han formado a tantos controladores. Desmíentame si es verdad o no que todos los controladores nuevos que en estos tres años del actual Gobierno han recibido la certificación pertinente lo han sido como consecuencia de haber culminado cursos convocados por el Gobierno anterior. El Gobierno anterior convocó siete cursos académicos, cuyo listado y fechas tengo aquí y no voy a exponerles. De los tres últimos, el primero de ellos empezó el 18 de noviembre de 1996 con 46 alumnos; el segundo empezó el 21 de abril de 1997 con 48 alumnos y el tercero el 29 de septiembre de 1997 con 47 alumnos. Lo digo porque no nos gusta que se deforme la realidad. Todos han sido como consecuencia de cursos convocados por el Gobierno anterior.

Señor Vilalta, tendrá nuestra cooperación en la línea de normalizar este sector.

Porque creemos en AENA, aunque tampoco queremos idealizar su estructura, porque creemos en el personal que presta servicios en AENA, nos preocupa la devaluación pública que ha experimentado. Hay que imputárselo, entre otras cosas, a manifestaciones públicas que usted ha hecho, que ha hecho el ministro, diciendo que AENA es un modelo que ya no servía, y da la impresión de que AENA está en almoneda. AENA es una estructura que nació en 1991, y adquirió su máxima operatividad en 1992, luego tiene muy poca historia, fue un salto adelante en la modernidad de la aeronáutica española. Se incorporaron del orden de 10.000 funcionarios, que se laboralizaron, en una operación sin precedentes en la Administración española. AENA puede ser un instrumento muy operativo que ha venido perdiendo calidad, ha venido perdiendo potencialidad en los concursos internacionales, en los que el *know how* de la propia AENA ya no se evalúa internacionalmente por cuanto su

titular no sabe qué hacer con ella. Nos preocupa que AENA no ejerza una auténtica dirección, pero la ausencia de dirección hay que imputársela al Ministerio, concretamente al ministro y al secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, que no definen una política aeronáutica. De su Ministerio están saliendo normas, en calidad de reales decretos-leyes o reales decretos, realmente curiosas.

En modo alguno somos defensores ni estamos identificados con las políticas reivindicativas de los pilotos, es un colectivo con cuyos planteamientos no nos identificamos. Ahora bien, en ese afán de poner en su sitio a los pilotos, trajeron a convalidación de esta Cámara ese el Real Decreto-ley, modificando dos párrafos de dos artículos de la vigente Ley de Aviación Civil para que se puedan contratar pilotos de nacionalidad de países comunitarios, lo que no era necesario en absoluto. Es decir, desde que España firmó el Acta Única en el año 1993, la libre circulación de trabajadores está en marcha. Lo importante, señor Vilalta, no es modificar dos preceptos de una ley del año 1960, lo importante es traer un nuevo proyecto de ley de Aviación Civil. ¿Por qué no lo trajeron los gobiernos socialistas, puesto que desde el año 1986 había una resolución plenaria? Este diputado lo defendió como senador en la legislatura anterior en una moción en el Pleno; es una línea que me caracteriza, pero no hablo a nivel personal sino obviamente por el Grupo Parlamentario Socialista. Quienes seguíamos estos temas, vimos cómo en los años 1993, 1994 y 1995 se fue elaborando un proyecto de ley, que estaba terminado y además dictaminado por el Consejo de Estado, un proyecto de ley de Aviación Civil que modernizase la aeronáutica nacional; un proyecto de ley de Aviación Civil y de aeropuertos nacionales; un proyecto de ley que incorporase todos los contenidos de las directivas y reglamentos comunitarios que han ido saliendo en los años 1991, 1992, 1993, es decir a lo largo de toda esta década; un proyecto de ley, en suma, que modernizase toda la gestión aeronáutica. Pues bien, ese proyecto de ley aún no ha entrado en esta Cámara, y le quiero recordar, señor Vilalta, que el 28 de abril de 1998, el Congreso de los Diputados, en sesión plenaria, y aprobado por unanimidad, mandató al Gobierno a que, en el plazo máximo de un año presentase en esta Cámara un proyecto de ley que sustituyese a esa Ley del año 1960. Consiguientemente, el 28 de abril de 1999 fue la fecha tope; no ha entrado y, por los datos que tengo va a tardar mucho tiempo en entrar. Díganos, señor Vilalta, por qué ese tema estructural, clave, vertebrador de toda una modernización de nuestro sistema de gestión aeronáutica, no ha entrado.

Voy terminando, señor presidente. Esos son los temas absolutamente fundamentales. Montan campañas que a todos nos tienen realmente sorprendidos, como en la prensa de hoy. Para ir haciendo boca, para diluir las posibles críticas de los grupos de la oposición, en la prensa de hoy, como consecuencia de una rueda de prensa de ayer de responsables del Gobierno y del ministro, se habla de Barajas, de Campo Real, de cuatro pistas y de todas esas historias. Eso hay que traerlo aquí con mucha documentación para saber cuáles son los informes. Los vamos a ir pidiendo por la vía reglamentaria y vamos a ir pidiendo otros muchos contenidos documentales ante la situación de desinformación a la que nos tienen sometidos.

Señor Vilalta, para que vea lo estériles que a veces resultan estos debates parlamentarios, en el mes de septiembre del año pasado el presidente de Iberia compareció ante la Comisión de Infraestructuras, a petición de todos los grupos parlamentarios, durante seis horas, toda una tarde, para analizar el recorte de vuelos en la programación que estaba prevista en aquella fecha. He intentado hacer un cierto seguimiento de aquel debate y hubo muy pocos resultados positivos. Sobre estos recortes, usted ha contado anécdotas que he anotado, una que me sorprendió es que Iberia presentó el 27 de abril ante la Dirección General de Aviación Civil una nueva modificación de su programación prevista. Pues mire, no me encaja porque el presidente de Iberia, el 20 de abril —el mismo día que debatíamos una moción consecuencia de una interpelación sobre política aeronáutica—, anunciaba eso; no sé cómo es posible que lo anunciase sin que Iberia lo hubiera presentado en la Dirección General de Aviación Civil. Es una anécdota poco relevante y no me voy a perder en estas cosillas porque no tienen importancia, no aportan nada positivo, lo aportarán los debates que vamos a producir en número muy elevado y con propuestas concretas.

El Grupo Parlamentario Socialista tiene un documento constituido por la síntesis —y por eso creo que merece la pena— de un amplio conjunto de propuestas que, en el mes de diciembre de 1996, sometió a consideración de la Cámara y la Cámara aprobó. Entendemos que si las propuestas se hubiesen seguido con interés por el Gobierno, señor secretario de Estado, otro gallo nos estaría cantando ahora. Me voy a referir solamente a dos de esas propuestas, en las que le pedíamos que el Gobierno remitiese a la Cámara —y no lo ha hecho tres años después— 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 dependientes de Eurocontrol. Si hablamos aquí del CFMU, parece que hablamos chino. También le pedíamos la posición española en la actual renegociación del convenio del Eurocontrol, a los efectos de dotar a esta organización de los poderes y mecanismos de decisión, control y apoyo necesarios para una mejor ejecución de sus tareas y delegación al control español. Le pedíamos también la aplicación más inmediata posible de toda una normativa de seguridad aeronáutica, a la que no voy a hacer referencia. Le pedíamos, y con ello termino, la posibilidad, previo acuerdo con Eurocontrol, de que el espacio aéreo inferior, dentro del cual se desarrolla la mayoría de los vuelos domésticos, fuese controlado por coordinación entre controles contiguos. Es un tema fundamental porque no podemos seguir tolerando que Eurocontrol siga dando los *slots* para un vuelo de las características del de Murcia-Alicante, con 80 kilómetros de distancia, o para un vuelo de Binter Canarias de la Isla del Hierro a la Isla de Tenerife, como dije en el Pleno del Congreso de los Diputados. La fluidización del tráfico implicaría que, en los distintos niveles, se residenciasen competencias en distintas administraciones, que la Administración española controlase el espacio aéreo inferior, como lo hacen la francesa y otras europeas. El Gobierno contestó: Esta posibilidad, caso de adoptarse, podría implicar la reestructuración del espacio aéreo inferior, así como el rediseño de algunas áreas terminales, lo que hace necesario un acuerdo entre

los distintos usuarios del espacio aéreo español, a la vez que un proceso de diseño técnico y operativo complejo. Parece ser, señor secretario de Estado, que esto aún no se aplica.

Nos está preocupando el grave quebranto de la industria aeronáutica española y del sector turístico. Le pongo un ejemplo. Estamos viendo cómo Palma de Mallorca, como consecuencia de una errónea política de la compañía Iberia, de la que usted no es responsable —no quiero mezclar responsabilidades—, pero sí es responsable de la definición de políticas del transporte, toma la decisión de eliminar determinadas rutas que presta. ¿Qué está ocurriendo? Que otras compañías europeas se están metiendo en esas rutas y haciendo uso de esos *slots*. Por ejemplo, Air Berlin, que ha tomado como base operativa Palma de Mallorca, es una compañía que ahora está haciendo rutas que hacía antes Iberia: Palma de Mallorca-Santiago de Compostela, Palma de Mallorca-Valencia, Palma de Mallorca-Málaga y así sucesivamente. Las compañías europeas de bajo coste, como puede ser To Go, de Bristish Airways, o Easy-Jet o cualquier otra van a ir produciendo importantes quebrantos en nuestro sector de tráfico aéreo nacional porque entran en tromba, ya que lo posibilita la política de liberalización del tráfico aéreo al aprovechar los huecos que están dejando las compañías españolas. Ello puede ser bueno desde el punto de vista inmediato del bajón de tarifa, pero puede no ser bueno en otros muchos aspectos a los que no me quiero referir, uno de ellos es la seguridad, y se están produciendo muchos errores imputables a su Secretaría de Estado.

Me preocupa, además, que no les den un capón a los pilotos, les deben dar todos los que puedan, tienen que hacerlo en vez de mimarlos. Ahora les suben la edad de jubilación a los sesenta y cinco años. Eso me tiene impactado desde el punto de vista de la seguridad; eso violenta la normativa. Por ejemplo, un país que hace bandera de la seguridad aeronáutica es Estados Unidos y por qué razón no tenemos que hacerlo en España, al margen de que hay dos mil pilotos jóvenes en paro a los que hay que dar salida.

Señor secretario de Estado, termino. Son muchos temas de calado, las anécdotas no nos satisfacen. Dado que no nos envía la información adecuada, se la vamos a requerir en decenas de kilos de documentos y le aseguro que cuando los recibamos los estudiaremos con mucha seriedad.

El señor **PRESIDENTE**: Les rogaría que en esta mi primera Presidencia no hagan que les recuerde los tiempos que tiene cada turno, sobre todo en la fijación de posiciones, aunque con la misma generosidad les daré la palabra a los que quedan. En ese sentido, tiene la palabra, aunque le pido que tenga en cuenta la hora que es para ver si podemos terminar esta sesión antes del Pleno de las cuatro, el representante del Grupo parlamentario de Coalición Canaria, señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Muchas gracias al señor Vilalta por la información que nos ha trasladado en su primera intervención.

Haré un uso muy limitado del tiempo, entre otras causas porque aunque se están diciendo cosas muy interesantes, el objeto de las comparencias a las que hoy nos han

convocado es que nos explique el secretario de Estado las suspensiones de vuelo que se van a practicar y, por otra parte, las medidas adoptadas por la Secretaría de Estado para solucionar la actual desorganización de los aeropuertos. Creo que nos estamos yendo por los cerros de Úbeda, aunque se están diciendo cosas interesantes.

El problema que preocupa en estos momentos a la inmensa mayoría de los ciudadanos españoles necesita de una respuesta. Es innegable que la situación de caos en los aeropuertos lejos de mejorar se ha agudizado en las últimas horas. Deberíamos hacer un ejercicio, y no técnico, para que los ciudadanos puedan entender lo que está ocurriendo. Hay que aplicar el sentido común, y me gustaría hacer una reflexión que va a dar lugar a una serie de preguntas que espero que el secretario de Estado conteste.

Ha mejorado la capacidad operativa de nuestro sistema aeroportuario por una cuestión elemental: en Barajas está en funcionamiento una nueva pista desde hace meses, lo que es muy importante para el conjunto del sistema aeroportuario español, ya que es un aeropuerto distribuidor, eje de todo el tráfico en el Estado. De igual manera, ha mejorado todo su sistema de gestión, no solamente respecto a los equipajes sino que en general toda informatización en los últimos meses.

Por otra parte, la previsión de incrementos prevista para este año se ha cancelado. Es decir, tenemos el aeropuerto de Barajas, eje de todos los problemas acaecidos hace un año, que ha mejorado en su infraestructura y técnicamente. Por otro lado, el número de vuelos, el número de usuarios que se mueve en estos momentos es de solamente un 3 por ciento más que en el verano del año pasado.

A la vista de la situación se ha decidido reducir la programación, pero los retrasos y las supresiones se siguen multiplicando ¿Por qué se produce esa situación? Aplicando el sentido común, esto no es lógico, no hay por qué buscar medidas técnicas. Hemos mejorado la capacidad de nuestros aeropuertos, los hemos informatizado, han mejorado los sistemas de gestión, pero los resultados positivos no se ha incrementado espectacularmente porque hemos suprimido las programaciones previstas para este período y siguen los problemas en un nivel importante, creando la zozobra, la inquietud y el caos en los aeropuertos ¿Qué es lo que pasa de verdad? Me gustaría que el secretario de Estado —y nuestro grupo no lo considera una anécdota— nos contestara claramente ¿Faltan pilotos y controladores? ¿Por qué hace un año se funcionaba regularmente y ahora es el caos?

El tráfico aéreo en España hace un año, salvo en un momento coyuntural, funcionaba regular, ¿por qué estamos en esta situación si hay mejoras en el sistema, en la capacidad del aeropuerto eje distribuidor en España? ¿Hay una huelga encubierta de pilotos y controladores? Me gustaría que se contestara con claridad a este asunto ¿Han bajado la productividad de ambos con respecto al período anterior?, ¿Se está cumpliendo el convenio en vigor? Si no es así, ¿quién lo incumple, Iberia o los pilotos? Si son los pilotos, ¿por qué Iberia no ha adoptado medidas disciplinarias? ¿Tiene constancia el secretario de Estado de que exista un problema reivindicativo por parte de los controladores? ¿Por qué las necesidades de programación de vuelos está sólo en manos de Iberia, que es la que marca, a nuestro jui-

cio, en estos momentos la programación, la política de transporte en España? ¿No cree el secretario de Estado que la Dirección General de Aviación civil es la que debe fijar las necesidades de acuerdo con los recursos disponibles? Me refiero a los recursos humanos y propios de nuestro sistema aeroportuario. Si Iberia no se adaptara a esas necesidades ¿habría que adoptar las medidas disciplinarias convenientes contra la empresa?

Estamos de acuerdo en la intervención que ha hecho el Ministerio de Fomento de priorizar la atención en los trayectos cortos y medios, es decir, en lo que es la cobertura dentro del Estado español en perjuicio de la cobertura de los trayectos largos, porque no sólo hay que pensar en una compañía de bandera como es Iberia desde el punto de vista comercial y económico, sino también desde el punto de vista de lo que significa respecto a la cohesión del Estado. Por eso nos parece una medida acertada que el Gobierno, el Ministerio de Fomento en este caso, haya marcado prioridades. No estamos de acuerdo en absoluto en que solamente Iberia, que es una de las manifestaciones que ha hecho el secretario de Estado, tome decisiones que obedecen a la política comercial de cualquier empresa. De la misma manera que entendíamos que el Ministerio de Fomento era necesario que priorizara la cobertura de los trayectos cortos y medios, nos parece que no puede ser solamente el criterio de empresa, el criterio económico y comercial, el que prime en relación con la política general del transporte aéreo en España, porque si bien es cierto que Iberia tiene que estar en los niveles de competitividad con el resto de las empresas, y para eso es necesario hacer una buena política comercial, no podemos obviar el sentido del otro componente que debe tener también una compañía de estas características, que es el de la cohesión social de los territorios del Estado. Por eso nos parece que aquí hay una clara irresponsabilidad por parte del Ministerio de Industria, como responsable sobre la compañía Iberia, de que prime solamente el carácter comercial, el carácter económico, en detrimento del componente social que debe tener también el tráfico aéreo.

No nos parece, señor secretario de Estado, una buena política que, ante la situación creada, como criterio general se supriman por igual las programaciones previstas para atender los incrementos de usuarios el próximo verano, es decir, que solamente se incremente en un 3 por ciento (me parece que fue el dato que usted nos daba) la programación de verano, y digo que no estamos de acuerdo porque para algunas comunidades su desarrollo económico y social está ligado básicamente al transporte aéreo, no hay alternativas, hay territorios del Estado donde un mal funcionamiento del transporte aéreo puede ser cubierto por ferrocarril, por carretera, etcétera, pero para los territorios alejados —y este es el caso de Canarias— no parece una política aceptable que, en base a un problema general, se pretendan recortar vuelos de los programados para resolver la situación planteada a nivel general; para un territorio de estas características, cuya economía depende, en un 85 por ciento, del sector turístico, es básico que las comunicaciones aéreas estén ajustadas a la demanda que se plantee desde las islas. Por eso, la pregunta que quería hacerle con respecto a este asunto es: ¿Se mantiene la programación prevista para el presente verano con Canarias? ¿Está de acuerdo en que

para los territorios alejados, como es el del archipiélago canario, que dependen exclusivamente del avión, las frecuencias y horarios de los vuelos deben ser los que la demanda requiera?

Me gustaría saber cuál es la política de la Secretaría de Estado con respecto a este asunto, porque es un tema importante dada la dependencia exclusiva que se tiene en los archipiélagos del avión.

El señor **PRESIDENTE** En representación del Grupo Mixto, tiene la palabra don Francisco Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por decir que el Bloque Nacionalista Galego pidió la comparecencia de los señores ministros de Fomento y de Industria, y queremos remarcarlo porque pensamos que este debate debía venir precedido por algún texto de carácter formal que pudiésemos estudiar previamente y de unas propuestas de resolución. No es por hacer demérito a la figura del señor secretario de Estado, sino por no repetir innecesariamente discursos más o menos aproximativos.

Hablando de discursos más o menos aproximativos, y con afán de clarificar desde un punto de vista crítico pero constructivo, en el Bloque Nacionalista Galego pensamos que la situación actual del tráfico aeroportuario en el Estado español no se puede explicar más que desde la perspectiva de un sistema que estaba basado en una gran fragilidad, y lo voy a explicar con cuatro elementos básicos para hacerle después las preguntas consiguientes al señor secretario de Estado.

La primera cuestión que llama la atención es la falta de coordinación de los servicios de AENA y de las compañías aéreas, y aquí hay una gravísima responsabilidad de las autoridades políticas que debería llevar incluso a alguna de ellas a pensar en una posición de carácter autocrítico. Se pueden entender las deficiencias a la hora de dar salida a los vuelos por motivos que después explicaré, lo que no se puede entender es que en tierra, alarmantemente, no haya la información, exista una falta de responsabilidad total en los que debían de ser los coordinadores de todos los servicios y los máximos responsables, y sobre todo una desatención al público que raya en anécdotas a las que ya antes se hizo alusión. Por tanto, a pesar de mejorarse tecnológicamente los aeropuertos y su informática, hay un fracaso derivado seguramente de la atomización de una gran irresponsabilidad y de una política basada más en la apariencia que en la realidad. De otra manera no se puede entender que, aumentando el lujo de los aeropuertos, falten servicios básicos, y es muy notorio eso, por ejemplo, la telefonía fija. Para llamar en un aeropuerto por un teléfono que no sea móvil hay que andar trescientos o cuatrocientos metros, cosa que es indicativa de la orientación que llevan todas esas infraestructuras. La apariencia, el gasto, una especie de *yupismo* que después contrasta con la miseria general en que nos estamos moviendo.

En segundo lugar, hay que hablar de algo que tiene más límites a corto plazo pero que habría que solucionar a medio plazo. Si es verdad que hay pilotos parados, el Gobierno tiene que actuar para posibilitar su ingreso con todas las de la ley y que pueda haber suficiente mano de obra cualificada operativa, y no estoy haciendo ningún tipo

de demagogia. Yo sé que hay profesiones que deben de tener, en un sistema de mercado como es éste, un respeto de tipo económico, pero no se pueden mantener situaciones de carácter corporativista, por tanto, hay que tomar medidas políticas para, si esta es una de las causalidades dentro del sistema de fragilidad, solucionarla. Exactamente igual con el cuerpo de controladores, pero esto va a tener difícil solución a corto plazo.

En tercer lugar, hay algo que yo quiero poner de manifiesto, y es que entre las prestaciones de Iberia, antes de que se hablase de su privatización y después, hubo un aumento brutal en función de la rentabilidad, la competitividad. No se puede entender de otra manera el que se pase de ser una compañía con pérdidas, a tener 32.000 millones de pesetas de ganancia, cosa que es ininteligible en un espacio de tiempo tan corto. ¿Esto cómo se hace? Con unos medios y con un personal que desde el punto de vista de los servicios que presta es muy exiguo; si encima se añaden las dificultades tecnológicas derivadas de la variedad de la flota con la que se cuenta, se verá que esto estaba sobredimensionado, igual que lo está el tráfico aéreo en el Estado español por motivos que cantan, y es que la falta de comunicaciones, por ejemplo, de carácter ferroviario, de las que ya el señor Vilalta pudo escuchar alguna exposición en relación con Galicia, provoca una presión sobre el tráfico aéreo muchísimo mayor y, lo último, una congestión del espacio aéreo del Estado que viene derivada de una centralización de este control a la que ya antes se hizo alusión.

