



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 127

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 9

celebrada el miércoles, 13 de diciembre de 2000

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:

- La iniciativa del nuevo aeropuerto de Madrid trasladando el actual a Campo Real (Madrid). A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/000105) ..... 3690
- Dar explicación razonada y responsabilidades sobre el colapso que sufrió el aeropuerto de Son Sant Joan, de Palma de Mallorca, como consecuencia de una serie de deficiencias producidas en el suministro de fluido eléctrico durante casi siete horas el pasado día 21 de octubre, y que repercutió en la fluidez del tráfico aéreo español afectando a más de 100.000 pasajeros de las compañías aéreas operadoras en dicho aeropuerto, así como sobre las circunstancias

**vinculadas al desempeño de las funciones de seguridad en el aeropuerto de Barcelona por parte de una compañía privada a la que AENA encomendó las funciones de seguridad y control en dicho aeropuerto. Asimismo, a efectos de analizar la seguridad aeroportuaria en la red de aeropuertos nacionales en lo que a control de pasajeros y mercancías se refiere. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000201) .....**

3706

**Se abre la sesión a las diez y diez minutos de la mañana**

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ) PARA INFORMAR SOBRE:**

**— LA INICIATIVA DEL NUEVO AEROPUERTO DE MADRID TRASLADANDO EL ACTUAL A CAMPO REAL (MADRID). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 213/000105)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Vamos a dar comienzo a la sesión número 9 de la Comisión de Infraestructuras con la intervención del excelentísimo señor ministro de Fomento para dos comparecencias. La primera de ellas, a petición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para explicar la iniciativa del nuevo aeropuerto de Madrid trasladando el actual a Campo Real y la segunda, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para dar explicación razonada y responsabilidades sobre el colapso que sufrió el aeropuerto de Son Sant Joan, de Palma de Mallorca, como consecuencia de una serie de deficiencias producidas en el suministro de fluido eléctrico durante casi siete horas el pasado día 21 de octubre y que repercutió en la fluidez del tráfico aéreo español, afectando a más de 100.000 pasajeros de las compañías aéreas operadoras en dicho aeropuerto, así como sobre las circunstancias vinculadas al desempeño de las funciones de seguridad en el aeropuerto de Barcelona por parte de una compañía privada a la que AENA encomendó las funciones de seguridad y control en dicho aeropuerto. Asimismo, a efectos de analizar la seguridad aeroportuaria en la red de aeropuertos nacionales en lo que a control de pasajeros y mercancías se refiere.

Sin más, damos la palabra al excelentísimo señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández) : Señor presidente, señorías, muy buenos días.

Me referiré a la petición de comparecencia del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida relativa al proyecto de traslado del actual aeropuerto de Barajas al futuro aeropuerto de Campo Real. Comenzaré por recordar los antecedentes en base a los cuales se ha puesto en marcha esta iniciativa, porque creo que de ese relato sale la explicación cabal de la fórmula adoptada, y después explicaré la situación de los trabajos que se están realizando.

Los orígenes y las razones de esta solución para el futuro sistema aeroportuario de Madrid nacen de la declaración de impacto ambiental formulada el 10 de abril de 1996, y les ruego que retengan esta fecha a los efectos de las argumentaciones que se puedan utilizar para discutir esta decisión. De esa declaración de impacto ambiental, en la que se aprobó la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Barajas, nacen una nueva torre de control y la nueva área terminal. Y se exigía que, para cualquier nueva ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, se realizasen los estudios que contemplaran otras nuevas localizaciones aeroportuarias.

La necesidad de aumentar la capacidad del sistema aeroportuario de Madrid para evitar una nueva situación de saturación aeroportuaria obligó a que se realizase el proceso de su planificación, tanto en lo referente a la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas hasta su máximo desarrollo posible como en la búsqueda de soluciones para un futuro más lejano, anticipándose razonablemente en el tiempo, dado el límite objetivo que existe para las futuras ampliaciones del aeropuerto de Barajas. Y esto creo que es una necesidad objetiva, al margen de la fórmula elegida, para que quienes tenemos la responsabilidad en estos momentos de la planificación aeroportuaria podamos trasladar a la siguiente generación determinadas cuestiones previas resueltas, para que no tengan que enfrentarse con el problema que hemos tenido que acometer a partir del año 1996.