A nosotros nos interesaría saber qué incidencia en un sistema así, con tantas fragilidades, tuvo la guerra de Yugoslavia, porque evidentemente la tuvo, y nunca fue capaz de cuantificarse. Cuando interesa los asuntos políticos se opacan de una manera total, yo no digo que esta sea la principal responsabilidad, sino que un sistema así esto viene a empeorar sensiblemente las cuestiones, y debía de decirse abiertamente, pero si lo que no se quiere es que la opinión pública tenga una opinión matizada de todas las causalidades y prefiera echarle el muerto en exclusiva al carácter corporativo de pilotos y controladores, creo que no se está dando una visión lo suficientemente matizada.

Ahora me iré a las preguntas. En primer lugar, las más caseras, las más inmediatas. Cómo afecta a los tres aeropuertos de Galicia, Santiago de Compostela, A Coruña y Vigo, la reducción de vuelos de las compañías que operan en los tres aeropuertos, tanto en los vuelos de carácter doméstico, como en los internacionales, los pocos que hay; si se va a mantener el nivel de prestaciones que necesita una celebración como el Xacobeo, si se va a tener en cuenta el carácter periférico de Galicia desde el punto de vista de las comunicaciones por ferrocarril y el importante número de emigrantes que tenemos, incluso en territorios del Estado español como Canarias. Una parte de los viajeros de los aviones que van a Galicia son trabajadores, bien emigrantes en Latinoamérica desde hace muchos años o jóvenes de dieciocho a veintitantos años que vienen de otras partes del Estado español que no se comunican con Galicia de otra manera: marineros o trabajadores de la construcción.

Por último, me gustaría saber si tienen ustedes algún plan para establecer, en función de la reestructuración del control del tráfico aéreo doméstico del Estado español, des-

centralizándolo del de la Unión Europea, una coordinación entre los tres aeropuertos de Galicia, de manera que los tres se tomen como una unidad que posibilite que no haya cancelación de vuelos por motivos meteorológicos o por dificultades técnicas. Igualmente, si se va a mejorar la tecnología de los tres y si el de Santiago de Compostela va a pasar a ser aeropuerto de nivel uno que pueda estar abierto las veinticuatro horas del día.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Popular, el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Nuestro grupo cree importantes tanto esta comparecencia como la que va a tener lugar posteriormente por parte del presidente de AENA para aclarar —o intentarlo— las causas de las alteraciones del tráfico aéreo y aportar sugerencias. Hemos oído sugerencias del representante de Izquierda Unida sobre los controladores, del de Convergència i Unió sobre creación de una comisión, del Grupo Parlamentario Socialista sobre la trasposición de una directiva europea y del Grupo Mixto sobre la posible aportación de pilotos.

En cuanto a las suspensiones de vuelos, podremos saber definitivamente qué ocurrió por la respuesta del señor Vilalta. Iberia se propuso inicialmente reducir vuelos y lo hizo: redujo considerablemente la programación aprobada respetando siempre los vuelos a Baleares y Canarias. Posteriormente, como consecuencia de las presiones sociales y de comunidades autónomas, se reconsideraron esas medidas y se repusieron los vuelos nacionales según la programación inicial; se mantuvo, sin embargo, una reducción de los vuelos internacionales. Yo pregunto al señor secretario de Estado: ¿cuál es la programación definitiva de vuelos nacionales e internacionales de las restantes compañías españolas? ¿Qué van a hacer las compañías extranjeras que tienen vuelos internacionales con origen, destino o tránsito en los aeropuertos españoles?

Es evidente que algunas de las medidas para solucionar la situación actual y la previsible del tráfico aéreo han de adoptarse a largo plazo, pero otras deben tomarse ya. Algunas de ellas las ha explicado el señor secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Una legislación aérea del año 1960 —media vida de Iberia—, con dos mandatos del Congreso al Gobierno para su revisión y actualización, el primero perdido casi en la lejanía de los tiempos —es del año 1986— y el segundo del año pasado, ha de modificarse urgentemente. Tan sólo se han llevado a cabo modificaciones puntuales derivadas de la trasposición de directivas europeas, la actualización de la cuantía de la indemnización por daños o los artículos de la Ley de Navegación Aérea recientemente modificados referentes a los comandantes y sus competencias. Pero no basta con esto. Si en 1986 ya era necesaria una legislación nueva, y así lo pedía el Congreso, con mayor motivo lo será en los años 2000.

En el periódico *Ahora*, en febrero de 1932, se publicó un reportaje sobre cómo podemos imaginar que será el año 2000. Los especialistas más prestigiosos de las principales ramas de la actividad humana hacían vaticinios. De todos

esos vaticinios de Romanones, Marañón, Belmonte, doctor Duarte, general Burguete y Pío Baroja, los más próximos a la realidad son, ya en 1999, los de Ricardo Zamora y el capitán Iglesias, en cuanto a cómo será la aviación en el año 2000. Decían: En el año 2000 se llegará como velocidad media comercial de crucero a la de 1.000 kilómetros por hora —lo decían en 1932— y sólo habrá accidentes por la congestión del tráfico. Esta visión de futuro y estas previsiones que había en el año 1932 no las hubo en el transporte aéreo y en su infraestructura.

Si hablamos de infraestructuras, éstas no son sólo —y se ha hecho mención a eso— unas magníficas terminales, pistas suficientes y torres de control, sino una planificación —y también se ha hecho mención a ello— que permita ampliaciones y unos accesos adecuados. Los planes directores de los aeropuertos españoles están en marcha, pero desde fecha muy reciente, desde hace pocos meses, con un plazo máximo de dos años para su conclusión. Así, el de Barcelona, cuya tercera pista para el Gobierno González no era necesaria hasta el año 2015, está en tramitación avanzada, y el de Madrid se presenta, al parecer de inmediato, el próximo mes de junio.

Accesos. ¿Cómo puede Barajas, aeropuerto de Madrid con más de 28 millones de pasajeros, carecer hoy todavía de ferrocarril y/o metro, servicios básicos en cualquier aeropuerto de similar capacidad? Los tres aeropuertos gallegos tienen su acceso a autopista, autovía o directo a las ciudades titulares, digamos, inmediatas al respectivo aeropuerto, difícil y lento. Hoy está solucionado o solucionándose en Vigo y en Santiago.

Se ha repetido, pero al parecer aún no bastante, que hay causas externas que motivan la grave situación del tráfico aéreo en Europa y en España, dentro de Europa, y las graves perspectivas y difícil solución inmediata. ¿Qué es lo que se está haciendo o se va a hacer inmediatamente, ya sea en conferencia de ministros de Transportes europeos, ya sea por Eurocontrol y por las asociaciones de líneas aéreas europeas, para paliarlas o solucionarlas?

Quiero mencionar también la información. Es fundamental que el obscurantismo o la información insuficiente o no veraz sean sustituidas por una información correcta y puntual. Pongo como ejemplo de ello la carta del presidente de Iberia, fechada en mayo, en la que explica el tema de las alteraciones del tráfico aéreo. Son cuellos de botella innegables los controladores y pilotos. Ellos, buenos profesionales, deben comprender que son elementos clave, unos dentro de AENA, otros dentro de las compañías aéreas, pero ninguno imprescindible en tiempos de liberalización aérea y de libre circulación de trabajadores. Aquellos, los controladores, deben formarse y habilitarse igual que en España que en el país que más, mejores y en menor tiempo se disponga de ellos. ¿Cuál es? No sé si la cifra prevista de incrementar en 743 controladores en el año 2003 va a resolver el tema o es conveniente revisar esa cifra. Estoy seguro de que el presidente de Aena, si no lo contesta el señor Vilalta, contestará a la formación realizada anualmente o no realizada de controladores en estos años desde la creación de AENA.

Los pilotos creo que en este momento tienen un alto porcentaje de coincidencia, pero también algunas diferencias con la dirección de Iberia y con la SEPJ, así como con

la supervisión del ministro Piqué. Esperemos que en vez de huelgas, reales o de celo, agotamientos de tiempos de actividad, cumplan con su cometido, porque ello, como lo anterior, beneficiará y mejorará todo el transporte aéreo en España.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las distintas intervenciones, tiene la palabra el señor secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): He de decir que la cantidad de temas que se han suscitado hacen muy difícil, casi imposible, atender a todos. Sí quisiera resaltar que todos ellos lo que motivan es la preocupación, la voluntad de buscar solución, la voluntad de ayudar. En este sentido, no tengo más que agradecer todas estas aportaciones y, por descontado, quedo abierto a enviar toda la información que sea necesaria. No sabía que fuera preciso enviar una información previa; en cualquier caso, se puede hacer cuando se crea conveniente.

Ha habido todo un grupo de preguntas que se refieren, —porque era, uno de los temas de la comparecencia, a la suspensión de vuelos en dos comunidades autónomas: Galicia y Canarias. Yo quisiera decirles que no es que hayamos ido a remolque de una presión social respecto a la reprogramación de la supresión de vuelos. Desde el primer momento ya se comentó, en este caso a Iberia, que en absoluto habría modificación de los vuelos del verano de 1998. Seguramente, por desajuste de la primera relación, que correspondía a la programación de vuelos de mayo, sí hubo una afectación en la previsión de los vuelos del verano de 1998, pero después —como he indicado antes— del escrito muy claro por parte de la Dirección General de Aviación Civil a Iberia de no afectar a los vuelos programados con anterioridad, este programa, que corresponde al mes de junio, sí ha sido acomodado al programa 1998. Concretamente, en el conjunto de la Comunidad Autónoma de Galicia en verano de 1998, en junio, había 177 vuelos y en verano de 1999, en junio, hay programados 186, por tanto, corresponde a un incremento del 5,1 por ciento respecto al verano anterior. Quiero indicarle que los 186 se corresponden exactamente con la programación primera, es decir, no han sufrido en ninguna etapa una reducción sobre la programación inicial. En Canarias, en verano de 1998 hubo una programación, en junio, de 159, y en el verano de 1999 hay 172, es decir, un 8,2 por ciento de incremento. Sí he de indicar que respecto a la programación inicial hay un vuelo menos, o sea, había 173 y se han quedado en 172. En cualquier caso, repito, un 8,2 por ciento de incremento sobre el año anterior. Con esto creo que queda clara la voluntad, en todo caso, de cubrir estos servicios en cuanto a los vuelos de Iberia.

Se ha preguntado también si las restantes compañías han efectuado reducciones. No ha entrado en la Dirección General de Aviación Civil ninguna petición de reducciones respecto a los restantes vuelos de las otras compañías. Por tanto, los crecimientos que se prevén en los diferentes aeropuertos es de esperar que se cumplan, con independencia de que existe, como práctica habitual en las compañías, no sólo aquí sino en todas partes, unas sobre programaciones,

incluso algunas veces duplicidades, en la programación de vuelos, lo que hace que no se ajuste a la realidad, pero en este caso no hay ninguna reprogramación que disminuya estos vuelos.

El señor Rivero ha preguntado que cómo habiendo mejorado Barajas —y realmente ha mejorado no solamente en su tercera pista, sino en todos sus servicios de tierra— había una incongruencia entre el incremento de servicio y el aumento de capacidad del aeropuerto, con un 3 por ciento de incremento. Quiero decir S.S. que el 3,5 por ciento de incremento corresponde a los vuelos globales de Iberia en cuanto al año anterior, pero conviene significar que el aeropuerto de Barajas ha incrementado este año su programación en un 16 por ciento. No hay duda de que la existencia de la tercera pista ha permitido ampliar la capacidad de 50 operaciones/hora a 68 operaciones/hora. En congruencia con ello, en el espacio exterior, en navegación aérea existe también una mayor capacidad con las correcciones que se han ido efectuando, también en correspondencia con las 68 operaciones/hora.

En los aeropuertos canarios, con independencia de que también existe —y antes lo he indicado— un crecimiento importante de vuelos respecto al año anterior, debe tenerse en cuenta que el mayor tráfico en las islas, tanto en Canarias como en Baleares, se produce por vuelos charter. En este caso no hay más modificaciones que aquellas que las compañías de charter, por overbooking o por las razones que se correspondan, puedan ir introduciendo en su programación.

El Diputado señor Rivero ha dicho, igualmente, que la programación está en manos de Iberia. La programación no está en manos de Iberia. La programación de vuelos comprende todo un proceso establecido por Eurocontrol, y de lo que no hay duda es de que en este proceso y en estas normativas y reglas existen unos derechos para aquellas compañías que ya tienen adjudicados slots y tienen prioridades en los mismos.

Por tanto, deben cumplirse estas normativas.

La Dirección General de Aviación Civil está en un proceso complementado con un software para mayor facilidad— de comprobación de la inexistencia de duplicidades o incongruencias en cuanto a los tiempos de vuelo, ya que muchas veces las compañías, por el prurito de tener más slots, crean tensiones en la programación; programación que se efectúa con varios meses de anticipación, por lo que no es de extrañar que en su ejecución se produzcan ciertos desajustes.

No hay duda de que el protagonismo de Eurocontrol en el establecimiento de los slots y de la programación merma a cada Estado ese protagonismo. Incluso el criterio de que al primero que llega es al que se le da el vuelo crea problemas respecto a la existencia de servicios regulares. En cualquier caso, esta es una normativa de Eurocontrol que sin duda se irá ajustando con el tiempo. En este sentido, y respondiendo a la pregunta del diputado señor Carreño, tengo que decir que no ha habido, en la Conferencia de ministros de Transportes europeos, ninguna iniciativa de recomponer esta cuestión hasta la fecha. Muy al contrario, en una reciente visita del comisario Kinock, a quien se expusieron las incongruencias que se podían derivar respecto a prioridades de otros vuelos, que iban apareciendo en un cierto

momento 2 ó 3 horas antes del vuelo respecto a unas programaciones y a unos horarios que vienen por compañías, manifestó que esta era una cuestión de un ente exterior, Eurocontrol, en la que debía entrarse pero en la que no podía incidir, hoy por hoy, la Unión Europea de una manera directa, y que era Eurocontrol, en definitiva, el que tenía personalidad suficiente para dar una solución a esta cuestión.

Sin duda —y en esto coincidimos con el señor Segura—, debemos participar más en las decisiones de Eurocontrol, y especialmente respecto a un tema que ha señalado, y que yo anteriormente he apuntado, en el que estamos trabajando para crear, en los vuelos interiores, una red a altura inferior, pero que permita, con unas ciertas condiciones, porque en absoluto querrá perder su protagonismo —como no lo ha perdido en Francia—, tener nuevas rutas menos interferibles por programaciones exteriores europeas. Estas nuevas rutas o espacio aéreo a otro nivel en el que se está trabajando, que no hay duda que no es un tema inmediato y que debemos coordinar con los espacios militares, tiene un condicionante importante, que es la cuestión de la necesidad de nuevos controladores. El diputado señor Carreño ha planteado la pregunta de si los 743 controladores son suficientes o no.

Consideramos que para el diseño actual de la red 743 son largamente suficientes. Esta es también la opinión de los controladores, pero en el momento en el que aportemos nuevos espacios aéreos deberá verse cuál es la necesidad de incorporar nuevos controladores. Como se me ha efectuado la pregunta de cuál es el programa de incorporación, con mucho gusto voy a indicarles las cifras que tengo. Existen al menos siete primeras promociones. La segunda, que es la primera que cuenta aquí como promoción, fue iniciada el 6 de noviembre de 1995; la tercera, el 5 de febrero de 1996; la cuarta, el 4 de junio de 1996; la quinta, el 18 de noviembre de 1996; la sexta, el 21 de marzo de 1997; la séptima, el 29 de septiembre; la octava, el 15 de junio de 1998; la novena, el 16 de noviembre de 1998 y la décima, que saldrá el año 2000, el 3 de mayo de 1999, es decir, está recién incorporada.

Es cierto que la capacidad de Senacsa es limitada por sus instalaciones, han ido saliendo 48, 47, 46, 44 y 46 controladores y las últimas promociones son de 48. Para cumplir con las 743 plazas de controladores que hacen falta existe la previsión de iniciar promociones en octubre de 1999, marzo del 2000 y junio del mismo año —son dos promociones, la 12 y la 12B—, y en septiembre del 2000, noviembre del 2000, marzo, mayo, septiembre y noviembre de dicho año y febrero y abril del 2002, lo que nos permite llegar al 2003 con la previsión, como digo, de 743 controladores, pero no hay duda de que en este caso es conveniente dar un paso más en su formación. Para ello hace falta, por un lado, aumentar la capacidad del centro de enseñanza o duplicar este centro si hiciera falta; segundo, simplificar las enseñanzas del control. En este sentido, se está en conversaciones con los controladores, representados por su sindicato, respecto de la mejora de la enseñanza y su simplificación. Concretamente, ya hay una comisión mixta trabajando en una reestructuración de las materias no ATS, porque a partir del año pasado las personas que se presentan a controlador tienen un nivel de formación media

que no existía con anterioridad —este es un tema que debemos saludar como positivo— que permite simplificar dichas materias, por tanto, las de cultura general, de geografía, de aspectos que ya se entiende que no hacen falta al tener un grado medio.

Segundo, se puede entrar en una reestructuración de las materias convencionales, de control aéreo convencional, es decir, del control aéreo cuando no había instalaciones sofisticadas como las de hoy en día. Desde un punto de vista histórico es interesante, pero desde un punto de vista efectivo, y sobre todo desde un punto de vista de las horas que hay que dedicar a este tipo de formación, se considera no necesario. Esto nos va a permitir reducir el tiempo de formación de los controladores, de común acuerdo con ellos. Hay que tener en cuenta que en este momento la duración de la formación es de unos 16 meses y medio, cuando en otras escuelas y en otros países varía. Si tomamos como referencia Luxemburgo, que corresponde a Eurocontrol, son nueve meses, lo que quiere decir que entre nueve y 16 meses hay margen para mejorar el sistema de formación de los controladores. En cualquier caso, debo indicar que es conveniente seguir con el convenio e intentar que todas estas modificaciones respecto al colectivo de los controladores se hagan dentro de este marco.

Es sin duda evidente, y alguna de SS.SS. lo ha dicho, que si se para Sepla se para todo o si se para control también. Por tanto, desde el Gobierno debemos ser muy prudentes y actuar dentro del cauce existente. Hacerlo de otra manera podría llevarnos a unos problemas mucho mayores de los que tenemos ahora. Sería bueno que los controladores y los pilotos hicieran gala de una profesionalidad y que sus actuaciones se encuadraran más en la voluntad de servicio al público, a la sociedad, que no en el corporativismo, y por parte del Gobierno se debe dar el sentido y la dimensión de sensatez y no provocar innecesarias confrontaciones.

A través del cauce del convenio colectivo y del estatuto de los controlados, que lo tienen establecido desde el año 1992, por lo que viene de lejos y ya está consolidado, es a través del que estamos dialogando de común acuerdo, y sobre todo apelando a este sentido de responsabilidad y profesionalidad. Se trata, por un lado, de la simplificación y actualización de la formación y, por otro lado, de la reducción de la presencia de controladores en los sectores. Está en trámite de establecimiento a través de la Comisión mixta el que para dos sectores en los que son necesarios seis controladores, pueda hacerse de momento con cinco. Esto representa una ganancia, en cuanto a controladores disponibles para tener abiertos los sectores, de no menos de 40, con independencia de todos aquellos cuya habilitación está en marcha, existiendo por ambas partes la voluntad de acelerar esta habilitación.

Incluso se está en proceso de orientar la formación a aquellos que por su titulación no necesitan de tantas horas, como pueden ser los controladores de torre, para que puedan tener salida sin esperar, como ahora, a los dieciséis meses y medio de formación. Se trata de que puedan tener menos meses de formación, y después, como en cualquier caso tiene que haber la habilitación para los distintos puestos, especialmente para el más complejo, que es el radar, que esto permita, a través de la habilitación y de una for-

mación continua, ir pasando a estos controladores de torre a controladores de aproximación y a controladores de centro y, por tanto, de radar.

En toda esta actuación quisiera que pudieran ver la importancia que se da —y no podía ser menos— a los controladores, como a una de las piezas clave del tráfico aéreo. Existen los aeropuertos, existen los servicios de tierra, existe el handling, etcétera, pero estos aspectos están ya cubiertos y podemos decir que todos los aeropuertos españoles tienen capacidad suficiente para el tráfico previsto y al que tienen que irse acomodando. Sin embargo, donde debe existir una especial incidencia es en el aseguramiento de que el control aéreo se ejecuta corresponsablemente y que hay suficiente número de controladores para poderlo llevar a cabo.

En definitiva, si hemos llegado a unos puntos de dificultad ha sido por la incidencia de dos aspectos, de dos colectivos en este caso, controladores y pilotos al mismo tiempo, en un cierto momento. Esto es lo que nos ha llevado a los problemas que todavía seguimos arrastrando y que esperamos se solucionen, por un lado, y por las noticias del Ministerio de Industria y de Iberia parece ser que se están solucionando, y por otro lado, esperamos también que con todo este diálogo, esta ampliación progresiva y esta mayor involucración de los controladores en los puntos de control, podamos recuperar aquella puntualidad que se había logrado durante todo el año anterior, que quebró a partir del 1 de enero, con la puesta en marcha del nuevo convenio de controladores, y que empeoró con la existencia de la huelga de los pilotos de Iberia.