Señorías, el número de pasajeros en el aeropuerto de Madrid-Barajas se ha duplicado con creces en los últimos diez años y lo mismo ha ocurrido con el número de operaciones realizadas. Prácticamente, como digo, esa duplicación da una idea de los espectaculares crecimientos de la demanda que se venían produciendo, que

se están produciendo, y que eran la causa de la congestión del aeropuerto de Barajas en el año 1996. La puesta en servicio de la tercera pista del aeropuerto de Madrid-Barajas, inaugurada en noviembre de 1998 como respuesta a los problemas de congestión en que se encontraba el aeropuerto, permite en estos momentos satisfacer las necesidades de la demanda hasta el entorno del año 2004, en que será necesario disponer de una mayor capacidad de campo de vuelo y de área terminal. Al mismo tiempo que se construía esta nueva pista se ampliaba el área terminal y se levantaba una nueva torre de control capaz de atender la configuración actual del campo de vuelo y, también, de atender aquella otra que pueda tener en el futuro. Y se llevó a cabo un importante estudio sobre el futuro sistema aeroportuario de Madrid, base de las consideraciones que voy a exponerles a continuación. En este estudio, se concluyó dos cosas: que era una necesidad urgente ampliar rápidamente el aeropuerto de Madrid-Barajas hasta su máxima capacidad, empleando todas las medidas necesarias para hacerlo compatible con la calidad medioambiental, y que era urgente iniciar los estudios y diseños de un nuevo aeropuerto alternativo o sustitutorio ubicado en el lugar idóneo.

Como he dicho anteriormente, estos estudios identificaron y esbozaron una serie de alternativas viables, tanto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas como de nuevas localizaciones alternativas o complementarias a Barajas, y dispusieron una base metodológica para la planificación, la evaluación y la toma de decisión. A partir de la identificación de un total de 82 posibles nuevas localizaciones en la Comunidad de Madrid y en su entorno, y mediante un proceso de selección y evaluación, se seleccionaron finalmente dos emplazamientos para el desarrollo de un nuevo aeropuerto: Campo Real y Santorcaz. Considerando estos dos emplazamientos y las posibilidades de ampliación de Madrid-Barajas, se definieron cinco alternativas de desarrollo del sistema aeroportuario de Madrid: Alternativa 1: desarrollo de Barajas a cuatro pistas y reemplazo posterior por un nuevo aeropuerto alternativo en Campo Real. Alternativa 2: desarrollo de Barajas a cuatro pistas y reemplazo posterior por un aeropuerto complementario en Campo Real, con Barajas operando sólo con dos pistas. Alternativa 3: desarrollo de Barajas a cuatro pistas y aeropuerto complementario en Santorcaz. Alternativa 4: no ampliación de Barajas y construcción de un aeropuerto alternativo en Campo Real. Alternativa 5: no ampliación de Barajas y construcción de un nuevo aeropuerto complementario en Santorcaz.

De estas cinco soluciones, se analizaron las siguientes pautas de comportamiento respecto a cuatro objetivos básicos para las cinco alternativas. El primer objetivo básico para el que se examinaron las pautas de comportamiento de las alternativas formuladas era la respuesta a la mejor solución para el transporte aéreo y

la accesibilidad. El segundo objetivo básico era examinar cuál de ellos exigía o comportaba menor impacto ambiental. El tercero, el examen desde el punto de vista del mayor beneficio económico, social y territorial. Y el cuarto, la solución más viable técnica y operativamente.