He de decir que todas las compañías tienen la voluntad de estar cada vez más presentes en el mercado de transportes, y ello les lleva sin duda a hacer una rotación al máximo de su flota, con una disminución de los tiempos de correspondencia en un aeropuerto. Esto no siempre se logra. Muchas veces se computa como media hora y en realidad llegar a un aeropuerto y volver a salir no se salda con media hora, sino con más. Las compañías aéreas no siempre disponen de toda la flota —y no van sobradas de flota—, y hemos visto que esto ocurre no solamente con Iberia sino con otras compañías; concretamente, ayer fue una compañía inglesa la que nos creó un problema. Esta situación existe y está en contradicción con la voluntad de estar cada vez más presentes en el mercado de transportes, de tener cada vez más slots, de tener cada vez más servicios en competencia con otras compañías por causa de la liberalización. Además, como no puede ser de otra manera, se producen algunas averías, sobre todo en flotas que, a pesar de estar muy vigiladas, tienen una cierta antigüedad. Ello conlleva una serie de problemas en cuanto a la propia flota, en también a las tripulaciones correspondientes. Esta es la causa de que se produzcan cancelaciones, que son normales y que se producen en todos los aeropuertos de todos los países, pero que en nuestro caso se han acrecentado con los problemas que nos han sobrevenido por las razones que les he indicado.

No hay duda de que el transporte aéreo tiene escasa elasticidad, va muy ligado a condicionantes meteorológicos y a condicionantes personales.

El señor Rodríguez Sánchez ha dicho que si no hay transporte por ferrocarril estamos más pendientes del trans-

porte aéreo. El transporte aéreo es más frágil, tiene menos elasticidad y depende más de la persona que el ferrocarril, puesto que en éste, con los nuevos sistemas, el control de paso, adelantamiento, etcétera, es automático. El transporte aéreo es mucho más complejo porque el mando del avión y el control del espacio aéreo depende de las personas. Por tanto, debemos ser conscientes de que esta falta de elasticidad, en ciertos momentos, produce los problemas que nos hemos encontrado.

Por lo que se refiere a la incidencia de la guerra de Yugoslavia —por lo que también se ha preguntado—, yo quisiera dar los datos de abril de 1999. En ese mes, la regulación correspondiente al espacio aéreo, de la CFMU es del 18 por ciento la española y, del 7 por ciento la de Europa. Por tanto el 25 por ciento, es un porcentaje mucho más bajo en relación con el de los problemas que crea en el cambio de hora programada por las compañías, que es un 39 por ciento, o con el de la operación de la compañía en el aeropuerto, que es de un 30 por ciento. No es importante pero, en cualquier caso, al menos en el mes de abril, ha sido de este orden.

Se ha hablado también de la falta de previsión y de diálogo en la creación de nuevas rutas, en Barajas. Quisiera indicarles que la manifestación por parte de Sepla de no haber intervenido en la creación de estas rutas no es correcta. Ha habido reuniones con Sepla en las oficinas de Isdefe, que era la consultora que estaba al cuidado de que se consideraran estas nuevas rutas, con la participación no solamente de AENA sino de la Dirección General de Aviación Civil, del Estado mayor del ejército de tierra, de Iberia, de la Unión Sindical de Controladores Aéreos, de AECA, incluso en este caso del aeropuerto de Heathrow como asesor, los días 23 de febrero y 1 de marzo en la sede Isdefe, el 5 de marzo en la sala de simuladores de Iberia y el 24 de marzo. Las conclusiones fueron enviadas a Sepla y se introdujeron aquellos comentarios y salvedades que ellos mismos plantearon. Con ello quiero decir que a veces existen noticias que no se corresponden con la realidad. Pueden indicarles que estas nuevas rutas de salida de Barajas, juntamente con las comisiones de control y vigilancia del ruido, han sido dimensionadas para disminuir la afectación al entorno. Respecto a la afectación entorno se ha dicho que cómo era posible que se hubieran dado licencias urbanísticas, seguramente el devenir urbano de esta zona ha superado la exigencia aeronáutica, incluso hoy nos encontramos con iniciativas de calificaciones urbanísticas en zonas por las cuales están pasando los vuelos. En este sentido quiero decirle que el Ministerio ha puesto de manifiesto la necesidad de no construir en estas zonas.

La referencia que ha hecho el diputado señor Segura al control de la navegación por satélite, es muy interesante. El Estado español está participando directa e intensamente a través de AENA y del Ministerio de Industria en el programa Ecnos, con la participación de Indra y dos o tres empresas españolas. Este programa es muy importante así como también la segunda derivada del mismo, el programa Galileo que seguramente va a comérselo. Queremos estar presentes también en esta segunda fase Galileo. Desearíamos que tanto Ecnos como Galileo tuvieran en el campo aeronáutico la misma importancia que ha representado en el campo de la construcción de aeronaves la existencia de Air-

bus, que en este momento, como saben, es una alternativa europea importante a la fabricación de aeronaves en América ya que compite claramente, y algunos consideran que con ventaja. Sería interesante que los dos programas progresaran. Respecto al sistema del control por satélite americano, seguramente tienen el problema de haber empezado demasiado tarde, pero esperemos que la calidad supere el que se haya empezado tarde. En el campo aeronáutico tenemos grandes esperanzas de que la navegación por satélite simplifique el control y, por tanto, uno de los puntos difíciles que tiene el tráfico aéreo, que es el control humano que representa. Por tanto, en este sentido puede estar seguro S.S. de que tenemos gran interés en actuar en ello.

Sobre el grado de aplicación de la normativa comunitaria, aunque el director general de AENA explicará otros aspectos, quisiera decir que se llevaron a cabo preceptiva y necesariamente toda una serie de consultas con empresas y sindicatos. Fruto de todo ello fue el texto de la trasposición de la directiva, que debe de haber vuelto del Consejo de Estado y, por tanto, está a punto de publicarse, y en base a ella se van a hacer los concursos para la actualización de los prestadores de estos servicios. Como dice el diputado señor Segura, existe la previsión de la creación del comité de usuarios, que consideramos que es de gran importancia y, que, está solicitado por las propias compañías aéreas.

Por lo que se refiere a la existencia de normativas europeas, la JAA y la JAR-OPS, tengo que decir que no están en ralentización; algunas de ellas incluso incorporan lo de los 65 años. No se inventa nada. Todos los países europeos, con excepción de Francia, incorporan la posibilidad de que siga trabajando el piloto a los 65 años con unos condicionantes, como que vaya con un piloto de menos de 65 años, y con otras condiciones que ya están establecidos por la JAR-OPS. Por tanto, en este sentido tengo que decir que no existe ralentización y este sólo sería uno de los aspectos en los cuales entra esta normativa.

Cuando he hablado de la necesidad de actualizar la formación y de aumentar el número de controladores, he dicho que podía ser a través de Senasa o ampliando el número de escuelas de formación, que podría ser universitaria. Este es un tema que debe estudiarse con detenimiento porque no puede ser un factor que cree desestabilización, ya que hoy por hoy no nos interesa en absoluto esta desestabilización. De todas formas, le agradezco la voluntad de cooperación que ha manifestado.

Hay un aspecto que SS.SS. han señalado repetidamente, y es el de la información. Es preocupación, tanto del Ministerio como de AENA, que la información a los usuarios sea fluida. No quiero ocultarles que en los medios aeronáuticos, especialmente en los aeroportuarios, existe el criterio de evitar alarmismos. En este sentido, y esto es común a los aeropuertos de otros países, se dan mensajes prototípicos, preestablecidos. No hay duda de que hay un camino por recorrer y, aunque gran parte de la información que corresponde a un vuelo concreto debe darla la compañía —y estoy seguro de que el director general podrá ampliar esta cuestión— intentaremos que este imprescindible servicio al usuario pueda establecerse.

Aunque han surgido un conjunto de alegaciones a favor y en contra de los pilotos, me permitirán que no entre en ello. No es bueno que a través del Ministerio entremos en

una culpabilización de nadie. El tema es complejo. En cualquier caso, no hay duda de que muchas veces, aun sin haber huelga, existen procedimientos de ralentización lo podemos comprobar en el aeropuerto— que crean problemas en otras compañías, como por ejemplo el movimiento de las aeronaves a través de las pistas de rodadura para ir al despegue. Estoy convencido de que estos temas se van a solucionar y esperemos que sea en un plazo muy cercano.

Quiero indicar también la novedad del planteamiento del diputado señor Fernández Sánchez en el sentido de utilizar controladores del Ejército del Aire. Es un tema sobre el que podemos reflexionar, pero repetir que no nos gustaría entrar en una desestabilización del tema para evitar males mayores. En este momento debemos actuar para recuperarnos de la crisis sufrida, y creo que estamos en vías de hacerlo. Se va viendo, día a día, cómo hemos ido mejorando en el porcentaje de puntualidad. Por tanto, vamos a esperar a ver si dan fruto las medidas de responsabilización de los controladores que están adscritos a AENA.

Señor presidente, no sé si han quedado algunos temas en el tintero, pero me permitirá que no explique más.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor secretario de Estado. Creo que todos los grupos han advertido su esfuerzo para contestar a las múltiples cuestiones que han planteado.

Se nos ha echado el tiempo encima. Estamos terminando la mañana y quedan todavía otras comparecencias, pero, tal y como habíamos programado el debate, pregunto a los distintos portavoces si desean intervenir en un breve turno de réplica de no más de tres minutos cada uno.

Don Julián Fernández Sánchez, portavoz de Izquierda Unida, tiene la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Señor Vilalta, no le quepa la menor duda de que el único deseo que ha movido a Izquierda Unida esta mañana es el de intentar aportar soluciones. Nos gustaría que pudiésemos abordar de manera común estos problemas que son motivo de preocupación para nosotros y para muchísimos ciudadanos. Queremos que la normalidad vuelva rápidamente a nuestros aeropuertos, pero no ha hecho usted alusión a cuándo será posible recuperar nuevamente el pulso del tráfico aéreo.

No hemos mantenido posición a favor ni en contra de pilotos o controladores. Me he limitado a exponer algunos casos que se están dando y que nos preocupan. No es que nuestro grupo político simpatice con los pilotos; Sepla es un sindicato muy corporativista que normalmente suele dejar al resto de los trabajadores fuera de sus negociaciones, sin tenerlos en cuenta. Esa es nuestra posición. No nos parece anecdótico que haya muchas azafatas en tratamiento psicológico por la gran presión que sufren de los usuarios. El personal de tierra tiene este mismo problema. Incluso entre los usuarios ha habido recientemente un caso de infarto de un señor que iba a protestar a un piloto. Afortunadamente, no ha sido en la compañía Iberia porque se podía haber montado una muy gorda. No nos parece anecdótico tratar de profundidad estas situaciones en esta Comisión.

En cuanto a su punto de vista sobre cómo proveer las nuevas plazas de controladores, sus previsiones no se van a

poder cumplir, a nuestro juicio, a no ser que se liberalice el monopolio de la enseñanza del control que ahora está en manos exclusivas de Sencasa. Le adelanto que la reducción del período de enseñanza no nos parece la medida más prudente que se puede adoptar teniendo en cuenta lo delicado de estos puestos de trabajo. Nos parecería mucho más acertado que duplicaran los centros, que dejara de existir el monopolio. Hay un aspecto que quizá se les escapa. En las plantillas de controladores se producen entre setenta y cien bajas anuales por distintos conceptos: jubilaciones normales y anticipadas, pérdida de condiciones psicofísicas o paso a otros puestos de control no operativos. Teniendo en cuenta, además, el incremento del tráfico aéreo, que podemos cifrar en torno a un 7 por ciento anual, nos da la impresión de que si no ajustan mejor sus previsiones no van a poder resolver el problema.

Hemos intentado poner de manifiesto que este no es el problema de un colectivo, pilotos o controladores, es un problema de conjunto, y el actual equipo dirigente ha perdido la confianza de la mayor parte de los trabajadores, no sólo de estos colectivos que hemos citado reiteradamente aquí. Es muy difícil volver a la normalidad tras haber perdido la confianza de miles trabajadores. Otro aspecto que no hemos tocado es que esta situación está desprestigiando a Iberia como compañía pública y depreciando su valor. Eso también nos preocupa teniendo en cuenta que estamos en una fase de privatización y que el erario público se va a ver perjudicado.

El señor **PRESIDENTE**: Por un tiempo máximo de tres minutos, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Espero que mucho menos, señor presidente.

Señor Vilalta, usted ha dicho que hay que ir con pies de plomo y yo estoy de acuerdo con ello. Desde la Administración, desde los ministerios es importante mantener la sensatez —diría que son palabras textuales— para no provocar tensiones. Me parece muy lógico porque la problemática es muy seria. Por nuestra parte no hace falta estar en esa fase porque no somos Ejecutivo. Tengo que decir que aunque de mi exposición se puede desprender claramente un estar en contra de algunos colectivos, en realidad no es así. Nuestro grupo no está en contra de pilotos ni de controladores ni de otros colectivos inmersos en esta problemática, pero sí hay que tener en cuenta que en este momento son protagonistas y la opinión pública así los considera. Por tanto, hay que analizar todas estas cuestiones. La prueba de que cuando yo hago referencia a que el Sepla dice que no ha intervenido en el diseño de rutas es que hay un programa de televisión en el que aparece un señor al que ponen continuamente un letrero que dice: don fulano de tal, representante de Sepla, que dice que no han intervenido para nada. Francamente, lo que queremos es saber más cosas. Por ejemplo, si en el convenio para la entrada de los pilotos de Aviaco de Iberia, una de las discusiones que se puede tener es si se prevé que entren en el escalafón de Iberia, cuando entren, a la cola de todos, incluso de los segundos. Es otra posible tensión y los pilotos de Aviaco están pendientes de ello.

Quisiera hacer una consideración. Parece ser que la Federal Aviación Administración emitió hace unos años un informe en el que se preveía el estado en que actualmente se encuentra el tema aéreo español. ¿Existe este informe? ¿Es verdad? Me gustaría saber si existe o ha existido cuando proceda, en su momento, se lo pediremos.

El señor **PRESIDENTE**: También por un brevísimo tiempo de tres minutos tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, le reconozco la buena voluntad que ha tenido al responder las preguntas que le hemos formulado y, consiguientemente, le expreso mi reconocimiento personal. Pero desde la óptica política créame que me resulta lamentable continuar detectando la falta de liderazgo gubernamental en la problemática aeronáutica nacional. Esa falta de liderazgo se pone de manifiesto porque hoy está todo el mundo en un sálvese quien pueda y a ver quién se lleva la tarta.

Por un lado hay grupos políticos que solicitan el desmembramiento de la red nacional aeroportuaria (está en la prensa, incluso en la de hoy), incluso se solicita, que los aeropuertos situados en cada comunidad autónoma sean gestionados por los órganos competenciales de la comunidad autónoma. Que conste que los estatutos de AENA —y es un criterio personal de este diputado— posibilitan la creación de entidades mixtas, coparticipadas por AENA y ayuntamientos, cámaras de comercio o entidades de otras características, y por consiguiente no necesariamente tiene que ser malo. Repetir que es una experiencia recogida potencialmente en los estatutos de AENA y que se puede desarrollar. En segundo lugar, hay muchos operadores comerciales y de toda índole lanzados a presionar cara a la privatización. Los anuncios gubernamentales de que se va a privatizar la red llevan al debilitamiento de la estructura funcional, de los trabajadores, etc. y esa es una preocupación que pone de manifiesto lo que es la falta de liderazgo.

Por lo que se refiere a controladores, señor Vilalta, nos vamos tal y como hemos venido, sin una idea clara de qué está pasando con el control y con los controladores. No me puede negar usted que el coste del sistema de los controladores se ha incrementado. La masa salarial ha pasado de 11.700 millones de pesetas a 18.258 millones. El salario medio de un controlador ha pasado de 9 a 15 millones de pesetas. Eso es rigurosamente cierto, queda en el “Diario de Sesiones”, y que se me desmienta. Yo le podría enseñar a todos los miembros de esta comisión el conjunto de preguntas, del orden de 60, que este diputado, con contestación escrita del Gobierno, ha formulado en los últimos tiempos sobre este tema, y es francamente un dato aturridor. A lo largo de la década de los años noventa, y es una reflexión que doy, la primera huelga del control español tuvo lugar los días 28, 29 y 30 de mayo de 1998. Eso es rigurosamente cierto. Algo está pasando. El nuevo convenio no es para tirar cohetes, no es bueno, y la prueba la tiene en que tres meses después de entrado en vigor hay que renegociar anexos con incrementos globales salariales de más de 2.000 millones de pesetas, eso está en la prensa y es un hecho conocido.

El segundo tema preocupante —si me permite y sin el más mínimo ánimo de discusión con ningún miembro de esta comisión— es que yo quiero recordarle que veteranos que hemos seguido con curiosidad los temas del transporte aéreo desde hace años recordamos cómo en la época del general De Gaulle, en los últimos años, el espacio aéreo francés se militarizó con motivo de una determinada huelga y con motivo de esa huelga controladores militares accedieron a ese control y, lamentablemente, dos aviones españoles —fue una anécdota, insisto en que lo doy como anécdota, sin ánimo de discutir—, uno de Spantax y otro de Aviaco chocaron en pleo vuelo. Uno se escapó y el otro no. El control requiere una cualificación exquisita.

Por último, señor secretario de Estado, ojalá se resuelvan los problemas. Al Grupo Parlamentario Socialista, como servidores del Estado español, no nos mueve otro estímulo, pero vemos que el conjunto de problemas, que hoy no se han podido analizar aquí, configuran un horizonte y ojalá que sea más halagüeño del que algunos intuimos que se pueda producir. Un dato final, señor presidente, son muchas las anotaciones que he hecho con las que no coincido porque son argumentables, si bien es cierto que usted no miente ni yo tampoco en lo que le voy a decir a continuación, pero hay una interpretación diferenciada. El número de operaciones máximas de aterrizaje, por ejemplo, en Barajas era de 60 a 65 en determinados momentos punta en los años 1994, 1995 y primer semestre de 1996. Cuando su predecesor en la Secretaría de Estado tomó la decisión de reducirlo a 50, dice usted: ahora hemos pasado de 50 a 68. No, se pasó de 65 a 50 y ahora a 68. No es un incremento espectacular. Creemos en el desarrollo aeroportuario de toda la red nacional, con la compatibilidad derivada del respeto exquisito a toda la normativa comunitaria medioambiental, porque no podemos olvidar, y con ello termino, que cualquier ciudadano individualmente se puede personar ante los tribunales comunitarios y generarle al Estado español gravísimos problemas, como los que, lamentablemente, nos da la impresión que le van a generar, por datos que equipos jurídicos bien informados nos están haciendo llegar.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar, esta comparecencia tan importante, tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): No quisiera retrasar más tiempo esta comparecencia, que estoy seguro de que para todos ustedes ha sido demasiado larga.

Al señor Segura quiero decirle que no se trata de desmembrar ningún sistema aeroportuario. Creo que en un momento como el actual de globalización y en el que incluso se pugna por que grupos de aeropuertos en el campo privado estén en una misma mano, por la sinergia que esto representa, como grupos de compañías aéreas estén también unidos por la sinergia que representa, creo que sería una pérdida de posibilidades que algo que está funcionando conjuntamente se fuera a desmembrar.

No es éste el criterio que impera en el Gobierno, en el Ministerio de Fomento. Sí es el de intentar una mayor responsabilización, a través de unidades de negocio en los aeropuertos, de evitar un sistema de organización funcional

en el que diferentes temas tienen que pasar por unas decisiones centralizadas que solamente se coordinan en el centro, cuando de hecho no es necesario que se haga así, sino que pueden hacerse desde los propios aeropuertos. No se inventa ningún Mediterráneo; esto es lo que en un cierto momento hizo Renfe y lo que han hecho muchas compañías. Por tanto, se trata, mediante este proceso, de pasar de un sistema funcional a un sistema de unidades de negocio; se trata de una mayor responsabilización. En cualquier caso, cualquier actuación de conjunto de AENA hay que estudiarla con mucho detenimiento.

Es evidente que en Barajas, debido a la configuración de sus dos pistas, que se cruzaban, se había llegado a 65 movimientos, pero sin la absoluta seguridad que podía dar una nueva pista. La nueva pista, que en este momento está en 68 movimientos, puede alcanzar 75 y aún más. Esta es la previsión que existe. Pero para que ello fuera posible —y quiero recalcar la disminución de 65 a 50— era importante que el espacio aéreo se correspondiera con esta capacidad. En este momento se ha actuado para que el espacio aéreo se corresponda con la seguridad y se va a actuar más para potenciar lo máximo posible esta nueva pista.

El señor Sedó ha preguntado si había un informe de la FAA. Desconozco, señorías, si existe ese informe, pero tenemos permanentemente un equipo de la FAA en la Dirección General de Aviación Civil y en este momento está —como siempre ha estado— en un proceso de reconsideración del espacio aéreo. No sé si existe un informe, pero sí hay una permanente colaboración con la FAA.