Desde el punto de vista del espacio aéreo y de la gestión del tráfico aéreo, las alternativas que contemplan una operación a largo plazo con dos aeropuertos requieren un espacio aéreo de gestión mucho más compleja. Y esta circunstancia se acentuaba en el caso de las alternativas 3 y 5, puesto que habría que gestionar simultáneamente dos aeropuertos de volumen de tráfico muy similar. En la capacidad aeroportuaria se distinguió entre capacidad de operaciones de aeronaves y capacidad de pasajeros. Desde el punto de vista de la accesibilidad y de la intermodalidad, se establecieron las siguientes conclusiones: El aeropuerto de Barajas tiene actualmente, y tendrá en el futuro, muy buena accesibilidad por carretera, y el acceso por metro actual se prolongará hasta el nuevo edificio terminal. El emplazamiento de Campo Real, situado al este de la ciudad de Madrid y del arco formado por la M-40 y la futura M-50, se localiza en los términos de seis municipios pertenecientes todos ellos a la Comunidad de Madrid. El aeropuerto podría tener acceso por metro mediante una vía de unos 13 kilómetros que conectase con la línea 9 en Arganda. El emplazamiento de Santorcaz se localiza al este de la Comunidad de Madrid, situado a unos 40 kilómetros en línea recta desde el centro de la capital, tendría un acceso viario complejo en razón de condicionantes geológicos y ambientales y su conexión con la N-II exigiría construir un tramo de enlace de unos 30 kilómetros. Asimismo sería posible un acceso ferroviario desde San Fernando de Henares y podría tener un enlace con el AVE Madrid-Barcelona.

En el impacto acústico, según las simulaciones de ruido realizadas, la afección futura del aeropuerto de Barajas ampliado a cuatro pistas será inferior a la actual; no sólo por la retirada de determinado tipo de aeronaves, sino también porque la configuración de cuatro pistas permite una mayor diversificación de rutas y una mejor operatividad nocturna. En el horizonte de máxima demanda, la población afectada, ponderando las operaciones en ambas configuraciones norte y sur, día y noche, sería aproximadamente de 1.300 habitantes, frente a unos 2.100 en la actualidad. En Campo Real se ha estimado una afección máxima de unos 700 habitantes en la configuración de la alternativa 1 y de unos 4.000 habitantes en la configuración de la alternativa 2. Y en Santorcaz, la población afectada sería de unas 100 personas.

Sobre la base de las consideraciones técnicas anteriores, la conclusión, la mejor alternativa para el futuro sistema aeroportuario de Madrid, fue la alternativa 1: máximo desarrollo posible de Barajas y reemplazo posterior por un nuevo aeropuerto en Campo Real. En ello

ha influido decisivamente que las alternativas 4 y 5, que partían del supuesto de la no ampliación de Barajas, supondrían que el sistema aeroportuario de Madrid durante aproximadamente ocho años estaría saturado, lo cual comportaría la no ampliación de Barajas, comportaría una pérdida estimada de 18.800.000 pasajeros al año. La solución elegida tiene dos fases. La primera, la ampliación de Barajas hasta su máximo desarrollo. Esto permite que Barajas pueda tener hasta 100 ó 130 operaciones por hora y mover en torno a 60.000.000 de pasajeros al año; y una segunda etapa, que es la puesta en servicio de un nuevo aeropuerto en Campo Real con cuatro pistas, lo cual permite inicialmente 198 operaciones, hora y atender, con la configuración mínima de cuatro pistas, 100.000.000 de pasajeros al año.

Para llevar a cabo la primera etapa, la ampliación de Barajas, se realizaron los siguientes trabajos: el plan director del aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por orden ministerial de 19 de noviembre de 1999, el correspondiente plan especial para su adecuación a las circunstancias urbanísticas y que en estos momentos está redactado y culminando su fase de tramitación, y la elaboración de los correspondientes estudios de impacto ambiental y anteproyectos para la correspondiente declaración de impacto ambiental que permita la construcción de la nueva ampliación del aeropuerto, declaración de impacto ambiental que prevemos que pueda ser emitida a lo largo del año 2001; ello permitirá que las nuevas pistas se encuentren operativas en el año 2004, antes de que se llegue a la presumible congestión que señalaban las actuales previsiones de tráfico. Con la ampliación contemplada en el plan director, se dota al aeropuerto de Madrid-Barajas de las instalaciones necesarias para dar servicio a la demanda esperada hasta el entorno del año 2020.

Esta ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas hasta su máximo desarrollo, con la nueva configuración del campo de vuelo y las áreas terminales, he dicho anteriormente que permitirá alcanzar del orden de 120 operaciones/hora de forma sostenida, con horas punta de 130 operaciones/hora y una capacidad para dar servicios sobradamente a 60.000.000 de pasajeros. Esta cifra de 60.000.000 de pasajeros, según las prognosis de tráfico contenidas en el plan director, se alcanzará en el año 2015, si atendemos a la prognosis alta. La prognosis base o media considerada en el plan director sitúa esos 60.000.000 de pasajeros en el horizonte del año 2020. Por lo tanto, creo que lo que procede es valorar que, en el supuesto de que esa prognosis base o media se adelantara en el escenario de crecimiento más rápido al año 2015, deberían estar elaborados los trámites correspondientes para garantizar la puesta en servicio de la nueva instalación en el momento en el que se alcanzara la congestión o la saturación del aeropuerto de Barajas ampliado, que es la situación, el escenario, en el que estamos trabajando. Para ello, hay que iniciar los correspondientes trabajos previos de

lo que he definido como segunda etapa, que es la que desembocará en la puesta en servicio del nuevo aeropuerto de Campo Real y estos trabajos se inician con los estudios de viabilidad y las definiciones para el desarrollo del nuevo aeropuerto.

Sobre esta cuestión quiero recordarles que, en esta misma Comisión, el pasado día 15 de junio expresé el compromiso de dirigirme sobre estas bases, de forma inmediata, a la Comunidad de Madrid, con la finalidad de impulsar la coordinación de estas iniciativas y de los estudios precisos para desarrollar ordenadamente los oportunos proyectos. De acuerdo con este compromiso, tras la reunión con el presidente de la Comunidad de Madrid, el Ministerio de Fomento ha iniciado los estudios de viabilidad del nuevo aeropuerto de Campo Real, donde la Comunidad de Madrid ha establecido ya las reservas de suelo necesarias. La Comunidad de Madrid ha congelado las modificaciones urbanísticas de los suelos afectables por el aeropuerto, con el fin de prevenir y evitar riesgos de movimientos especulativos con los terrenos.

Tras haberse encargado los estudios preliminares de viabilidad a la empresa INECO, se han iniciado ya los estudios propiamente denominados de viabilidad y se están realizando las correspondientes tomas de datos y mediciones de vientos, temperaturas y pluviometría y de manera inminente, se instalarán equipos adicionales para obtener datos relativos a visibilidad y techo de nubes. Con los estudios iniciados por la empresa INECO, se espera poder confirmar la viabilidad tanto técnica como económico-financiera del emplazamiento de Campo Real para el nuevo aeropuerto de Madrid, si las condiciones de Campo Real son las adecuadas para la construcción del nuevo aeropuerto de Madrid. Les detallaré, a continuación, las líneas generales que ya están definidas para estos estudios de viabilidad y que se están desarrollando con arreglo a la metodología utilizada internacionalmente por la aviación civil para estos casos. En primer lugar, los análisis del mercado aeronáutico, que incluyen el estudio de la situación operativa actual y potencial del nuevo sistema aeroportuario de Madrid, contempla las tendencias de la industria del transporte aéreo, las previsiones y características de la demanda y la estrategia de la operación conjunta de los aeropuertos en Madrid. Como resultado de este análisis, se planteará la estrategia operativa del nuevo aeropuerto.

El espacio aéreo. Se analiza la situación actual y su evolución, se analiza la situación de otras áreas terminales similares que incluyan varios aeropuertos, la compatibilidad del espacio aéreo de los distintos aeropuertos existentes y del nuevo de Campo Real, así como de las servidumbres aeronáuticas correspondientes. Por último, se propondrá una estrategia para el diseño conceptual del espacio aéreo futuro. El análisis del sistema aeroportuario incluye los estudios meteorológicos, geotécnicos y los análisis comparativos con

otros aeropuertos. Se estudiarán las especificaciones técnicas del nuevo aeropuerto y, como aspecto singular se hará un análisis inicial de los requisitos a considerar en el período de transición operativa al nuevo aeropuerto cuando entre en servicio. El resultado de este estudio será una propuesta funcional para el sistema aeroportuario, fases, parámetros iniciales, número de pistas, áreas terminales y una estrategia para el proceso de transición.