Es cierto, señor Fernández Sánchez, que hay que contar no solamente con las nuevas necesidades, sino con el proceso biológico de cambio, generacional incluso, de los controladores. En este sentido creo —y ya lo he dicho anteriormente— que no es descartable que podamos crear más centros, hay que ver cómo se hace. Hay que estudiar no solamente la simplificación de aquellas disciplinas innecesarias, porque ya sean conocidas o porque no sean útiles, sino crear mayor posibilidad de producción de los controladores. Puede S.S. estar seguro de que éste es uno de los objetivos que tienen el Ministerio y el Gobierno.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Interrumpimos la sesión unos breves segundos para despedir al señor secretario de Estado y recibir a don Francisco Cal Pardo, vendrá a esta mesa para responder a las distintas comparecencias que todavía figuran en el orden del día. **(Pausa.)**

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) (CAL PARDO) PARA INFORMAR SOBRE:

— **PLANES DE VIABILIDAD FUTURA Y DE REESTRUCTURACIÓN DE AEROPUERTOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/001217)**

- **EL CONTENCIOSO ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE NOAIN (NAVARRA) Y EL CITADO ENTE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 212/001288)**
- **SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DEL FUTURO DEL AEROPUERTO DE ALVEDRO, EN A CORUÑA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/001290)**
- **ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN AEROPORTUARIA EN ESPAÑA, Y ESPECIALMENTE EN LOS AEROPUERTOS DE BARAJAS DE MADRID Y DEL PRAT DE BARCELONA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/001475)**
- **CRITERIOS SEGUIDOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE NUEVOS HORARIOS DE LOS VUELOS COMERCIALES ENTRE MADRID-VALENCIA, VALENCIA-MADRID, MADRID-ALICANTE, ALICANTE-MADRID, Y PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURAS EN LOS AEROPUERTOS DE VALENCIA Y ALICANTE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/001483)**
- **CAUSAS Y EFECTOS QUE PRODUCIRÁ LA SUSPENSIÓN DE VUELOS DE IBERIA QUE AFECTA A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/001489)**
- **INVERSIONES ANUNCIADAS EN EL AEROPUERTO DE ALVEDRO (A CORUÑA). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/001937)**
- **MEDIDAS QUE TIENE PREVISTO ADOPTAR DICHO ENTE PARA SOLUCIONAR LA ACTUAL SITUACIÓN DE DESORGANIZACIÓN EN LOS AEROPUERTOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/001966)**
- **MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN CON LA SITUACIÓN DEL TRÁFICO AÉREO. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/001986)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas y señores diputados, vamos a comenzar la segunda parte de esta sesión con la comparecencia del presidente de AENA, don Francisco Cal Pardo, que ha sido solicitada por distintos grupos. Hay tres solicitudes de comparecencia del Grupo Parlamentario Mixto, dos del Grupo Parlamentario Socia-

lista y 2 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Había otra solicitud de comparecencia presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que ha sido retirada.

Por tanto, y en vista del tiempo y para llegar por lo menos puntuales al Pleno —que ya me conformaría, y no quiero ser pesimista—, vamos a dar la palabra al señor presidente de AENA para que responda a las distintas comparecencias, y después daremos la palabra a los solicitantes de éstas por orden de la fecha de presentación. Es decir, en primer lugar intervendrán los representantes del Grupo Parlamentario Mixto, después el representante del Grupo Socialista y a continuación el representante del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Habrá también un turno breve de réplica si así lo piden los portavoces.

El señor presidente de AENA tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Cal Pardo): Señor presidente, señorías, voy a empezar por la primera pregunta, planes de viabilidad futura y de reestructuración de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Como saben, los planes de viabilidad futura y de reestructuración de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma, de Cataluña se recogen en los planes directores de los mismos y de sus zonas de servicios, de acuerdo con lo establecido en el Real-Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, que establece la ordenación de los aeropuertos de interés general y de sus zonas de servicio en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social. Los mencionados planes, de acuerdo con lo previsto en los artículos 2, 3 y 4 del citado real-decreto, contienen aspectos relativos a los antecedentes de cada aeropuerto, al análisis de su entorno, al estudio de su situación actual, la evolución de la demanda, las necesidades futuras, el desarrollo previsible y máximo posible, todo lo relativo a sus infraestructuras de acceso, espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo y las servidumbres aeronáuticas. Asimismo, contienen los estudios de las afecciones del aeropuerto y de sus infraestructuras en el ámbito territorial circundante y la estimación económica del desarrollo previsible del aeropuerto.

El procedimiento de aprobación establecido prevé que su confección corresponde a AENA, de acuerdo con las directrices establecidas por el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, a quien corresponde proponer su aprobación al ministro de Fomento, previo preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil. Antes de su aprobación, los planes directores serán informados por las administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicios del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo, es decir, administraciones locales y autonómicas. Posteriormente, serán remitidos a los Ministerios de Defensa, de Interior y de Medio Ambiente para informar de las materias que respectivamente afecten a sus competencias. Las órdenes ministeriales que aprueben los planes directores se publicarán en el “Boletín Oficial del Estado”.

Dicho esto, vamos a ver cómo se encuentran los distintos planes directores de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Barcelona. El plan director, según las previsiones, deberá estar aprobado a principios de julio de 1999. Hay que subrayar que para este aeropuerto también se está estudiando un plan especial. Las actuaciones más importantes contenidas en el plan son: una nueva pista paralela a la 07-25; nueva plataforma de estacionamiento de aviones en las pistas paralelas; nuevo edificio terminal, distribuidor principal en el lado/terreno actual y satélite entre las pistas paralelas para pasajeros; zona industrial próxima a la cabecera de la pista 25; ampliación de la zona de carga en cabecera 07; accesos viarios y ferroviarios. Como saben, incluso el AVE formará parte del estudio del plan director.

Sabadell. El plan director se encuentra en una fase muy avanzada del procedimiento previsto para su aprobación y deberá estar aprobado a principios de julio de 1999. Hay que destacar que para este aeropuerto también se está estudiando un plan especial. Las actuaciones más importantes contenidas en el plan son: en una cabecera se realizará un relleno de tierras para evitar el corte brusco del terreno existente por razones de seguridad, sin aumento de la longitud de la pista debido a la oposición de los municipios vecinos; nueva calle de rodaje paralela a la pista de vuelo al otro lado de las instalaciones actuales; plataforma de estacionamiento de aviones, nueva terminal y urbanización y accesos y nueva zona industrial.

Reus. La elaboración del texto por parte de AENA está cumpliendo los plazos previstos. El borrador elaborado ha sido presentado por el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes el pasado 14 de mayo, por lo que es prácticamente seguro que se cumplirán las previsiones y el plan director estará aprobado a principios de septiembre de 1999.

Las actuaciones más importantes contenidas en el plan son: nueva pista paralela, a 400 metros de la actual, con calle de rodaje intermedia, ampliación de la plataforma, nuevo edificio terminal de pasajeros, con urbanización y accesos viarios, plataforma de aviación general provisional y adaptación en edificio existente. En el futuro, en el momento de máximo desarrollo, se construirá una zona exclusiva para la aviación general, con pista, plataforma y edificio terminal, y se establecerá también una nueva zona de carga.

Por lo que respecta a Gerona, la elaboración del plan director de este aeropuerto está previsto que comience inmediatamente, puesto que según prevé el real decreto el plazo máximo para su aprobación es a finales del año próximo, cuando tienen que quedar finalizados los planes directores de todos los aeropuertos.

Las actuaciones más importantes contenidas en el plan son: ampliación de la pista actual a 3.200 metros, reserva de terrenos para una futura pista paralela a 400 metros de distancia con la calle de rodaje intermedia, ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviones, ampliación y remodelación del edificio terminal de pasajeros y su urbanización, nuevas zonas de industria y carga. Si bien el estudio no está hecho todavía, estas son las previsiones iniciales en el momento del encargo.

Yo tengo una amplia información de todos los planes directores de todos los aeropuertos. Si el presidente lo cree conveniente, doy lectura a los rasgos fundamentales.

El señor **PRESIDENTE**: Seguramente que es un informe muy interesante, pero para que SS.SS. puedan tener datos que les sirvan para este debate en concreto, con un resumen sería suficiente. En todo caso, si el señor presidente lo estima oportuno, puede dejarlo a disposición de la Comisión para que lo puedan utilizar los señores diputados.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA**, (Cal Pardo): Empiezo por Reus.

Las especiales circunstancias que concurren en este aeropuerto, principalmente el notable incremento del tráfico de pasajeros previsto para el año 2000, como consecuencia de la implantación de Universal Studios en el Parque Temático Port Aventura, así como la creación de la Universidad del Aire, ha llevado a las autoridades aeronáuticas a adelantarse a las previsiones de demanda en un futuro próximo elaborando este plan, que da respuesta a las necesidades futuras de servicios aeroportuarios en la zona.

El aeropuerto de Reus ha conocido un notable incremento del tráfico aéreo en los últimos años, pero las previsiones a partir del 2000 superan esta línea ascendente, que aumentará a dos millones y medio de pasajeros en el año 2004. En el 2007 se superarán los cuatro millones y en el 2011 se espera que sean nueve, para alcanzar los 12 millones de pasajeros en el 2013. En este momento está algo por encima de los 650.000 pasajeros.

Las actuaciones se harán en función de los logros de estos tráficos. Para cuando se alcancen los dos millones de pasajeros —hay que preverlo con tres años de antelación a esta fecha, por lo que en el año 2001 habría que empezar a hacer todas las obras—, se hará la ampliación del área terminal de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, terminal de pasajeros y aparcamiento de vehículos. Para el año 2007 tendrá que estar terminada una nueva ampliación del área terminal y de la plataforma de pasajeros. Para el año 2011, cuando se esperan entre ocho y nueve millones de pasajeros, habrá que hacer una nueva ampliación del área terminal, pues habrá que diseñarla modular, y de la plataforma de estacionamiento y del aparcamiento de vehículos. Y cuando se alcancen los 12 millones, hacia el año 2011, habrá que construir una nueva calle de salida para la pista, calle de rodadura y calles de salida, así como ampliación del área terminal.

La configuración última prevista para este aeropuerto le otorga una capacidad para atender 60 operaciones/hora, en hora punta, y un movimiento de aeronaves de 100.000 operaciones al año. En cuanto a pasajeros, podría atenderse un máximo de 16 millones al año, con un máximo de 110.000 pasajeros diarios.

Barcelona. El plan director de Barcelona se ha previsto para una capacidad de tratamiento de pasajeros superior a 40 millones, demanda que se supone se producirá en fecha próxima al año 2025. Pero antes de esta fecha y, como ha dicho el secretario de Estado, antes del 2015 —nosotros pensamos que para el 2004— será preciso dotar al aero-

puerto de Barcelona de una nueva pista de vuelo, paralela a una de las existentes.

El área terminal de pasajeros y principalmente los edificios terminales, aun presentando suficiente superficie total, empezará a acusar deficiencias puntuales en lo referente a pasarelas y puertas de embarque. Y, debido al fuerte incremento del tráfico de mercancías esperado para los próximos años, AENA ha puesto en marcha un proyecto para el desarrollo de un centro de carga aérea, de manera que sea el centro logístico y núcleo distribuidor en el área mediterránea.

El diseño debe ser compatible con las necesidades de accesos por carretera. La previsible mejora de la conexión con el transporte ferroviario se hará mediante la creación de una estación intermodal integrada en el área terminal de pasajeros. Se ha evitado que las zonas de especial protección para las aves, los ZEPA, resulten afectadas directamente por ninguna infraestructura tras la definición de las áreas de protección en el entorno aeroportuario. En este sentido, se está haciendo un estudio muy profundo, que ya ha sido presentado a Bruselas, que será la que, en definitiva, tenga que autorizar o no la realización de todas estas obras. Esperamos que antes de finales de año Bruselas haya aprobado la ampliación a la que me estoy refiriendo.

Entre el momento actual y el momento de entrada en servicio de las obras previstas en plan director, especialmente de la tercera pista y de las áreas terminales, hay que llevar a cabo una serie de actuaciones que permitan aumentar la capacidad de los 50 movimientos por hora actuales al menos a 55 operaciones. Para ello se están construyendo nuevas calles de salida rápida y está previsto comenzar en breve la implantación en la cabecera 25 de un sistema de luces de aproximación de 900 metros de longitud, adecuado al ILS que acaba de instalarse, de categoría 2-3, con lo cual espero que los problemas de la nieve que se han sufrido en estos últimos días desaparezcan, en la medida en que se puedan hacer aproximaciones en condiciones reducidas de visibilidad, de unos 200 metros de visibilidad horizontal y 30 pies de visibilidad vertical.

El edificio terminal de pasajeros se amplía a través de la adecuación y rehabilitación del antiguo edificio del Puente Aéreo. La ampliación tendrá dos plantas. En la inferior se situará la facturación de pasajeros, y la zona de tratamiento de equipajes se situará en la ampliación del patio de carrillos.

La planta superior se dedicará a las oficinas de la compañías, de forma parcial, sirviendo el resto para el control de seguridad de los pasajeros y de conexión. También está prevista la ampliación de la terminal C, para ser dedicada a la aviación regional. Se construirá un aparcamiento de vehículos en altura frente a la terminal C, actualmente destinado a Puente Aéreo y a aviación general, que incrementará las plazas disponibles en 2.150.

Como he dicho, el centro de carga aérea ha sido adjudicado a Clasa, empresa filial 100 por cien de AENA. En este momento, el plan director, al que me referido antes, ha sido distribuido y se han recibido alegaciones del Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Defensa, Generalidad de Cataluña, Ayuntamiento de Gavá, Ayuntamiento de El Prat, Ayuntamiento de Sant Bra, Ayuntamiento de Viladecans y Ayuntamiento de Barcelona. Se han

recibido también escritos procedentes de CLH y de Motor-masó. Estas alegaciones y escritos están en fase de estudio y evaluación y la aprobación definitiva del plan, a falta de las prescripciones que establezca Bruselas, están previstas para julio de este año.

Para el desarrollo de las obras que emanan del plan director, se ha creado una oficina ejecutiva, similar a la del Plan Barajas, que ha empezado a funcionar a partir del 1 de marzo de 1999, que en este momento se dedica a tareas de planificación estratégica y operativa y a los estudios de las áreas técnicas y de la oficina técnica, y se está comenzando ya un estudio de urbanismo y medio ambiente y asesoramiento aeroportuario. Se ha elaborado un primer documento de planificación y programación de inversiones y se está trabajando en el seguimiento de las acciones urgentes encaminadas a mantener y aumentar la capacidad operativa.

Quisiera referirme ahora —puesto que se ha hablado bastante de ello esta mañana— a la capacidad operativa de los actuales aeropuertos catalanes. Desde el punto de vista de horario, como saben, el aeropuerto de Barcelona está abierto las 24 horas del día; el aeropuerto de Girona está abierto de 8,30 a 21,30 y durante la temporada de verano está abierto las 24 horas del día; el aeropuerto de Reus durante la temporada de verano está abierto de 8,30 a 23 horas; el de Sabadell, como saben, es un aeropuerto que no opera para tráfico comercial, sino para tráfico de aviación general y de formación.

En este momento, Barcelona, en los tres edificios terminales, tiene 90.023 metros cuadrados, que están dotados de 24 pasarelas telescópicas; el aparcamiento público tiene una capacidad de 6.750 vehículos y tiene dos pistas, la 02-20, de 2.720 metros, y la 07-25, de 3.108 metros. Las dos tienen sistemas de ayuda visual a la aproximación, sistemas instrumentales de aproximación con ILS/DME además, tienen VOR/DME y un NDB. El aeropuerto de Girona tiene una superficie de 22.877 metros cuadrados; el aparcamiento público tiene una capacidad de 240 vehículos; la pista 02-20 tiene una longitud de 2.400 metros; en ambas cabeceras tienen sistemas de ayuda de aproximación visual, en una de ellas tiene un sistema de ayuda de aproximación instrumental y, además, está dotado de un VOR, de un DME y de un NDB. El aeropuerto de Reus tiene un edificio terminal con 4.050 metros cuadrados de superficie, aparcamiento para 240 vehículos y dos pistas, la 07-25 con una longitud de 2.455 metros y la 12-30 con una longitud de 950 metros. En las cabeceras 07 y 25 tiene sistemas de ayuda de aproximación visual, aparte de un sistema de ayuda de aproximación instrumental, categoría II, en la cabecera 25, además de un VOR, un DME y un NDB. El aeropuerto de Sabadell tiene un edificio terminal con una superficie de 535 metros cuadrados, el aparcamiento público tiene capacidad para 150 vehículos y la pista de vuelos 13-31 tiene una longitud de 900 metros. El aeropuerto opera únicamente en condiciones de vuelos visuales.

Creo que con esto he dado los datos fundamentales de los aeropuertos de Cataluña y de su futuro.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): La siguiente pregunta se refiere a un contencioso entre el Ayuntamiento de Noain y AENA.

El señor **PRESIDENTE**: Ésa está retirada.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Entonces, la retiramos. De verdad, no existe contencioso.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Existen dos preguntas relativas al aeropuerto de Alvedro. Si le parece, señor presidente, las unimos. Y si pudiéramos poner alguna transparencia, lo veríamos mejor.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy bien. El señor presidente puede utilizar todos los medios que considere oportunos; ilustran más a los señores diputados.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Muchas gracias, señor presidente.

El crecimiento del aeropuerto de A Coruña ha sido bastante espectacular entre 1991 y 1998, pasando de 177.000 pasajeros a 432.000, con un crecimiento anual medio de un 13,5 por ciento. El crecimiento previsto en los próximos dos años es todavía superior, estimándose en un 24,6 por ciento. Puede deducirse de estos datos que las compañías aéreas están aumentando la demanda de vuelos en este aeropuerto y que, puesto que su infraestructura tiene capacidad suficiente para ello, las operaciones solicitadas están siendo programadas, dando como resultado un crecimiento sostenido del tráfico.

A continuación comentamos de forma detallada la programación de la temporada de verano 1999 del aeropuerto de A Coruña. El pasado día 12 de mayo, Iberia se ha dirigido a AENA para presentar de forma gradual la cancelación de 16.368 vuelos a que había hecho referencia. Como la compañía se encuentra en un proceso que le impide conocer con precisión sus medios a corto plazo y con la intención de minimizar en lo posible la supresión de vuelos, ha presentado inicialmente un primer paquete que afecta a los vuelos con Madrid Barajas, que asciende a 4.745 vuelos. Recientemente, se han recibido las cancelaciones que afectan al aeropuerto de Barcelona, con lo cual el número de cancelaciones asciende a 7.627 vuelos de los 16.368. En tercero y último lugar, serán entregadas las cancelaciones correspondientes al resto de aeropuertos. Desde la coordinación de horarios de AENA se está en el proceso de tramitación y ajuste del primer paquete recibido, esperando que se puedan concretar los resultados de este lote para la última semana de mayo.

La programación total de compañías nacionales y extranjeras, regulares y charters a fecha de hoy y tras los reajustes de programación para el aeropuerto de A Coruña incrementa el nivel de operaciones realizadas en la temporada anterior en un 8 por ciento. El número de vuelos programados es del orden de 3.558. Spanair, que había mostrado su intención de volar a La Coruña, de momento ha cancelado su demanda, al parecer por falta de material. Por otra parte, se ha realizado una redistribución de los vuelos coordinados entre Iberia y Air Nostrum. Este ajuste ha

supuesto que Iberia crezca en un 18,6 por ciento con respecto a la temporada anterior. Pasa de 2.480 vuelos a tener programados 2.942, mientras que Air Nostrum ha reducido sus operaciones programadas pasando de haber realizado 778 vuelos a tener una programación de 300, lo que supone un estancamiento en el conjunto del número de vuelos de ambas compañías con respecto a la temporada anterior, pero al crecer Iberia y descender Air Nostrum, que opera con aviones más pequeños, el número total de plazas ofertadas aumenta.

Para hacer frente a esta demanda, el aeropuerto de A Coruña tiene un horario operativo de 8 a 21,45 horas. Se está estudiando la posibilidad de ampliarlo en una hora y media a la apertura y en una hora tres cuartos al cierre, si la nueva demanda de líneas aéreas es mantenida, una vez que se establezca la programación. La capacidad actual del aeropuerto de A Coruña es: un edificio terminal con 5.000 metros cuadrados de superficie, un aparcamiento público para 350 vehículos, una pista de vuelo de 1.940 metros de longitud con sistemas de ayuda visual en ambas cabeceras y con sistema de ayuda instrumental en la cabecera 22. En este momento A Coruña puede operar con cuatro aviones a la hora, puede tener tres arribadas y tres despegues, o tres despegues, o tres arribadas y un despegue, y en diez minutos podría operar con dos aviones. Tiene una capacidad máxima de terminal de 600 pasajeros de arribadas y 550 pasajeros en despegue a la hora.

El Plan director de A Coruña está en elaboración en este momento por parte de AENA, y está previsto que finalice en diciembre de 1999. Hay que subrayar que para este proyecto también se está estudiando un plan de gestión medioambiental.