**Análisis del sistema de transportes.** Incluye los estudios de intermodalidad, así como las soluciones adoptadas en otros aeropuertos, y, como resultado, las posibles alternativas de conexión del nuevo aeropuerto con el sistema general de transportes en la Comunidad de Madrid. **Urbanismo y territorio.** Incluye los estudios urbanísticos y catastrales, la elaboración de una base de datos cartográfica, los estudios legales e inmobiliarios de los terrenos necesarios para el nuevo aeropuerto, así como de los actuales terrenos ocupados por el aeropuerto de Madrid-Barajas; el resultado esperado es disponer de un informe sobre el impacto territorial del nuevo aeropuerto. **Área de medio ambiente.** Incluye inventario, condicionantes y demandas ambientales; también contendrá análisis del patrimonio arqueológico y del impacto acústico y permitirá disponer de una evaluación inicial del impacto ambiental. **Área económica.** Incluye el análisis del impacto socioeconómico del posible cierre del aeropuerto de Madrid-Barajas, el análisis de los modelos de promoción y financiación de nuevos aeropuertos, la estructura de ingresos y gastos del operador aeroportuario y la evaluación económica de las alternativas; por ejemplo, la evaluación económica del número inicial de pistas. Como aspecto fundamental, hay que destacar el análisis de las alternativas comerciales del nuevo aeropuerto que contribuyan a garantizar su viabilidad económica; el resultado esperado es el informe de viabilidad económico-financiero del proyecto, incluyendo una propuesta de estrategia comercial y de ingresos. Por último, se contemplan además todos los aspectos de integración y gestión de los estudios citados, un manual de organización y gestión de proyecto, el control de la documentación y la guía de elaboración de las alternativas.

El resultado final esperado de los estudios, que desde un punto de vista muy general acabo de detallar, será la confirmación de la viabilidad, tanto técnica y operativa como económico-financiera del emplazamiento de Campo Real para el nuevo aeropuerto de Madrid. Y confío que estos estudios de viabilidad, repito, en este momento confío en que puedan estar concluidos en el año 2002. En consecuencia, a partir de ese momento, dispondremos de una propuesta básica que permitirá acometer la elaboración del plan director del nuevo aeropuerto y de los restantes estudios contemplados en la legislación vigente, que podrán estar finalizados (me refiero al plan director) en el horizonte del año 2004, momento en el que se podrá proceder a la redacción de

los oportunos anteproyectos y a solicitar, en base a los mismos, las oportunas declaraciones de impacto ambiental, último requisito previo para acometer la etapa de redacción de los oportunos proyectos constructivos, etapa sobre la cual, en este momento (digo este momento por las fechas, no por la comparecencia en la Comisión), finales del año 2002, no voy a formular ninguna especulación de fechas. Creo que es suficiente señalar que el calendario que actualmente baraja el Ministerio de Fomento es suficientemente holgado como para poder asegurar que el nuevo aeropuerto de Campo Real podrá estar listo con antelación suficiente al momento en el que se alcance, en cualquiera de los supuestos, la saturación del actual aeropuerto de Barajas ampliado.

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

Tiene la palabra, por Izquierda Unida, que es el grupo proponente de la iniciativa, don Antero Ruiz.

El señor **RUIZ LÓPEZ (Don Antero):** Buenos días, señor presidente, señor ministro, señorías.

Las explicaciones que acaba de darnos el señor ministro, que, por otro lado, son de agradecer, a este grupo no le trasladan ningún dato nuevo que no supiéramos ya, dado en otras instituciones. Y, en ese sentido, desde este grupo seguimos manteniendo dos cuestiones paralelas que se debaten cuando se plantea el tema del segundo aeropuerto en Madrid, porque nosotros creemos que al menos son dos —por parte de este Grupo es la inquietud que tenemos— y me refiero a lo que es el futuro de Barajas y cómo afrontar el segundo aeropuerto en Campo Real.