Las inversiones previstas en principio en La Coruña —con esto respondo a la otra pregunta— desde 1996 hasta el año 1998 han sido: el equipamiento del bloque técnico con 32 millones de pesetas; un hangar para helicópteros y actuación en la zona anexa, por 172; la remodelación de la torre de control, de 125 millones de pesetas; la renovación del VOR de A Coruña, de 20 millones, y la adecuación de la pista y campo de vuelo, por 340 millones. Para las anualidades de 1999 y 2000 están previstas respectivamente inversiones por 352 millones de pesetas y 185 millones respectivamente; lo más destacable es el balizamiento del eje de pista que permitirá el aterrizaje en condiciones de visibilidad más reducida que las actuales, el desarrollo de la zona de carga y una instalación que realmente no está en el propio aeropuerto de A Coruña sino en la población de As Pontes, próximo al aeropuerto de A Coruña, que es un radar de ruta, un radar de vigilancia, cuyo importe será de 179 millones de pesetas.

Tenemos otras actuaciones a destacar (en estudio): el dotar al aeropuerto de La Coruña, zona con una climatología no demasiado favorable para el embarque y desembarque de pasajeros, de pasarelas que en su momento no se previeron cuando se hizo el nuevo edificio terminal. Para eso es necesario construir una ampliación en el área terminal de unos 3.000 metros cuadrados para dar cabida a estas pasarelas. Este estudio ha sido concluido recientemente, se está en condiciones de proceder ya al diseño del proyecto y a la licitación de la construcción. El importe estimado es de 500 millones.

Otra segunda acción incluida dentro de un estudio general para los aeropuertos del Norte de España, y en particular para los gallegos, sería el análisis para determinar la viabilidad para aumentar la categoría de los equipos de aproximación instrumental, es decir, para poder operar en condiciones de visibilidad más reducida. Actualmente para el aeropuerto de La Coruña se está estudiando la posibilidad de aumentar ILS de categoría I a ILS de categoría 2-3. El estudio resulta realmente complejo porque, aparte de consideraciones sobre la viabilidad económica, puede haber restricciones de carácter operativo, como las limitaciones por presencia de obstáculos y por condiciones de tipo meteorológico. Esto es todo en relación con La Coruña.

Queda la situación de Barajas y Barcelona. Aunque a eso se ha referido ampliamente el secretario de Estado, voy a dar algunas pinceladas. El tráfico total de aeronaves en los aeropuertos españoles al final del mes de marzo de 1999 ha sido de 344.784, con un incremento del 5,8 por ciento en relación con el año anterior. Respecto a Madrid Barajas, que aporta el 19,7 por ciento del tráfico total acumulado, a 31 de marzo de 1999 tiene un crecimiento del 6,97 por ciento respecto al año anterior; el crecimiento del mes de marzo ha sido de 10,50 por ciento, que supera el crecimiento acumulado real del año. El aeropuerto de Barcelona contribuye con el 15 por ciento al tráfico total acumulado a 31 de marzo, con un crecimiento del 7,51 por ciento respecto al año anterior; el crecimiento del mes de marzo es similar, del 7,69 por ciento.

Si nos referimos a los pasajeros, al final del mes de marzo el volumen total de pasajeros en todos los aeropuertos ha sido de 25.134.779 pasajeros, con un incremento del 8,60 por ciento, 1.989.559 pasajeros respecto al mismo período del año anterior. Respecto a Madrid Barajas, que aporta el 24,3 por ciento en número de pasajeros, el crecimiento a 31 de marzo había sido del 10,44 por ciento respecto al año anterior, y el crecimiento del mes de marzo ha sido del 11,90 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Barcelona contribuye con el 14,4 por ciento al tráfico total de pasajeros, con un crecimiento del 7,58 por ciento respecto al año anterior, mientras que el crecimiento del mes de marzo ha sido también similar, del 7,59 por ciento.

El volumen total de mercancías en los aeropuertos españoles a esta fecha ha sido de 139.696 toneladas, con un incremento del 2,76 por ciento respecto al año anterior. El de Madrid Barajas aporta el 49,5 por ciento del total de la carga acumulada, con un incremento del 3,09 por ciento, es decir, 2.072 toneladas más. El crecimiento del mes de marzo ha sido 4,44 por ciento.

Los horarios en Madrid y Barcelona son totales, como saben, a lo largo de las veinticuatro horas del día. Ya me he referido antes a las pistas de Barcelona. En Madrid Barajas tenemos en este momento tres pistas, si bien sólo son operativas simultáneamente dos de ellas. La antigua pista 18R-36L, que ya existía, ha dejado de ser operativa durante el día por efecto del ruido porque la senda de planeo pasa directamente por encima de Coslada; se utiliza exclusivamente para despegues y por la noche. Por tanto, el ruido que se experimenta en este momento por la noche en las proximidades de Madrid es el mismo que se experi-

mentaba antes del 5 de noviembre de 1998, puesto que los aviones siguen despegando de la misma pista.

El aeropuerto de Barajas está dotado con sistemas ILS de categoría II/III en las cabeceras 33 y 18R, y de categoría I en las cabeceras 18L y 36R. Tiene, además, un VOR/DME, de tipo Doppler, y dos VOR/DME convencionales.

Ya hemos dicho que el aeropuerto de Barcelona tiene dos pistas. Tiene un ILS/DME de categoría I en la cabecera 07 y un ILS de categoría II/III en la cabecera 25, si bien todavía no se puede declarar categoría II/III porque no están terminadas las obras de luces de pista en esta categoría. En el momento que estén acabadas las obras, esta pista será también categoría II/III y podrá operar en condiciones de baja visibilidad.

Demanda de las compañías para esta temporada de verano en los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Quiero referirme antes a lo que sucedió el año pasado. En el verano de 1998 hubo en Madrid un total de 156.317 vuelos. Para la actual temporada de verano de 1999 se han solicitado 199.746 operaciones, lo que supone un crecimiento del 27,8 por ciento; esta ha sido la demanda inicial. En la temporada pasada, Iberia realizó 80.785 vuelos en el aeropuerto madrileño; Spanair realizó 11.806 y las restantes compañías nacionales regulares en importancia fueron: Air Europa con 6.573 vuelos y Air Nostrum con 7.670. De cara a la temporada en curso, con la nueva pista de vuelo en servicio, Iberia coordinó una programación inicial que suponía crecer un 23 por ciento, siendo los saltos de las restantes compañías altamente llamativos: Spanair solicitó en principio un crecimiento de 127 por ciento, Air Europa un crecimiento del 103 por ciento y Air Nostrum del 81 por ciento. Actualmente, y tras la realización del ajuste del mes de abril, Iberia tiene programadas 94.207 operaciones en Madrid, lo que supone un crecimiento de un 16,6 por ciento; Spanair, 19.635, un 66 por ciento más; Air Europa, 12.390, un 88,4 por ciento más; Air Nostrum, 12.911 vuelos, 68 por ciento más.

En los últimos días, como ya he dicho, Iberia ha comunicado a AENA la petición de cancelación de 7.627 vuelos, correspondientes a sus operaciones en Madrid Barajas y Barcelona, que está en este momento en proceso de tramitación, por lo cual no se puede determinar exactamente la incidencia en uno y otro aeropuerto.

Por lo que se refiere al aeropuerto de Barcelona, en 1998 fue utilizado por 16,2 millones de pasajeros, hubo 216.000 operaciones y se transportaron 80.000 toneladas de carga aérea. La tasa anual media de crecimiento de los últimos diez años ha sido del 6,9 por ciento, y en los últimos cinco años del 8,8 por ciento. Las expectativas hacen esperar que se superen los 28 millones de pasajeros en el año 2010; los 34 millones, en el 2015; y los 40 millones, en el 2020.

En relación con el aeropuerto de Barcelona, quisiera poner de manifiesto que el año pasado ha merecido dos premios, uno como mejor aeropuerto del mundo, concedido por la revista *Conde Nast Traveller* y como mejor aeropuerto internacional, concedido por la revista *Business Travel World*. Concretándose a las demandas de este año, durante la temporada de verano de 1998, se operaron en este aeropuerto un total de 123.930 vuelos. Actualmente, la coordinación de vuelos para la temporada de 1999 es de

150.310, lo que supone un crecimiento del 16,5 por ciento. En la temporada de verano de 1998, al igual que en Madrid-Barajas, Iberia fue la compañía regular con mayor número de operaciones, alcanzando las 54.627, después Spanair con 7.633, Air Europa con 7.597 y finalmente Air Nostrum con 7.710. Para la actual temporada de 1999, todas estas compañías solicitaron aumentos en sus operaciones. La programación coordinada inicialmente resultó con el siguiente crecimiento en relación con la temporada anterior: Iberia, un 19 por ciento; Spanair, un 88 por ciento; Air Europa, un 21 por ciento, y Air Nostrum, un 21 por ciento. Actualmente, y tras la relación de ajustes, Iberia tiene programados 69.632 vuelos, que suponen un 12,8 por ciento más que el año anterior; Spanair, 10.338, que supone un 35 por ciento más; Air Europa, 9.644, un 27 por ciento más; y Air Nostrum, 8.924, un 15,7 por ciento más que el año anterior.

En relación con Barcelona, ya me he referido antes al plan director, por lo tanto no voy a decir nada nuevo. En relación con Barajas, en principio el Plan director espera estar presentado en los primeros días de junio del año que viene, y se hará la tramitación para su aprobación, que esperamos que sea antes de finalizar este año, 1999.

En cuanto a las infraestructuras ya realizadas, merece destacarse la nueva pista de vuelo 16R-36L, que es la pista más larga de Europa, como saben. Se ha hecho además una salida rápida en la pista 15-33. Se ha realizado balizamiento en categoría II-III de la pista 16R-36L. Se ha construido una plataforma para prueba de motores, de tal manera que los ruidos provocados por la prueba de motores quedasen paliados para que no provocasen problemas en el entorno. Se ha hecho una plataforma para deshielo de aeronaves y el edificio de la nueva torre de control y su total equipamiento electrónico, así como un edificio del servicio contra incendios y una serie de obras menores. Todo ello supone 46.000 millones de pesetas.

En este momento están en fase de proyecto la nueva área terminal; la plataforma de remotos; un sistema automático para el transporte de equipajes, (SATE); dos people mover para unir la terminal nueva y el satélite que se va a construir, en principio entre pistas, y otro para unir la terminal nueva con las terminales antiguas; la instalación de los sistemas energéticos correspondientes; la remodelación de la organización actual y los enlaces con la nueva terminal y un nuevo centro de distribución de combustibles.

No puedo pasar por alto el hacer una referencia al tema de la puntualidad, aunque ya se ha hablado bastante de ello. En concreto, puesto que entre los aeropuertos más significativos está el de Madrid Barajas, quisiera referirme ligeramente a él.

Las posibles causas que pueden ocasionar demoras en el tráfico aéreo son múltiples: retrasos por modificaciones propuestas por iniciativa de la propia compañía sobre la hora inicial coordinada con el aeropuerto por razones técnicas, por razones de *handling* y por razones de ajustes de flota; éste es uno de los factores más importantes. En estos días se está haciendo un estudio muy a fondo de las distintas causas, que esperamos tener terminado en pocos días, y conoceremos la incidencia con una muestra muy significativa de las distintas causas. Otro de los motivos son las modificaciones aplicadas desde la unidad de control de

afluencia de Eurocontrol, debido a razones de carga de tráfico en el espacio aéreo y en los aeropuertos. Otra causa pueden ser las demoras debidas a las circunstancias de la operación aeroportuaria en terminales y plataforma y por tramitaciones legales de vuelo y tripulaciones y también demoras de control de tráfico aéreo debidas a la secuencia de puesta en marcha de turbinas emitidas desde la torre de control, así como por la secuencia de aterrizajes y despegues con las consiguientes esperas en la cabecera de pista.

La puntualidad se considera como el porcentaje de movimientos comerciales totales que han operado con menos de 15 minutos de retraso. Ésta es la definición habitual en la operación aeroportuaria y la recomendada por el Consejo Internacional de Aeropuertos. En el aeropuerto de Madrid Barajas, y para los meses de marzo y abril, la puntualidad media de la compañía Iberia fue del 42 por ciento, del resto de las compañías fue del 57 por ciento, y el total fue del 49 por ciento; la influencia de Iberia está clara. En el aeropuerto de Barcelona, y para el período considerado de marzo y abril, la puntualidad media de la compañía Iberia ha sido del 44 por ciento, la del resto de las compañías fue del 60 por ciento, siendo el valor total de este aeropuerto del 53 por ciento.

Vemos en la pantalla un gráfico sobre la puntualidad. Hasta el 25 ó 26 de abril hubo una puntualidad que se estaba prácticamente por encima del 50 por ciento, está entre el 50 y el 60 por ciento. El color violeta es Iberia, el amarillo es Spanair, el azul claro es el resto y el azul oscuro es la media. Como ven ustedes, en este momento todas las compañías se comportan prácticamente igual pero, a partir de esta fecha, que hay una caída fuerte de la puntualidad, se destaca sobre todo Iberia, que es el color morado, que arrastra la puntualidad de las otras compañías. Se puede ver mejor en retrasos medios. El retraso medio en el mes de marzo se está moviendo en torno a los veinte minutos que, por otra parte, es una cifra bastante normal en aeropuertos del tamaño de Barajas y de los grandes aeropuertos europeos, y tiene un alto crecimiento a partir del momento en que se inicia la huelga de pilotos. Iberia, que en este momento se está moviendo por el medio, pega una gran subida. Aquí tenemos una explicación importante, además de otras causas, de los fallos de puntualidad. Podíamos ver abril. En abril —esto es puntualidad— no había vuelo oficial, pero el retraso medio de Iberia es significativamente superior al retraso medio de otras compañías —que es el color azul claro—, incluso al de Epanair, aunque, como ha dicho el secretario de Estado, la incidencia de Iberia en aeropuertos como Madrid y Barcelona es tan grande que fallos en la puntualidad de Iberia se trasladan a otras compañías simplemente por ocupación de espacios que no quedan disponibles para otras compañías y, por difcultad, como él ha dicho incluso, por la lentitud en las pistas de vuelo regular. Barcelona es un caso similar y no sé si merece la pena explicarlo, por no alargarme, pero el comportamiento es muy similar.

Había señalado como una de las causas —y esto me va a permitir el señor presidente ponerlo— los problemas que vienen derivados del centro de control de afluencia de Bruselas, parte de los cuales son propios de AENA y parte de fuera. Para poder entender esto, a mí me gustaría que SS.SS. observasen este gráfico. Vamos a ver lo que es el espacio

aeropeninsular. El espacio aeropeninsular tiene casi un 20 por ciento de entradas, que vienen de fuera del espacio aéreo, y un 20 por ciento de salidas. Los vuelos internos a los que se ha referido el señor Segura son solamente el 34 por ciento y es algo en lo que estamos trabajando para poder llevar este control, pero sólo afectaría al 34 por ciento. El 25,1 por ciento son sobrevuelos. Quiero poner de manifiesto estas cifras porque —pasamos a la siguiente diapositiva— de estas salidas —recuerden que era el 40 por ciento entre entradas y salidas— el 80,51 por ciento se va a Europa y el resto de salidas son cifras realmente poco significativas. El comportamiento en lo que respecta a las entradas es prácticamente similar. Estamos entre el 81 por ciento y el 82 por ciento con vuelos hacia Europa que además convendría concretarlos un poco por lo que luego quiero decir. Aquí tenemos un 17 por ciento en Francia, pero por encima de Francia está 18 por ciento Reino Unido, 21 por ciento República Federal Alemana, casi un 7 por ciento Bélgica, y Holanda seis y pico por ciento.

En Canarias pasaría algo por el estilo. En el FIR Canarias tenemos pocos sobrevuelos — sólo un 9,60 por ciento— porque son los tráfico que van normalmente a América. Tenemos entradas en un 31 por ciento y salidas en un 30 por ciento, es decir, un 60 por ciento entran y salen del FIR. Vuelo interno, el que va de Hierro a Santa Cruz de Tenerife, representa sólo un 28,61 por ciento. Vamos a ver cómo se distribuyen estos vuelos también. El flujo de entrada y salida es similar. Vienen a la Península un 22 por ciento, pero un 71,83 por ciento se va a Europa. Además aquí —los franceses no parece que vayan tanto a Canarias— se concentra mucho más todavía: en el Reino Unido, Bélgica y Holanda y República Federal Alemana.

¿Por qué digo todo esto? Por una razón, y no quiero echar balones fuera. Tenemos una zona que es una auténtica barrera, que va desde Londres prácticamente y coge los centros de control de París, Reims, Zurich, Ginebra, Milán y Padua. Estos centros de control están bastantes saturados y la demanda formulada por Eurocontrol para la temporada de verano es la siguiente: por ejemplo, a Ginebra le han pedido un incremento de un 14 por ciento y ha dicho que va a dar 5 por ciento de incremento; a Reims le han pedido un 13 por ciento y ha dicho que daría un 5 por ciento; a Milán le han pedido un 13 por ciento y ha dicho que daría un 5 por ciento; a Zurich le han pedido un 12 por ciento y ha dicho que daría un 0 por ciento; a París le han pedido un 6 por ciento y ha dicho que daría un 1 por ciento. Ahí tenemos una barrera que tienen que cruzar el 40 por ciento de los vuelos que vienen o van a Europa, a la Península y a las islas Canarias, lo que nos está provocando ya auténticos problemas de restricciones y no sólo porque vienen vuelos con retraso por pasar por París, sino porque, por evitar París, vienen los flujos por otras zonas, con lo cual zonas que habitualmente no eran problemáticas, como es el sector Santiago o el sector Zamora, del que se oye hablar mucho, empiezan a ser problemáticas, sobre todo los fines de semana, porque los sobrevuelos que vienen desde Europa son desviados a esas zonas, y recuerden que era el 40 por ciento de entradas y salidas, pero había un treinta y algo por ciento de sobrevuelos y la mayor parte de sobrevuelos que tenemos vienen a su vez de Europa, con lo cual quedamos totalmente afectados por esa barrera, que, además...

El señor **PRESIDENTE**: Yo le rogaría al señor presidente de AENA que fuera sintetizando, porque el tema es muy interesante, pero todavía nos quedan tres comparecencias, son las dos y media y el Pleno está ahí, con una hora fija.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): ¿Me permite decir esto nada más?

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Tengo una carta que mandan las principales asociaciones de líneas aéreas europeas e internacionales, como la AEA, IATA, etcétera, a Eurocontrol, en la que dicen que se urja a Francia, Alemania, Italia y Suiza para dar satisfacción a los objetivos de demanda. O sea, no es un invento nuestro, sino un hecho real que está ahí y que nos va a condicionar terriblemente en este momento en que nosotros tenemos desplegados todos los sectores de nuestros centros de control. Nos va a provocar problemas porque, si en un momento dado, nos piden el paso de 40 aviones por Zamora y sólo pueden pasar 30, hay que ponerlos a la cola y eso provoca regulaciones y, en consecuencia, retrasos.

Yo, señor presidente, si no le importa, sugiero unir las dos comparecencias referidas a los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

El señor **PRESIDENTE**: Las dos comparecencias corresponden al Grupo Parlamentario Mixto, sobre los vuelos Madrid-Valencia, Valencia-Madrid, Madrid-Alicante, Alicante-Madrid y los vuelos de Iberia que afectan a la Comunidad Autónoma Valenciana.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Como el secretario de Estado ya ha explicado a esta Comisión cómo se asignan los slots, voy a evitar entrar en esta disquisición y simplemente diré que los vuelos son competencia de las compañías, dentro de la capacidad ofrecida por los aeropuertos. Las compañías son soberanas para solicitar vuelos, para operar vuelos, como digo, con la limitación, en su caso, de los aeropuertos que, en el caso de Valencia y Alicante, no ofrecen por sí mismos ninguna limitación de capacidad para la demanda que tienen. Esa limitación podría venir, a lo mejor, por la capacidad del aeropuerto de Madrid, que hoy tampoco. El que está limitado es Barcelona.

El aeropuerto de Alicante tiene un horario de servicio de 24 horas y una capacidad operativa declarada para atender 25 operaciones a la hora, con un máximo de 12 llegadas y 15 salidas. Sus edificios permiten atender 2.100 pasajeros/hora de llegada y otros tantos de salida y su plataforma de estacionamiento de aeronaves tiene una capacidad para atender 24 posiciones. Estas instalaciones han permitido la atención durante 1998 de 4.868.004 pasajeros. Hay que reseñar, con respecto a la pasada temporada de verano, que la operación real se cifró en un 81 por cien-

to de lo demandado inicialmente por las compañías, lo que se ha debido a la menor operatividad realizada por bastantes compañías y en especial por Air Europa, que sólo realizó el 84 por ciento de los vuelos solicitados inicialmente, e Iberia, que sólo realizó el 65,5 de los vuelos solicitados. Para la temporada de verano de 1999, la demanda inicial era un 45 por ciento superior a la de 1998. Las cuatro compañías españolas presentaron una demanda inicial un 41 por ciento superior a la de 1998. Actualmente Iberia tiene 5.441 vuelos, lo que supone una reducción del 5 por ciento respecto al año anterior; Spanair tiene programados actualmente 1.377 vuelos, 1.301 más que el año anterior; Air Europa tiene 3.348, un 10 por ciento más que el año anterior; y Air Nostrum, 2.118, un 33,66 por ciento más que el año anterior. En cuanto a las compañías charter, Air Tours ha pedido un 5,6 por ciento más; Air 2000; un 63 por ciento más; y finalmente Luxair, un 47 por ciento más. La cifra final coordinada para la actual temporada 1999 es de 30.692 operaciones, que supone un incremento del 25,5 por ciento más que el año pasado.

Por lo que se refiere al aeropuerto de Valencia, el horario de servicio también es de 24 horas y puede atender 30 operaciones a la hora. Sus edificios permiten atender a 1.550 pasajeros/hora de entrada y 1.050 de salida. Estas instalaciones han permitido atender el año pasado a 1.882.472 pasajeros. En el proceso de coordinación de la temporada de verano 1999 no hubo problema alguno para asignar la demanda solicitada a AENA por las compañías aéreas. Esta circunstancia se ha visto notablemente favorecida por la ampliación de la capacidad operativa de la pista que actualmente, como ya se ha dicho, es de 30 movimientos, cuando anteriormente era de 16 movimientos a la hora. Hay que reseñar con respecto a la pasada temporada de verano 1998 que la operación real se cifró en un 80 por ciento de la inicialmente solicitada. Iberia realizó sólo el 58 por ciento de lo solicitado y Air Nostrum el 83 por ciento. En este momento, Air Nostrum tiene 11.167 operaciones programadas, lo que significa un incremento del 18,4 por ciento; Air Europa, 2.042 operaciones programadas, con un incremento del 90 por ciento, e Iberia tiene programadas 4.498 operaciones, lo que supone la reducción del 1 por ciento; finalmente, Spanair tiene programadas esta temporada 125 operaciones, lo que supone una reducción de 31 vuelos en toda la temporada. En total, el número de operaciones programadas es de 24.872, lo que supone un incremento del 24,5 por ciento con respecto a la temporada del año 1998.

Queda una pregunta que ya ha sido contestada por el secretario de Estado. Tiene la misma formulación y yo tengo la misma respuesta.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, en aras de la brevedad, la doy por contestada con lo que ha dicho el secretario de Estado y, en todo caso, haremos un comentario sobre ello.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Comenzamos el turno de los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Espero que a esta hora todavía tengamos ánimo para entrar en materia.

La verdad es que, sin ningún apuro, quiero decir que estas comparecencias, señor presidente, de la misma manera que me ha parecido en el caso del secretario de Estado de Infraestructuras, me parece que son de un descriptivo tan plano que no creo que estén a la altura de la situación del tráfico aeroportuario en este momento en nuestro país. Esto lo quiero decir de una forma bastante suave, ya que hoy mismo, un día que se supone es más o menos normal, he tenido la oportunidad de coger el puente aéreo y resulta que hemos salido con una hora y pico de retraso, habiéndose cancelado vuelos.

Señor presidente, lo que a mí me parece, alguien lo ha dicho ya, es que hay una falta de liderazgo en este tema. Aquí se está haciendo una descripción, se está haciendo recaer la responsabilidad de las demoras, de la situación de caos, en los pilotos por una parte y en los controladores y en Eurocontrol por otra y, si atendemos a sus cifras, en un momento determinado resulta que despuntan a causa de la huelga de AENA. ¿Qué pasa entonces? ¿Es que no estaba incidiendo en aquel momento Eurocontrol o es que no incide en los demás países de nuestro entorno? Y por otra parte, ¿qué propuestas hay? o, como ha dicho un compañero de Izquierda Unida, ¿cuándo va a recobrar el pulso y la normalidad el tráfico aeroportuario? Ustedes están realizando una intervención en el Congreso de los Diputados en una Comisión en la que hay representantes de la soberanía popular y su tono no debería ser tan técnico, sino político, porque estamos en un foro político y, por tanto, las valoraciones deberían ser de esta índole. Esto lo digo con toda amabilidad y con toda consideración, porque me parece que la cosa va un poco por ahí.

Entrando ya en lo que debe ser mi comparecencia, me parece que, efectivamente, estamos proporcionando una gran coartada a la privatización, una coartada para que además dicha privatización se produzca a un precio muy barato. He querido entender que Iberia está cancelando vuelos, cuando resulta que Spanair y todas las demás compañías están pidiendo más y más y más y hay cosas acerca de las cuales yo no soy experta, pero sobre las que el sentido común de alguna manera me va orientando.

Señor presidente de AENA, en relación con los aeropuertos catalanes Iniciativa per Catalunya-Els Verds ha ido haciendo distintas preguntas sobre los aeropuertos de Girona y Reus en unos momentos en que existía la impresión de que podían llegar a cerrarse. Por parte del Gobierno se nos contestó por escrito que la previsión era el mantenimiento y que además el crecimiento, por lo que he podido ver, iba a estar en torno al crecimiento de los otros grandes aeropuertos del país. Con respecto al aeropuerto del Prat, últimamente estamos oyendo muchas manifestaciones sobre todo en torno a la privatización: privatización del parking y privatización del sistema informático y telemático, existiendo además la impresión cada vez más fuerte de que desde Madrid se ve al Prat jugando un papel absolutamente subalterno de lo que es el aeropuerto de Barajas. No estamos hablando solamente de la construcción de la tercera pista, señor presidente, sino de que el Prat, como otros aeropuertos, se debe contemplar desde el punto de vista de la actividad económica aeroportuaria. Por lo tanto, estamos

hablando también de un modelo de gestión, un modelo de gestión en el que se tenga en cuenta que el aeropuerto del Prat, como todos los grandes aeropuertos europeos, debe jugar un importante papel de agente económico dinamizador. Nosotros estamos convencidos de que el control del espacio aéreo debe ser centralizado, pero la gestión aérea de la actividad económica aeroportuaria puede y debe ser, al menos desde nuestro punto de vista, descentralizada.

Señorías, señor presidente, nosotros pensamos que la dirección actual de AENA minusvalora todo lo que hace referencia a la gestión de los aeropuertos, ya que tiene una visión muy de infraestructuras, muy de mantenimiento, pero no tiene en cuenta el papel importantísimo que los aeropuertos tienen que jugar en el entorno donde se sitúan. Por tanto, se trata de concebir el aeropuerto no solamente como un espacio donde se produce una carga y descarga de pasajeros y de mercancías, sino como un área logística de primer orden desde el punto de vista de los servicios, del mantenimiento, como parque industrial aeroportuario y como un plan de gestión de mercancías.

Supongo que el presidente de AENA conoce la propuesta de Iniciativa per Catalunya-Els Verds, ya que ha sido manifestada a través del alcalde de Prat de Llobregat, que representa el sentimiento de ese municipio, así como también ha sido manifestada por otro grupo político con el que compartimos la misma visión, que es el Ayuntamiento de Barcelona. Nuestra propuesta es la creación y consolidación de un consorcio público, en el que debería tener un papel importante el Gobierno, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Prat de Llobregat, el Ayuntamiento de Barcelona y otros ayuntamientos, y en cuyo consejo de administración podría haber también operadores del aeropuerto, pero que siempre la mayoría fuera una mayoría pública. Y aquí me quiero centrar. Hay dos modelos de gestión, el del Grupo Popular, el partido que da soporte al Gobierno, que está por la privatización, que parece ser que también es compartido por Convergència i Unió, que quisiera implementar el mismo modelo del puerto de Barcelona, en el que el presidente del consejo de administración del puerto es nombrado por la Generalitat, pero que después la mayoría lo constituyen entidades privadas.

Por tanto, señor presidente, habría que dar un vuelco a la situación actual en cuanto a la gestión, entendiendo el aeropuerto como un sistema aeroportuario, con lo cual se podría pasar a una situación interesante que es la creación de puestos de trabajo y nos podríamos equiparar a los países de nuestro entorno en cuanto a relación de puestos de trabajo y millón de pasajeros. Ahora estamos situados en el entorno de los 460 puestos de trabajo por cada millón y podríamos pasar a los 1.000 puestos de trabajo, que son los parámetros en los que se mueven los países de nuestro entorno.

La impresión que esta diputada tiene, y por lo que se está viendo, es que no va por muy buen camino; parece que ustedes están empeñados en la privatización del parking que es un negocio muy rentable y que proporciona importantes fuentes de ingreso. Con el incremento de plazas de parking, que el presidente de AENA nos ha dicho que se va a producir, ese negocio se va a multiplicar. Por tanto, pensamos que no se pueden regalar estas fuentes de ingreso que creemos que son importantes para el sector público.

Por todas estas consideraciones, señor presidente, le formulo unas preguntas muy concisas. ¿Qué previsiones tiene el Gobierno en torno a la privatización del parking, los servicios de informática y telemática de Prat de Llobregat? ¿A qué se refieren ustedes cuando hablan de privatización? ¿Qué papel cree usted, señor presidente de AENA, que debe jugar el aeropuerto del Prat en el ámbito español y en el ámbito catalán? ¿Se piensa sólo en la construcción de una nueva pista o se piensa en darle la autonomía que el aeropuerto de Prat puede llevar a cabo? ¿No considera el señor presidente de AENA que si la respuesta a los problemas estructurales se diese desde Cataluña podría mejorar la gestión? ¿Qué coordinación piensa llevar el presidente de AENA, en relación con estos problemas de gestión, con los alcaldes implicados, especialmente con los de Barcelona, Prat de Llobregat y otras administraciones locales del entorno? Por último, quisiera que me contestase si piensa incluir al Aeropuerto del Prat como aeropuerto JAR de manera que pueda utilizarse como puente de conexión con otras compañías europeas.

El señor **PRESIDENTE**: Dentro también del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor presidente, señorías, habíamos solicitado la comparecencia del presidente del ente público para informar sobre la situación que se estaba produciendo en los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

Quiero comenzar recordando a SS.SS. y al presidente de AENA que los aeropuertos en el ámbito de la Comunidad Valenciana son especialmente estratégicos. De todos es sabido que hemos padecido y padecemos un déficit importante de infraestructuras tanto terrestres como en general de todo tipo de vías de comunicación. Desde ese punto de vista, las comunicaciones aéreas son una pieza muy importante no sólo para el derecho a la movilidad de los ciudadanos del País Valenciano, sino también como instrumento imprescindible en el desarrollo normal de la principal industria de nuestra comunidad que es el turismo. Es fundamental para el desarrollo normal de esta industria que funcionen las vías de comunicación aéreas. Desde ese punto de vista tengo que decirle que la situación que estamos viviendo es especialmente preocupante, lo es hoy con especial gravedad, lo lleva siendo ya de manera preocupante desde hace meses y, desde luego, es especialmente tremenda la perspectiva de la próxima temporada veraniega.

En este sentido quiero recordarle que para el año 1999, según los datos que usted ha proporcionado, la previsión inicial de crecimiento era de un 45 por ciento en el caso de Alicante. Posiblemente en relación con el aeropuerto de Valencia la previsión fuera también de un incremento muy significativo. Frente a esta previsión, nos encontramos con que la compañía más importante, que es Iberia, en el caso de Alicante, según datos que usted ha proporcionado, tiene una reducción del 5 por ciento y también tiene reducción en el caso del aeropuerto de Valencia. Con esto nos encontraríamos con que precisamente en momentos en los que es más imprescindible para el correcto desarrollo del papel que cumplen los aeropuertos, tanto como elemento instrumental de movilidad de los ciudadanos de esta comunidad,

como desde el punto de vista del desarrollo de la industria turística, que es la principal industria, la compañía pública de bandera de nuestro país se muestra absolutamente incapaz de acompañar las exigencias del mercado, con reducciones significativas en los aeropuertos de Alicante y en los de Valencia. En esta situación es lógico y normal que exista un fuerte malestar e todas las entidades, más allá de las personas individuales que, día a día, tienen que soportar los problemas que estamos soportando. Desde luego sería imprescindible —y no quiero alargarme porque hay otras peticiones pedidas y porque los problemas que soportamos en los aeropuertos de la Comunidad Valenciana, en otro orden y muy similares, los están soportando otros aeropuertos— que, con urgencia, antes de que realmente empecemos la campaña veraniega, se tomen medidas para evitar esta situación que es ciertamente muy preocupante.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, interviene, en primer lugar, doña Carmen marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Primeramente quisiera agradecer al compareciente lo que él mismo calificó de respuestas, no de comparecencia, aunque le recuerdo cordialmente que yo había pedido dos comparecencias, la primera en marzo de 1998, la segunda en marzo de 1999. Esperaba que esta relativa prontitud fuera al menos síntoma de buenas noticias, pero también tengo que lamentar que me voy con una no buena impresión, si no lo remedia en lo que queda de comparecencia.

La información a los diputados y diputadas debiera ser algo habitual, prioritario y riguroso, peor lamentablemente muchas veces nos informamos por los medios de comunicación de prometedoras inversiones que casi nunca se materializan, por cierto —tengo que decírselo al compareciente— en algunas ocasiones no con muy buen estilo institucional precisamente y con una falta de sensibilidad hacia los que, a nivel local, autonómico o de parlamentarios del Estado, tenemos la representación de los ciudadanos. Es curioso que en otro tipo de información —y en esta Cámara ocurre— o en lo relativo a cancelaciones y retrasos, parece que o hay tanta locuacidad informativa.

Señor Cal, si la gestión en los aeropuertos españoles nos tiene en un sinvivir —se lo puedo asegurar porque soy usuaria habitual y admeás periférica—, los usuarios de los tres aeropuertos gallegos están sufriendo, si cabe con más dureza precisamente por esa situación de aislamiento geográfico, lo que es ya una caída libre en el deterioro de la calidad, y el usuario sufre, entre perplejo y resignado, esta caótica situación.

Como en este caso se trata del aeropuerto de Alvedro, vamos a hablar de Alvedro porque precisamente por tener poco tiempo lo voy a utilizar. Quizá no recuerde cómo estaba este aeropuerto, una minúscula pista, una terminal que parecía un quiosco de venta de periódicos, un *Fokker* que operaba de vez en cuando, pero que mantenía viva la esperanza de futuro. Fíjese qué casualidad, un Gobierno socialista, con el empuje de toda una ciudad, amplía la pista, hace una nueva terminal, una nueva torre de control y un buen aparcamiento. En definitiva, heredan un aeropuerto que funcionaba muy bien, confrecuencias en alta y excelente puntualidad, como casi todos los aeropuertos españo-

les, concretamente los de Galicia. Con estas perspectivas, el número de viajeros —usted lo ha reconocido— va en incremento año tras año. En el año 1998 fue de casi medio millón. Lo utiliza una gran área de influencia, todo el área metropolitana coruñesa, Ferrol, Lugo, con un movimiento empresarial, económico y turístico muy esperanzador. Pero, señor Cal, llevan ustedes tres años de gestión y no han hecho ni una sola inversión y algunos temas que quedaban en marcha se han paralizado. Yo le he escuchado con muchísima atención —lo digo de verdad—, pero lamento no tener ninguna concreción de sus respuestas.

Voy a recordarle seis puntos muy esquemáticos. Usted ha tocado el tema de los *finger* o de las pasarelas telescópicas. Yo, reiteradamente, durante estos años, he preguntado por las pasarelas telescópicas y siempre, sistemáticamente —tengo las respuestas aquí—, se me contestaba que estaban en estudio. Señor presidente, yo no le pido que estudie tanto, no le pido un sobresaliente, con un simple aprobado me llega —créamelo—, algo muy sencillo, un proyecto que puedan presentar los estudiantes de arquitectura o un concurso de ideas de diseño; seguramente habrá muchos voluntarios que se presenten; pero, por favor, pongan las pasarelas cubiertas porque en Galicia llueve, y bastante. Ayer, curiosamente —como le digo, soy habitual de los aeropuertos—, llovía —como hoy llueve en Madrid— y nos desviaron el avión a Santiago. Llegamos a Santiago, allí sí que hay *finger* y estaban vacíos, pero nos empapamos porque tampoco funcionaron. Esa también es una cuestión que no llevo a entender. Yo le pido, por favor, que no anuncie tanto los *finger*, pero que cuando los haga nos dé datos, presupuestos y fechas concretas de cuándo van a entrar en funcionamiento.

Terminal de carga. Otro reiterado proyecto anunciado y paralizado. Hoy, usted ha pasado de puntillas por aquí como si no quisiera tocarlo; lo toca, pero no. Nuevamente, se pospone. Usted sabe que la terminal cuenta con una clientela potencial importante —lo conoce por un estudio reciente que ha sido publicado en los medios—, casi 200 empresas con gran potencial económico lo podrían utilizar, principalmente del sector textil, alimentario, pesca fresca, etcétera, que ahora tienen que derivar esos productos por carretera o a otros aeropuertos. Dada la incidencia en Europa y en otros países, sería excelente que tuvieran la posibilidad de utilizar este aeropuerto si la terminal de carga no se estuviera posponiendo sucesivamente.

Sobre las señales, ayudas e instalaciones visuales, eje de pista e instalación de balizaje de 500 metros por la cabecera 22, hay respuestas parlamentarias hablando de proyectos en estudio y hoy también pasa de puntillas sobre este tema. Volvemos a reiterar lo que he dicho: llueve, hay problemas de visibilidad, hay dificultades climatológicas. Por favor, instalen ustedes esas ayudas necesarias para que la operatividad del aeropuerto sea lo más eficiente posible, y no me alegue usted deficiencias orográficas, como hace en una respuesta escrita, toda vez que hay sitios donde se colocan torres de 100 metros, como ocurre en el aeropuerto de Vigo o en Sondica, donde incluso están colocadas en la parte alta del cementerio. Cuando se quiere, se salvan esas dificultades.

Otro tema pendiente, ampliación de la zona de estacionamiento de aviones, cuatro o cinco plazas más. Es una

necesidad si se tiene en cuenta las frecuencias con que en este momento están operando y las compañías que van a operar, como Air Europa, la compañía ERA y yo creía que Spanair. Sorprendentemente, usted ha dicho que ya no va a operar Spanair, pero hace unos días lo anunciaba usted a bombo y platillo. ¿Qué ha pasado con Spanair, ya no va a operar en A Coruña? Yo me he quedado sorprendida con su afirmación. Espero que me lo confirme después. Quisiera conocer además si en sus previsiones entra alguna posibilidad de ampliación de la pista —ya no digo a corto, pero sí a medio plazo—, por lo menos, 500 metros por la cabecera 04, para darle mayor operatividad.

Finalmente, quisiera saber qué pasa con los horarios de apertura y cierre de este aeropuerto, cuestión también continuamente anunciada y paralizada. Esto es sumamente importante. Usted sabe que el avión de la noche, con muchísima frecuencia, debido a estas demoras, lo desvían a Santiago, a Vigo o incluso no sale de Madrid, porque la hora de cierre del aeropuerto impide ya el aterrizaje. Por favor, díganos qué planes tienen sobre esta cuestión.

Espero que las peticiones concretas de inversiones las concrete un poco más y las materialice con plazos, fechas de licitación, no despachando el asunto así, como de puntillas. También le hago un ruego como ciudadana, como usuaria y, sobre todo, como persona que conversa mucho con los ciudadanos que están en los aeropuertos. Por favor, pónganse de acuerdo Iberia y AENA y den a los ciudadanos una información veraz, una información seria y no nos traten como si fuéramos un paquete sin destino ni dirección. Los ciudadanos nos merecemos, si no calidad por las razones que sean, información veraz por lo menos.

Quisiera finalmente, señor presidente, llevar a los ciudadanos gallegos buenas noticias pero con cierta concreción. Espero y confío —la esperanza es lo último que se pierde— en la eficacia, la buena gestión y el apoyo a los proyectos, —estos sin las inversiones es lo último que podemos perder—, pero concrete un poco ahora en su réplica y le prometo que muchos ciudadanos se lo van a agradecer.

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar y también por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Beviá Pastor.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: En primer término, quiero agradecerle al señor presidente del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, los datos que nos ha ofrecido. Tal vez haya habido un pequeño lapsus, o una pequeña confusión porque el señor presidente aludía a preguntas en su contestación. No preguntas sino comparecencias y el tratamiento parlamentario es diferente. En cualquier caso ha aportado datos, se los agradezco, especialmente los de la Comunidad Valenciana, que es a la que como diputado represento.