Hay una clara posición hasta ahora del Gobierno, el futuro desmantelamiento del aeropuerto de Barajas. Una hipótesis contradictoria con una posible zona franca en el corredor del Henares, con el mantenimiento de un área industrial que supone 155.000 puestos de trabajo y el 13 por ciento del PIB madrileño. El Gobierno parece haber desechado el escenario de dos aeropuertos, como ya ha explicado el señor ministro, después de desgranar esas cinco hipótesis que han barajado los técnicos. En esta dirección es relevante, al menos ésta es la perspectiva que le propone el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que se considere la compatibilidad del espacio aéreo de Barajas con el de las nuevas instalaciones. En este contexto, debemos enfatizar cómo entendemos por nuestra parte la compatibilidad; se trataría de mantener Barajas como aeropuerto regional y de carga de conexión con las zonas de actividades logísticas del corredor del Henares y de diseñar el nuevo aeropuerto como zona América-Europa.

Deben conocerse qué razones comerciales o de estrategia de negocio y que estudios avalan esta posición de desmantelamiento de Barajas y por qué no se diseña el nuevo espacio aeroportuario desde el punto

de vista de la compatibilidad. ¿Qué explicaciones puede ofrecer el Gobierno, aparte de las que ya ha dicho hoy? ¿Por qué se está desechando sin reflexión esta alternativa de compatibilidad y cuáles son los inconvenientes técnicos o estratégicos que el Gobierno valora para no impulsarla? ¿Por qué se piensa en dismantelar Barajas y al mismo tiempo invertir en su ampliación cerca de 300.000 millones? Entendemos que esto es un despilfarro y no sabemos por qué se sigue insistiendo en esa línea.

La gran duda que uno tiene es si Barajas está saturado o mal gestionado. Nunca acaba de saberse en qué parámetros se sostiene el agotamiento inmediato del aeropuerto y cómo se explica al mismo tiempo ampliación y perspectiva de dismantelamiento. Hasta ahora, sólo hay una explicación, que es la cuota de mercado, mantener slots que posteriormente herede el nuevo aeropuerto. Por el contrario, no se ha evaluado nunca el efecto sobre el tráfico doméstico (el 50% de los vuelos de alta velocidad) ni se han justificado los crecimientos de tráfico de los que se habla, mucho más elevados que el PIB, que es la variable que se correlaciona con el tráfico aéreo. En una palabra, se ignora en qué criterios o evaluaciones solventes se sostiene esta demanda de slots. Y por qué no puede satisfacerse el mantenimiento de Barajas en sus niveles actuales en la perspectiva del segundo aeropuerto. No han faltado en este debate reflexiones que valoran como un fracaso las experiencias europeas de un sistema aeroportuario capitalino basado en dos aeropuertos. En esta dirección, parece evidente que debería contrastarse si existen diferencias de toda naturaleza, desde el origen y destino de tráfico aéreo, hasta de planteamiento, sobre el modelo europeo y el que podría articularse en Madrid. Desde luego, el Ministerio de Fomento debe explicar con mucha claridad las razones por las que se rechaza la compatibilidad.

La planificación de un nuevo aeropuerto exige no cometer los errores que se cometieron en el pasado, especialmente desde las perspectivas de planteamiento y del impacto sobre los ciudadanos, que no se hagan, desde luego, nuevos barrios de La Estación, como ese en el que tenemos el problema que sufren los ciudadanos que viven en ese barrio de Coslada. En este último terreno, cabe preguntar sobre la evaluación de los trabajos de la Comisión de vigilancia del ruido y sobre la de impactos futuros en Campo Real. Efectivamente, el señor ministro acaba de apuntar en este tema algunos datos. Desde el punto de vista del planteamiento, no se le escapará al señor ministro que han empezado operaciones de notable calado especulativo o que empiezan a producirse demandas de espacios aeroportuarios impulsadas, en este último caso, por expectativas de desarrollo en determinadas zonas.

La Comunidad de Madrid ha renunciado a ejercer su autonomía en este campo, remitiéndose al plan de ordenación del nuevo aeropuerto que ustedes deben realizar, pero, por otra parte, existen razones para que el