Lo que se planteaba aquí no eran tanto los datos, que se agradecen, repito, como las causas y efectos que sobre la Comunidad Valenciana tiene la suspensión de los vuelos en general y de los de Iberia en particular, porque una cosa es plantear la realidad fría de las cifras y otra la visión a pie de obra. Le pediría que oyera a los empresarios, a las agencias de viaje, a las asociaciones de usuarios, a las patronales

hoteleras, etc. para que se diera cuenta y comprendiera lo que en un raptó de espontaneidad el presidente de la Cámara de Comercio de Valencia, en agosto del año pasado, poco antes de iniciarse las suspensiones de los vuelos, dijo: la Comunidad Valenciana le importa tres pitos a Iberia y a Fomento. Es verdad que las cancelaciones de vuelos y el desorden en el tráfico aéreo producen una repercusión especial en la Comunidad Valenciana, —el señor Peralta hablaba de ello—. Por ejemplo, estos días, si no recuerdo mal el domingo, un periódico de Alicante anunciaba que entre abril y mayo iban a ser cancelados 150 vuelos del aeropuerto de dicha ciudad. Concretamente, se ha cancelado sin previo aviso un vuelo de Barcelona a Alicante, y con aviso, pero está cancelado, un vuelo diario que había desde Alicante-París, París-Alicante, que hacía el recorrido Madrid-Alicante-directo París, París-Alicante-Madrid. Produce seria preocupación en la estructura de la economía de la Comunidad Valenciana porque no solamente afecta a la imagen de la misma en el exterior, sino que conlleva una pérdida de competitividad, clarísimamente. A la preocupación por ese embrollo, por ese caos y por las cancelaciones, se une también con relación a los aeropuertos de la Comunidad Valenciana un cierto nivel quizá excesivo de secretismo. Por ejemplo, en Valencia ha sido imposible conocer de AENA cuál ha sido la caída de la ocupación media en los vuelos que pasan por Manises. Con relación a ese vuelo Alicante-París nadie se ha atrevido a decir si en el mes de junio volverá a restablecerse o no. En cuanto a Manises, nadie explica en qué situación está el plan director del aeropuerto, si es que existe, si hay un borrador o no. Lo que sabe la gente es que se están haciendo unas obras del drenaje general de la plataforma de carga y descarga, pero sin conocer si existe un plan especial o no, si ha sido oído el Ayuntamiento, para los usos del suelo del sistema general aeroportuario, etcétera. Todo ese secretismo, junto con la preocupación por cancelaciones y esa especie de incertidumbre está afectando no solamente al tráfico de pasajeros, sino también al de mercancías. Es significativo que en el año 1998, en el aeropuerto de El Altet, en Alicante, el tráfico internacional de mercancías cayera un 16 por ciento con respecto al año anterior; el nacional menos, cerca de medio punto, pero el tráfico de mercancías internacional cayó en 16 puntos.

¿Cuál es la causa? Yo creo que es doble, por una parte, la necesidad de afrontar de una vez infraestructuras necesarias como es la terminal de carga. Desde hace cuatro años se está hablando de lo imprescindible y lo fundamental que es para un tipo de industria, aparte del turismo, que existe en el área de influencia del aeropuerto de El Altet, industria que utiliza en gran medida el tráfico aéreo para la exportación pero que ante la falta de una terminal de carga se va retrayendo y está buscando otras vías de solución. Ha habido incluso ofertas de la Cámara de Comercio para participar en la construcción y AENA ha dicho que no, que lo resolverá. Yo prefiero que lo resuelva AENA, pero que lo haga. Ha hecho un presupuesto de 1.000 millones de pesetas, pero lo cierto es que, en el plan de actuación, inversiones y financiación para 1999, en el aeropuerto de Alicante solamente figura una partida de 63 millones para un epígrafe genérico que dice: desarrollo de la zona de carga. Influye las carencias de infraestructuras e influye, por otra

parte, el caos aeroportuario. Es significativo que el descenso de los fletes de mercancías en el aeropuerto de Alicante haya sido una constante desde el mes de julio hasta finales de año.

El deterioro de la imagen de Iberia parece una especie de obsesión por devaluar voluntariamente la compañía —yo no sé si de cara o no a la privatización, pero parece todo orientado en ese sentido—. Hay un acuerdo en la Comunidad Valenciana muy especial con Air Nostrum, del que voy a dar solamente dos datos Iberia, tanto en vuelos domésticos como internacionales, en el aeropuerto de Manises prácticamente mantuvo el mismo número en 1996 y 1997, en torno a 1.800, pero Air Nostrum pasa de 7.000 vuelos en 1996 a 11.000 en 1997, crece un 56 por ciento. Tomando el primer trimestre de 1997, Iberia atiende sólo 1.900 vuelos; Air Nostrum, 4.000. Sobre ese primer trimestre de 1997, Iberia desciende un 21 por ciento; Air Nostrum sube un 48 por ciento. Nos encontramos con una compañía tan peculiar que sólo por llevar la bandera y el anagrama de la Comunidad Valenciana recibe la subvención más importante que ha dado la Generalitat valenciana y, por otra parte, hay un retrainamiento, como se ve, importante de Iberia, a cambio de un crecimiento desmedido de Air Nostrum, una compañía que tiene beneficios y que por llevar la bandera de la Comunidad Valenciana recibe unas ayudas comparables a las que recibe Julio Iglesias.

En paralelo a ese deterioro de la imagen de Iberia hay una devaluación de AENA. Será que AENA está en almoneda, no lo sabemos, pero lo cierto es que da la impresión de que hay una especie de privatización a trozos, igual que en el caso del aeropuerto de A Coruña, del que hablaba la compañera.

¿Qué va a pasar con el aparcamiento del aeropuerto de Alicante? Los rumores y las noticias son que el día 15 de junio va a sacarse a subasta para privatizarlo. ¿Qué va a pasar con los servicios de informática y telemática del aeropuerto de El Altet, de Alicante? ¿Qué va a pasar en general con la navegación aérea? ¿Va a crearse una agencia estatal de navegación aérea?

Decía antes el secretario de Estado que había que tratar los temas con mucha prudencia, no provocar preocupación, pero es que todo el conjunto de trabajadores está pendiente; están crispados y erizados porque no tienen información. No saben qué va a ocurrir. Y no solamente afecta a los trabajadores; afecta también a todos aquellos sectores productivos que necesitan unos aeropuertos que son estratégicos para poder realizar su trabajo y para el progreso de nuestra comunidad. En el diario *Levante* aparecía el domingo un artículo titulado *AENA, la incompetencia de un ente*. A mí me preocupa mucho el buen funcionamiento de AENA, porque, sin quererlo, con su funcionamiento, están en juego elementos fundamentales para el progreso de mi comunidad y de todo el país.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el turno correspondiente al Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Y por tres minutos, tal como se lo prometí al señor presidente, para hablar de Barajas y del aeropuerto de El Prat.

Señor director general de AENA, empecemos por Barcelona. En el mes de diciembre de 1996 en una interpelación parlamentaria y en la moción resultado de la misma, que se aprobó en el Pleno del Congreso de los Diputados, se solicitó del Gobierno un informe sobre el desarrollo del aeropuerto de Barcelona. Ese informe que tengo en mis manos hablaba de que se estaba elaborando un plan de trabajo para dotar a Barcelona de un aeropuerto con capacidad suficiente y que se adaptase a la demanda. Ese plan de trabajo incluía un plan director que determinará la configuración definitiva del aeropuerto. El desarrollo del campo de vuelo deberá adecuarse al siguiente proceso donde se indican los capítulos más significativos: primero, resolución de los problemas que conlleva la ubicación de la tercera pista; segundo, aprobación del plan director; tercero, elaboración del proyecto básico de la tercera pista; cuarto, declaración de impacto ambiental, etcétera.

Nosotros bien sabemos que los desarrollos aeroportuarios no surgen de un día para otro; que la elaboración de un plan director requiere seriedad, método, análisis concienzudos, valoraciones, el cruzamiento de datos, introducción de muchos parámetros de muy distinta naturaleza, y vemos bien y con buenos ojos que se vaya avanzando en el desarrollo del plan director del aeropuerto de El Prat, pero le queremos alertar sobre informes que hemos recibido de municipios del entorno del propio aeropuerto, como es el de Gava que —a buen seguro tendrá los informes elaborados por el Ayuntamiento— donde, entre otras cosas dice: la actividad del transporte de mercancías se ha incrementado dado que se han construido depósitos y nuevos almacenes, si bien es cierto que en este momento se está ampliando y mejorando la zona dedicada a la terminal de carga, donde es habitual ver aeronaves del tipo Antonov ruso, a las que les imputa una huella sonora muy intensa. Si bien desde hace años las trayectorias de aterrizaje en el aeropuerto de Barcelona, El Prat, pasaban por la vertical del barrio de La Pineda de Gava, el incremento del tráfico ha hecho que en multitud de ocasiones y prácticamente durante el 90 por ciento de la noche, la sucesión de aviones en trayectoria de aterrizaje sea constante. Y hace una serie de acusaciones acerca de mediciones de intensidades superiores a los 90 decibelios en lo que se refiere al impacto acústico. Ese es un tema que nosotros creemos que debe de tener muy presente la Administración.

Nosotros vemos también con muy buenos ojos cara al desarrollo del sistema aeroportuario catalán, por denominarlo de alguna manera, y lo hemos dicho en muchas ocasiones, y está recogido en el “Diario de Sesiones”, que es necesario potenciar el dipolo aeronáutico español, entendiendo el dipolo como un papel equivalente al que debe jugar el sistema aeroportuario madrileño y el sistema aeroportuario catalán. En ese sentido también el desarrollo del aeropuerto de Reus es fundamental. Nosotros sabemos que en los últimos días se ha presentado públicamente ante todos los colectivos del entorno de Reus ese plan director que no debe ser nada más que lo que es un plan director, no con una cadencia temporalizada de inversiones y de actuaciones concretas. Le animamos a que las continúen, sin duda alguna. Un proyecto muy interesante, que es una asignatura pendiente en el Estado español, que es la creación de un centro de formación profesional aeronáutico, lo que quizá

pomposamente se ha denominado universidad del aire, debe tener una previsión de ubicación en ese desarrollo aeroportuario y hemos visto con satisfacción que se haya avanzado desde esa óptica.

Qué duda cabe, pasando al siguiente tema, Barajas, que va a ser motivo de grandes debates próximos. El plan director inicial de Barajas se aprobó en el año 1991 y al llegar el nuevo Gobierno se encontró con que ya se había sacado a concurso la nueva tercera pista, había consignación presupuestaria, se disponía de suelo, el proyecto estaba aprobado y tuvieron sencillamente que producir la adjudicación y acelerar la ejecución de la misma, pero nos preocupa la nueva área terminal. La nueva área terminal en la redefinición y relanzamiento del plan director de Barajas hacia las futuras cuatro pistas, con su ubicación entre la futura tercera y cuarta pista, la existencia de edificios satélites, los *people mover* que interrelacionan los mismos, etcétera, ha llevado a una ralentización en la redacción del proyecto por parte del equipo de Lamela-Rogers al que se le adjudicó por parte de AENA y por responsables anteriores a usted, de tal forma que creemos que eso va lento, ya que hemos pasado de una primera ubicación, a una segunda y ahora a una posible tercera. La preocupación que nosotros siempre hemos manifestado es que esa nueva área terminal no puede ni debe ser para usufructo exclusivo de una sola compañía, por singular que sea; la utilización de las mismas que tiene que ser plural. Como en los meses próximos, a buen seguro, estos van a ser temas de debates singulares, lo único que he querido es hacerle a usted, señor director general de AENA, algunas consideraciones con respecto a estos dos importantísimos sistemas aeroportuarios en nuestro país que han de jugar cada uno de ellos el papel de HUB distribuidor de flujos y de intermodalidades logísticas en las áreas geográficas a las que sirven.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el turno de solicitantes de comparecencias tiene la palabra el señor Sedó i Marsal.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intentaré ser breve, por cuanto que de nuestra solicitud de comparecencia se ha dado una buena respuesta en cuanto a los planes directores y no entraré en referencia a los mismos. Asimismo, en cuanto a la segunda parte, ya el secretario de Estado ha dado respuesta a las medidas que se van a tomar con carácter inmediato para solucionar la situación actual. Comprendo que el señor presidente y director general de AENA se nos haya presentado con este esquema que hacía el secretario de Estado diciendo que hay que ir con pies de plomo. Estoy de acuerdo en que en estos momentos hay que ir cuidadosamente presentando los temas, porque no pueden abrirse frentes por matizaciones o por interpretaciones que se puedan hacer de sus palabras, que son las de la Administración. Las palabras de los políticos a veces se las lleva el viento y pueden ser dirigidas de otra manera.

Quisiera hacerle unos comentarios. A mí me da la impresión de que la programación de las compañías se hace a lo loco, porque si las compañías se pueden permitir pedir incrementos de un año a otro del orden del 40 por ciento y después, si es necesario, bajamos al 16, y sea lo que sea, como supongo que eso no se hace a lo loco, que es una

expresión coloquial que empleo yo, ¿se hace porque si no se pidiesen tantos vuelos habría vacíos que pudiesen ser cubiertos por otras compañías y, por tanto, la solicitud no tiene otro motivo que el bloqueo para que no entren otras compañías? ¿Los vuelos charter no están incluidos en todas estas programaciones? ¿Cómo se programa? ¿Quedan fuera o por su número quedaría resto un mínimo que puede quedar fuera de la cuenta de los programas?

Por otra parte, las cuatro funciones primordiales que yo he citado en la comparecencia del secretario de Estado —creo que usted estaba presente— que daba un representante controlador, de AENA en un programa de televisión: seguridad, orden, rapidez y economía, ¿son cuatro bases fijas de AENA? En todo caso, ¿puede considerarse que la economía está cogiendo más fuerza, ya que de ser la cuarta está pasando a primeros lugares? Eso sería relativamente grave si ello fuese en demérito de la seguridad.

Se habló de una reducción del orden del 25 por ciento de capacidad en los puestos de control. ¿Cómo se realizan las horas extra que hacen los controladores? Sé que posiblemente esto no me lo puede contestar ahora en detalle, pero le agradecería que me diese un esquema, porque se habla de que pueden hacer las 80 horas extra anuales que marca la ley, pero lógicamente se hacían muchas más y en el año 1998 se han hecho tres millones de horas extra en todo el grupo de controladores. En este aspecto quisiera que AENA nos mandase algún informe sobre la manera en que se realizan las horas extra, cómo se distribuyen, en qué puntos, porque ante la explicación que yo oí, y me remito otra vez a este programa de televisión, no me salían las cuentas de ninguna manera, ni se entendía la forma en que se hacía. Se decía que ahora se hacían menos horas que antes. Si es así, ¿cómo se van a cubrir los puestos?

Lamento que se dé la impresión de que haya inversiones para mucho mármol pero para pocas actuaciones efectivas como podrían ser luces en eje de pista en los aeropuertos del norte. En cada aeropuerto saben el valor, 35 ó 40 millones de pesetas, y dicen que no se invierte porque AENA, que gana mucho dinero, se dedica a hacer negocios. Yo no estoy de acuerdo y creo que no es esta la función de AENA, que hace lo suyo dentro de esta vorágine de desorganización en que estamos todos.

Ha llegado el momento de que dejemos de excusarnos y de acusarnos unos a otros. La primera solicitud de comparecencia de hoy proviene de antiguo, del momento en que Iberia acusaba a AENA de que había perdido 15.000 maletas, hace casi un año. No era usted el presidente. No puede ser que dos compañías como Iberia y AENA se acusen entre ellas, sobre todo cuando quien las perdió fue Iberia, porque el *handling* del aeropuerto lo tiene Iberia, de acuerdo que por concesión de AENA. No puede ser que el Ministerio de Fomento, después de tres años, se excuse en muchas de las cosas que están sucediendo achacándolas al anterior Gobierno. Sí tiene responsabilidad el anterior Gobierno, pero cuando antes pedía una comisión para saber cómo están las cosas, no era para buscar quién era el responsable antes ni quién lo es ahora, desde hace tres años. Nosotros no vamos por ese camino, sino que intentamos hacer un diagnóstico de la situación. No es momento para que Fomento se escude en los anteriores responsables, ni para que AENA se escude en las compañías y en los pilotos

y los pilotos digan que los culpables son AENA y los controlares, que Iberia diga que corresponde a AENA y que todos hablemos de Eurocontrol, de la OTAN y de Yugoslavia. Todos sabemos que hay mucho tráfico aéreo debido al tema de Yugoslavia, porque, nadie lo comenta, pero tengo entendido que no hay piloto americano en la base italiana que no tome un refresco que no venga de América. Todo viene de allí, no compran nada in situ y no dejan de ser aviones con muchos suministro de los que se podrían abastecer en el mismo territorio, incluso el combustible.

Por último, son los usuarios los que quedan perdidos en este caos y hay que evitarlo con mucha información. Lo hemos comentado el otro día en la presentación del plan director en el aeropuerto de Reus y estábamos prácticamente de acuerdo.

Quiero comentar algo en lo que no hubiera querido entrar si no hubiese habido una alusión sobre la privatización de los aeropuertos. Quiero dejar constancia que no estamos de acuerdo con la forma que actualmente marca el Ministerio. Ha sido una afirmación gratuita, quizá preelectoral y que puede ser válida, cuando la señora Rivadulla ha dicho que el Gobierno tiene una fórmula para privatizar con la que Convergència i Unió está de acuerdo. No es verdad. Usted sabe muy bien que dentro de unos días el Gobierno catalán va a presentar un documento sobre la posibilidad de gestión de los aeropuertos de Cataluña. Le diré más, es un documento sobre el que nosotros —y en este momento, al decir nosotros, hablo de mi partido— tenemos ciertas diferencias porque lo vemos de otra manera. Es un tema que hay que analizar mucho, a través de consorcios de aeropuertos por comunidades autónomas o, al menos, en el caso de Cataluña, teniendo todos los aeropuertos en una sola entidad. Nos preocupa muchísimo que la privatización que se nos plantea desde el Gobierno pueda tener fines muy recaudadores. Sería muy interesante establecer algo que se pudiera hacer por fases y de una forma posibilista, que no tuviera los problemas, incluso constitucionales, que pueden crear este tipo de órganos para hacer la gestión. Eso sí, con una prioridad fundamental, porque lo más importante de todo es volar y no gestionar.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de fijación de posiciones, tiene la palabra el señor Carreño, en representación del Grupo Popular. Le ruego la mayor brevedad posible.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Única y exclusivamente quiero hacer referencia a que en varias ocasiones se ha expuesto en distintas comunidades autónomas y en distintos aeropuertos una programación y luego ha habido un incumplimiento de esa programación. Yo no sé si existe, como ocurre con los contratos de administraciones públicas —y éste, al fin y al cabo, es un servicio público—, la fianza, pero si no existe sería conveniente establecer una fianza lo suficientemente importante para que la presentación de programas en otoño y en primavera no fuera un canto a la alegría.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las distintas intervenciones, tiene la palabra el señor presidente de AENA, también rogándole que sea lo más breve posible porque el Pleno del Congreso de los Diputados empieza a

las cuatro. Estaríamos aquí con mucho gusto escuchándole hasta que usted nos dijera todo lo que tiene que decir, que supongo que será mucho, pero hoy no tengo más remedio que hacerle esta observación.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Trataré de contestar telegráficamente, según el orden de las intervenciones.

Por lo que se refiere a la señora Rivadulla, respecto a la privatización del parking —también hay otra pregunta relativa a Alicante— y de los servicios telemáticos, si privatizamos el parking es para hacer más negocio. Hay una serie de servicios que consideramos que se pueden hacer en los parking, como es acercar el vehículo, limpieza del mismo, cambio de aceite o servicios de mantenimiento que AENA no sabe hacer. Por tanto, para poder hacer eso, tendría que acudir a alguien de fuera. Entonces, ¿cómo se va a privatizar, si es que se privatiza? Pues no lo sé todavía y el estudio además se le ha encargado a una persona nada sospechosa en este sentido, al antiguo director de Aeropuertos, que creo que es una persona perfectamente capaz. Todavía no lo ha presentado; no sé si va a proponer que se privatice, que se quede una empresa mixta o qué se va a hacer. En definitiva, se trata de prestar un mejor servicio a los pasajeros y, al mismo tiempo, obtener una ventaja. Como usted sabe muy bien, en el aeropuerto hay cantidad de negocios. Usted ha hablado además de 1.000 empleados por millón de pasajeros. Yo no quisiera herir susceptibilidades, pero en Madrid ya los hay. En Madrid hay 27.000 empleados y no llegamos todavía a los 27 millones de pasajeros, y yo espero que en Barcelona lo haya también. Por supuesto, habrá todo el apoyo posible a la creación de negocios dentro del aeropuerto y que los gestione quien sepa gestionarlos mejor, pero aportando AENA lo que tenga que aportar para que sea menos gravoso para las compañías. En este momento, como usted sabe seguramente, las tasas aeroportuarias no cubren los costes de infraestructura. Estamos por debajo, pero salimos adelante y hacemos inversiones, y aprovecho para decirlo, porque alguien ha dicho que no hacíamos inversiones. Estamos haciendo unas inversiones medias de 85.000 millones de pesetas al año, y si este Congreso lo aprueba, para el año que viene les voy a solicitar más de 120.000 millones de pesetas, en principio con cargo a los fondos de AENA y con el endeudamiento que para ello sea necesario. Esto se obtiene precisamente de las tasas y de los negocios que se pueden hacer en los aeropuertos, que, en principio, están al servicio del público.

Descentralización de la gestión. Estoy hablando de descentralización de la gestión desde que he llegado. Como consultor de dirección, es una cosa que he hecho en muchas ocasiones a lo largo de mi vida, pero posiblemente entienda la descentralización de otra manera. Eso no significa que la propiedad de los medios de producción tenga que cambiar de manos; se trata simplemente de dar mucho más autonomía de gestión a los aeropuertos para que no tengan que pedir permiso a Madrid para todo, sino que ellos, en función de su cuenta de resultados y, sobre todo, de la calidad del servicio al cliente, puedan tomar las decisiones que crean convenientes. Naturalmente, tendrán que responder de acuerdo con unos parámetros de gestión. Hay mucho

miedo de si tenemos o no directores de aeropuertos capaces de hacer eso; el que no sea capaz de hacer eso tendrá que dejar de hacerlo, pero creo que tenemos gente suficientemente buena para poder hacerlo.

Autonomía de gestión. En eso no voy más adelante, lo mismo que tampoco hablo de la privatización, señor Sedó. A mí me han encargado gestionar AENA, el problema de la privatización está por encima de mí y son otras personas, posiblemente en estos mismos foros, las que deben contestar. Yo estoy tratando de gestionar AENA como una auténtica empresa privada porque creo que así se podrán obtener mejores resultados para la sociedad. Las dificultades que tengo en este momento son enormes por una serie de circunstancias sobrevenidas en las cuales creo que no he tenido demasiada parte.

En cuanto a que Barcelona sea o no aeropuerto *hub*, de hecho lo es ya para Iberia a determinadas horas del día. Que sea aeropuerto *hub* en el futuro —yo espero que lo sea— depende de las compañías. No quisiera minimizar los aeropuertos comparándolos con una estación de autobuses, pero a veces la imagen ilustra. Nosotros ponemos las infraestructuras, y tratamos de hacerlo para que sea aeropuerto *hub*. Eso exige tener salidas y entradas descompensadas, como usted sabe; en un momento dado hay muchas entradas y, en otro, muchas salidas, tendríamos que tener capacidad suficiente. No obstante, está previsto en los planes directores, tanto en el de Madrid como en el de Barcelona, que la tengamos. Es todo lo que podemos hacer para que el aeropuerto se pueda comportar como *hub*.

Señor Peralta, estoy de acuerdo en que los aeropuertos valencianos y los gallegos son estratégicos. Quizás los gallegos sean todavía más estratégicos porque están más lejos y, por muchos AVE que tengamos, siempre habrá una distancia a Coruña o a Santiago superior a las cuatro o cinco horas. Entiendo que son enormemente estratégicos sobre todo por el turismo.

Usted ha hablado casi continuamente de Iberia; permítame que no entre en ello. Las compañías son soberanas, como he dicho, para hacer sus programaciones dentro de la capacidad que les ofrece el aeropuerto. Luego trataré de contestar al señor Carreño sobre la fianza, lo que a mí me gustaría hacer y las limitaciones que tenemos para ello. Es un problema de compañía. Me imagino que Iberia ha bajado mucho porque tiene allí a Air Nostrum, pero también Spanair y Air Europa están subiendo en la Comunidad Valenciana. Es un problema interno de la compañía en el que no puedo entrar.

Señora Marón, a la primera pregunta contesto que sí hacemos muchas inversiones —ya la he contestado antes— y vamos a hacer muchas más. En concreto en La Coruña —creo que podemos decir La Coruña, estamos más acostumbrados a ello— se han hecho una serie de inversiones que le he contado: la adecuación de la pista y campos de vuelo, por ejemplo, ha supuesto 340 millones.

Me ha hablado de la zona de carga y usted se las promete muy felices; yo no me las prometo tan felices y, sin embargo, vamos a hacer una inversión. Cuando me dieron las cifras, el director del aeropuerto me habló de 80 millones de pesetas. Luego, el director de Aeropuertos lo estudió más a fondo y dijo que, en vez de poner pizarras ornamentales para aislar, el terminal de carga podía hacerse de una

manera más económica y esperamos que pueda hacerse con 54 millones de pesetas. De todos modos, le he dicho al director del aeropuerto que los ingresos para AENA deberían ser, lógicamente, superiores a tres millones de pesetas. Con unos ingresos de tres millones de pesetas anuales, ¿quién hace una inversión de 80 millones en una cosa que no es de auténtico servicio público? Además le he dicho que hablase con los empresarios de transporte de pescado, que hiciese una labor comercial, que realmente la tienen que hacer las compañías, pero que él la hiciese también. Después de hacer un segundo estudio se ha decidido ir adelante, y entre este año y el 2000, —la mayor parte de la inversión está prevista para este año—, se hará el desarrollo de la zona de carga.

Usted también hablaba de las luces de pista, como el señor Sedó. Las luces de pista son una de las cosas más importantes en los aeropuertos. Quiero decirle que como persona del norte y que utiliza bastante los aeropuertos del norte lo primero que he mandado hacer es ese estudio de viabilidad de la instalación de categoría 2.3 en todos los aeropuertos del norte. La Coruña no es fácil. Nada me gustaría más que instalarlo. El coste de una instalación en La Coruña será del orden de 1.000 millones de pesetas, pero posiblemente no esté ahí la principal dificultad. Usted sabe que la pista se corta totalmente y yo no sé dónde se pueden poner las torres, ni siquiera de treinta metros. Habrá que ponerlas encima de las casas o habrá que expropiar todo aquello, y tendremos que expropiar casi hasta la autopista o poco menos.

Ahí habrá un problema. Ayer mismo se hizo la presentación del estudio por parte del que fue director del aeropuerto de Santiago, que está coordinando el estudio, señor Ameingearas, y nos habló incluso de la posibilidad de hacerlo con torres de treinta metros. A ver si se puede hacer con torres de treinta metros, me encantaría.

Quiero decirle que aunque usted es representante de La Coruña, dentro de La Coruña también está Santiago y ayer mismo he dado la orden de que se inicien ya los proyectos para Santiago, que también es caro; no tiene esas dificultades de tipo orográfico, pero 1.000 millones de pesetas sí los va a costar el sistema de aterrizaje. De hecho, en este momento el ILS ya se va a instalar con categoría 2.3. Ahora, hay que hacer muchas otras cosas, como hay que hacerlas en Barcelona.

Spanair. Yo no recuerdo haber anunciado que Spanair vaya a volar. Supongo que habrá sido otra persona quien lo ha anunciado. De todos modos, si Spanair no vuela ahora es por falta de material; no le ha llegado. En una revista de difusión internacional hace unas declaraciones del director general de Spanair diciendo que no les han llegado los aviones cuando ellos esperaban, y ahí está también un poco la explicación de por qué piden tanto en el mes de noviembre, que es cuando han empezado a pedir los tráficos para este verano, porque esperaban tener más material casi todos, y Spanair ha renunciado a muchos porque no tiene material. Yo espero que cuando lo tenga Spanair vuele a La Coruña.

Ampliación de la pista. Esto dependerá de los estudios del plan director. En este sentido quiero decirle que no tengo ningún proyecto en este momento, pero en el plan director naturalmente se contemplará la ampliación de la

pista, como se contemplará la pista cruzada en Santiago de Compostela para hacerla en el momento que sea oportuno.

La ampliación de horarios es un tema que nos preocupa y estamos con ello desde hace tiempo. Las cosas no se resuelven de la noche a la mañana, hay que cambiar turnos de trabajo, hay que conseguir gente. Han oído hasta la saciedad que tenemos escasez de controladores, ampliar el turno exige más controladores. De todos modos, espero que en este año quede resuelto, según me han dicho los técnicos que trabajan conmigo. No es sólo Coruña, sino que son siete aeropuertos más los que piden la ampliación de horario y lo que también esperamos de las compañías aéreas es que sean suficientemente serias, porque si empiezan a operar y a los pocos días dejan de operar en esas horas, nosotros hemos ampliado unos horarios y ya es muy difícil volver atrás. Además, a nosotros nos supone un coste, no nos supone ningún tipo de ingreso adicional, porque lo único que vamos a cobrar son las tasas de aterrizaje y esas serán más o menos las mismas, porque por el hecho de que se amplíe el horario se podrá ampliar un poco el número de vuelos, pero no mucho. Creo que es necesario hacerlo por atención al ciudadano, que es en definitiva el que se merece todo esto.

Tenía alguna pregunta sobre información AENA-Iberia. Procuró que mi jefe de prensa se ponga en contacto con el de Iberia. A veces hay intereses contrapuestos. No me gusta la confrontación. Procuraré por todos los medios que la información sea la misma y sea consensuada.

Señor Beviá, me gustaría mucho poderle dar satisfacción, pero usted también ha hablado mucho de las compañías. Ya le he contestado antes. Habla del tráfico de mercancías. Ayer estaba en mi mesa y discutíamos sobre la terminal de carga de Valencia. En este momento se ha pasado a Clasa para que vea si resulta interesante explotarla. La verdad es que el tráfico aéreo de mercancías en España no es muy elevado, tenemos solo medio millón de toneladas, de las cuales la mitad las está haciendo Madrid. Madrid ha aumentado mucho cuando se han hecho esos terminales y por eso vamos a arriesgar, pero con los tráficos actuales, no crea usted que son atractivas las terminales de carga, en absoluto. Confiamos en que una vez acabada la terminal la demanda de tráfico sea bastante mayor.

Respecto a la privatización del aparcamiento de Alicante, le digo lo mismo: está en estudio, no sé todavía cómo se hará y si se hará. En todo caso, será para prestar un mayor servicio al usuario en aquellas cosas que nosotros no sabemos hacer, porque no sabemos mantener automóviles.

Señor Segura, veo que usted conoce el plan director de Barcelona, también conoce las alegaciones, que están en proceso de estudio. El problema del impacto acústico en Gavá nos preocupa; eso va a obligar a remodelar —y ya se va a hacer— el TMA de Barcelona y esperamos que se palien totalmente los efectos del impacto acústico, porque si no también habrá que ir al aislamiento de algunas viviendas, aunque en algunos casos sin duda habrá que ir a eso porque si no, como usted sabe muy bien, los aeropuertos dejaríamos de operar.

El desarrollo del aeropuerto de Reus, que el otro día presentamos, creo que es enormemente importante y lo es incluso en determinados momentos para descongestionar el aeropuerto de Barcelona. Si no tuviéramos Girona y

Reus difícilmente podríamos dar respuesta a la demanda de 100 vuelos adicionales para la Copa de Europa, con 30.000 pasajeros aproximadamente. Vamos a llevar bastantes a Girona, vamos a llevar unos cuantos a Reus y vamos a llevar muchos a Barcelona, y además se van a distribuir por aficiones para evitar complicaciones y se van a tomar una serie de medidas para agilizar los embarques y desembarques en el aeropuerto de Barcelona. Si no tuviésemos esos dos aeropuertos, difícilmente podríamos hacer bien estas cosas. En cualquier caso, creo que el aeropuerto de Reus por sí solo merece un gran desarrollo, porque se espera llegar hasta 12 millones de pasajeros, que es una cifra importante. Eso es lo que está previsto en el plan director.

En cuanto al plan director de Madrid, espero que hacia mediados del mes que viene, lo más tarde, esté presentado y distribuido entre las autoridades competentes para que hagan las alegaciones correspondientes. En principio, lo que tenemos previsto en cuanto al edificio terminal —y el proyecto va en esa línea— es mantenerlo más o menos donde estaba previsto, un poco más próximo a las pistas, y hacer un satélite con una gran capacidad de crecimiento entre pistas, al lado de la torre de control actual.

Le preocupa a usted que todo un edificio pase a ser de una compañía. La intención de AENA es agrupar a las compañías o todas las operaciones de una compañía en un terminal, pero no dar nunca la exclusividad. Precisamente el poner el terminal en el centro, como usted sabe muy bien, va en esa línea.

Señor Sedó, es una larga historia la programación de las compañías que está regulada por una directiva de la Unión Europea, por eso no podemos pedir fianzas. A mí lo que me gustaría, si me lo permitiesen, es subastar los *slots* y subastarlos por el precio de salida de la tasa de aterrizaje, con lo cual no habría que cobrar tasas de aterrizaje; naturalmente, un *slot* a las ocho de la mañana seguramente valdría mucho más que a las tres de la tarde. Curiosamente esto no lo permite la directiva, es más, parece ser que la directiva considera que los *slots* son activos de las compañías, cuando nosotros consideramos que deberían ser activos de los aeropuertos. Pero evidentemente una compañía con más *slots* tiene más valor que una compañía con menos. ¿Qué hacen las compañías? Cuando una compañía ha operado un *slot* en el 80 por ciento del tiempo en que se le ha concedido tiene un derecho histórico y ya siempre —y siempre que respete esa programación— podrá pedir ese *slot* frente a otras. ¿Pide muchos *slots* para que otras no se metan? Si no tienen derechos históricos, se hace un reparto entre ellas. Algunas piden más *slots* si puede ser para el momento en que tengan material o puedan alquilarlo, porque en este momento se puede hacer un *wet lease* fácilmente y, en ese caso, aumenta la capacidad. Si tienen *slots* y tienen posibilidad de aumentar la capacidad, se quedan con los *slots*. Las charter también lo piden, ahora bien, lo piden cuando saben más o menos cuándo van a operar. Evidentemente, los vuelos para la Copa de Europa tienen que pedirlos quince días antes o incluso cuarenta y ocho horas antes, pero seis meses antes —ahora mismo se están empezando a negociar los de la temporada de invierno— sí que piden los *slots* también. Tienen los mismos derechos que las compañías regulares, es más, las compañías charter, desde el punto de vista de *slots* en el espacio aéreo, que es distinto

del *slot* aeroportuario, tienen las mismas preferencias que una compañía regular que haya pedido un vuelo hace seis meses.

La política que tiene conferida Eurocontrol —y no sé si han leído en el papel que les he expuesto que las asociaciones de compañías pedían todavía más poder para Eurocontrol— es que el primero que pide es el primero en ser servido, pero eso cada día. Si un señor, tres horas antes del vuelo, pide un vuelo, puede ir antes porque lo ha pedido antes que el que lo tenía fijado con seis meses de antelación para tres minutos más tarde, y eso a veces nos provoca ciertos problemas, aunque así se está operando.

Con respecto a la importancia de la economía, le diría que no la tiene en AENA. Evidentemente, nosotros estamos cubriendo nuestras inversiones, que se están haciendo muchas, pero lo primero es la seguridad. Hace tiempo se decía: más electrón y menos hormigón, por lo menos hace más de veinte años, cuando era director de Navegación Aérea. Y como he sido director de Navegación Aérea y sé la importancia que tienen esas cosas, he pedido nada más llegar el estudio de la categoría 2.3, que es puro electrón prácticamente. Hay luces de pista, pero nosotros vamos a invertir fundamentalmente en todo aquello que signifique mayor capacidad, tanto desde un punto de vista de espacio aéreo, y eso significa inversión en electrónica básicamente, como en los aeropuertos, y eso —desgraciadamente o no— significa hormigón. No se va buscando mármol, ni mucho menos, sino la funcionalidad de los aeropuertos, lo que pasa es que en la construcción de un aeropuerto, por las luces que tiene, el metro cuadrado es bastante más caro que el de construcción de una vivienda, aunque tengo entendido que en Palma de Mallorca debió salir del orden de 100.000 pesetas el metro cuadrado, que es un precio muy económico.

Con respecto a las horas extras de los controladores, evidentemente no las están haciendo ni quieren hacerlas, pero sí se aumentó la jornada el año pasado en 224 horas, con lo cual, no llegan a cubrir totalmente las necesidades pero sí bastantes. El problema que tenemos, y hoy se habla mucho de formación de controladores, en este crítico instante no está tanto en la propia escuela, y sería bienvenida una nueva escuela si se llega a la conclusión de que debe hacerse, sino en los propios centros de control, porque el controlador que ha superado la fase de formación tiene que habilitarse y tiene que hacerlo en el trozo de espacio aéreo que va a controlar. No es lo mismo la habilitación en una torre que en un centro de control. En Madrid se habilitan en quince sectores, lo cual es bastante complejo y exige un montón de horas de habilitación, que pueden rondar las 300. Para ser habilitados necesitan habilitadores, y era lo que más nos faltaba. El convenio colectivo (que usted dice que no es ninguna maravilla, algo mejora respecto a otras situaciones, aunque podría mejorar más) prevé ya la conversión de supervisores en instructores, siempre voluntariamente, pero primándoles también. En este momento bastantes supervisores han pasado a instructores, con lo cual, tenemos más instructores; además, esas prolongaciones de jornada a las que se refirió el secretario de Estado, que no son horas extraordinarias, van destinadas a liberar instructores para que habiliten a más personas. En este momento tenemos 150 personas que espero que este año

queden habilitadas, aparte de los que vienen luego de las promociones de la escuela. Sin embargo, hay que habilitar no sólo a los que vienen de la escuela, sino a los que vienen de otros centros de control. Un señor que por concurso de traslado ha venido de Sevilla a Madrid tiene que habilitarse en los sectores de Madrid, y eso también lleva tiempo. El problema fundamental lo tenemos en las habilitaciones y para ello se que ha actuado en dos frentes: por un lado, en aumentar el número de instructores y, por otro, en sacarlos del puesto de control, sustituyéndolos por otros con prolongaciones de jornada para que puedan dar más horas de habilitación.

Yugoslavia. No se ha hablado de Yugoslavia porque parece que no influye, pero en ese eje al que me he referido —yo no sé si estaba usted presente cuando lo he pintado— ha aumentado el tráfico en un 30 por ciento como consecuencia de la guerra de Yugoslavia, y ese 30 por ciento puede ser bastante más en demoras porque es un tráfico que cruza. Esa cifra me la han dicho en Bruselas hace prácticamente un mes y supongo que se mantendrá más o menos igual.

Los usuarios están perdidos, y eso es lo que más nos preocupa. En algunas declaraciones que hice al hacerme cargo de AENA dije que remediaría en lo que pudiese todos los problemas de puntualidad. Algunos problemas pueden estar en mi mano, como son los derivados de la actuación de controladores, pero casi ningún otro lo está, sino que están en manos de compañías de *handling*, etcétera. Aunque las compañías de *handling* son concesionarias, usted sabe que no se puede hacer una intervención inmediata. Usted puede tomar medidas contra esa compañía si no opera adecuadamente, pero no se toman medidas inmediatas. Pero he dicho que si no podíamos mejorar la puntualidad, procuraríamos que el tiempo de permanencia en el aeropuerto fuese lo más agradable. La medida inmediata que hemos tomado en este sentido, aparte de otras pequeñas medidas, a algunas de las cuales también se ha referido el secretario de Estado, es la creación de una dirección adjunta para atención al pasajero en el aeropuerto de Barajas, y traemos a uno de los mejores directores de aeropuerto para que se haga cargo de la dirección adjunta de atención al pasajero, todo lo que tenga que ver con información, cuidados, etcétera; preocupación por las chaquetas verdes. Esta es la medida que acabamos de tomar hace algunos días y espero que esta persona mañana esté aquí ya —aunque ya ha estado la semana pasada— haciéndose cargo de todo eso y proponiéndome un plan de actuación concreto, que yo le he pedido, para mejorar la respuesta a los ciudadanos. Sabe usted muy bien que a veces es muy difícil.

Termino con una anécdota del director de Iberia, y es que en una ocasión se dijo que un vuelo iba a tardar una hora porque tenía un problema en el motor y a un pasajero se le ocurrió bajarse y dijo que no volaba en ese avión. Eso ha supuesto remover las maletas y la hora de espera se ha convertido en tres. A veces las compañías tienen precaución por estas cosas, y también hay que entenderlas, y a veces no se sabe exactamente cuándo van a salir porque tienen que hacer cambios. Alguien ha dicho que había muchos cambios de puerta. Evidentemente, AENA no tiene ningún interés en los cambios de puerta. Si los hay es porque la compañía lo pide y lo pide porque el avión que iba a

salir ya no va a salir y tiene que salir otro que está en otra puerta. Por eso se producen esos cambios de puerta frecuentes. Nosotros estamos procurando que no se produzcan los cambios de puerta, pero no podemos evitarlo. Hay una serie de cosas que nosotros quisiéramos hacer pero que nos es difícil. De todos modos, vamos a poner los medios y vamos a buscar esa sintonía con las compañías, que ya la procuramos. Tenemos, y creo que a ello se ha referido el secretario de Estado hoy, un comité de seguimiento que se reúne todos los días con el personal de Iberia en el aeropuerto de Barajas para tratar de corregir estas cosas, y estamos haciéndolo así desde hace un mes. Muchas de las medidas que se han propuesto hoy aquí han salido de ese comité, porque es mejor que salgan de ese comité que las proponga AENA directamente, siempre van a ser mejor aplicadas si las proponen los propios interesados.

Creo que he contestado a todas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos el tiempo que tenemos, y les pregunto a los señores portavoces si quieren utilizar el turno de réplica por un breve espacio de tiempo.

Señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Es muy poquita cosa lo que quiero decir. Le agradezco su segunda explicación, pero no me ha concretado bien lo del *finger*. Dígame usted una fecha, yo no me voy de aquí sin que usted me diga una fecha.

Otro tema sobre el que le permito pasar un poquito más por encima, es si hay alguna previsión sobre el aumento de plazas de estacionamiento en el aeropuerto.

Usted señalaba un dato sobre la terminal de carga, pero hablaba en términos económicos. Yo le puedo dar un dato, que me imagino que usted conoce, y es que el volumen de mercancías puede rondar 182.000 millones de pesetas. Es una cantidad ya considerable teniendo en cuenta esas 200 potenciales empresas.

Muy agradecida por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente de AENA.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Cal Pardo): Evidentemente, no le he contestado a lo de los *fingers* en los cuales tengo muchísimo interés. La inversión es de 500 millones de pesetas. Voy a encargar el proyecto inmediatamente. Ya están hechos los dibujos iniciales, que es a lo que usted se refería. No necesitamos hacer un concurso de ideas. Ahora, sabe usted muy bien que el PAIF no preveía esta inversión y entonces habrá que aprobarla. Ya se incluye en el PAIF que creo se aprobará en el Congreso y podremos empezar las obras a primeros de año. Yo espero que en el año 2000 esté terminado.

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el turno de intervenciones, se levanta esta larguísima sesión.

Muchas gracias a todos.

Eran las tres y cuarenta y cinco 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