Ayuntamiento de Madrid o la Comunidad puedan haber sugerido al Gobierno la incompatibilidad de Barajas con el nuevo aeropuerto para impulsar diseños urbanísticos en la zona. Cabe, por lo tanto, exigir al Gobierno claridad sobre las siguientes cuestiones fundamentales: La primera, sobre los principios de ese plan de ordenación y el alcance de los trabajos y reflexiones que han realizado hasta la fecha. La segunda, sobre los acuerdos que han podido alcanzar el Gobierno y la Comunidad Autónoma de Madrid en materia de limitaciones al desarrollo urbanístico o para rechazar el inicio de acciones de expropiación que limiten los procesos especulativos. Es deseable, por último, suponer que todos nos pronunciamos por una infraestructura aeroportuaria sostenible, que no imponga límites a la cuestión social o territorial. Desde este punto de vista, debe preguntarse por la lógica de las compensaciones que debe acompañar este tipo de infraestructuras y, desde luego, por los escenarios de participación local previstos. No es éste un tema baladí. La autonomía municipal y la opinión local son cuestiones relevantes que no pueden sacrificarse en el altar del Ministerio de Fomento; deseamos enfatizar la importancia del consenso en este ámbito y la necesidad de que el ministerio lo impulse. Desearíamos saber, en definitiva, si el Gobierno ha establecido contactos con los municipios afectados para desarrollar este contexto.

Y, por último, dos temas que, de la explicación del señor ministro, yo no acabo de entender muy bien. Por un lado se ha apoyado en la declaración de impacto ambiental del 10 de abril de 1996, motivo por el que se traslada el aeropuerto ante la necesidad de una nueva ampliación, pero a continuación no se renuncia a esa ampliación. Quiere decirse que, efectivamente, la situación que ya viven los ciudadanos, en cuanto a lo que es la huella sonora, se va a seguir agravando, puesto que no se renuncia a lo que es la ampliación del aeropuerto. El señor ministro nos dice que con cuatro pistas se van a reducir los ruidos. La verdad es que es difícil entender que esa situación, con una mayor actividad del aeropuerto de Barajas, se vaya a mejorar. Lo que ha sucedido hasta ahora es todo lo contrario; con una mayor actividad, esos problemas se han ido agravando. Entendemos que, cuando la declaración de impacto ambiental dice que ya estamos en los límites y que en algunas zonas se superan esos límites, lo que está anunciando es que, si se sigue desarrollando la ampliación del nuevo aeropuerto, la situación va a ser mucho más caótica y los riesgos que se están sufriendo ahora se van a ampliar, no se van a reducir.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que deseen intervenir? Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, queríamos formularle desde el Grupo Parlamentario Socialista la petición de que pudiésemos intervenir dos

diputados, la señora García Hierro y quien le habla, en el entendimiento de que no alargáramos el tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se está usted refiriendo a dos diputados en este punto?. (**Asentimiento**) Si no alargan ustedes el tiempo, no hay inconveniente.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Prometido, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quién inicia?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Iniciaría la señora García Hierro.

El señor **PRESIDENTE**: La señora García Hierro tiene la palabra.

La señora **GARCÍA HIERRO CARABALLO**: Gracias, señor ministro, por su presencia en la Comisión, a pesar de que he de lamentar que usted no haya tenido disponibilidad de comparecer en la Comisión de Medio Ambiente. Está solicitada desde el mes de junio su comparecencia para que allí pudiera explicarnos las razones por las cuales a 13 de diciembre del año 2000 aún el Grupo Socialista, a pesar de haberlo solicitado en múltiples ocasiones por escrito, no tiene la información a la que usted ha hecho referencia esta mañana; por ejemplo, los estudios o informes, tanto desde el punto de vista económico como social y medioambiental, que avalan que la localización del segundo aeropuerto para Madrid, que venimos reclamando desde principios de la anterior legislatura a su antecesor, tenga que ser precisamente en Campo Real. Y créame que no es que esté oponiéndome a esa localización, es que no sé en qué datos técnicos, en qué datos económicos, en qué datos medioambientales se fundamentan. Porque ha habido una perversión del sistema democrático de la transparencia en la información a la diputada que habla, no digo de usted, digo de su Gobierno y de su antecesor; constan en el registro de la Cámara las múltiples preguntas y peticiones de información pidiendo que se cumpliera el apartado 2.1 de la Declaración de impacto medioambiental, que, como usted conoce muy bien, fue aprobada en abril de 1996 y que obligaba al Gobierno, al Gobierno del que usted formaba parte y forma parte, a presentar unos informes y unos estudios antes del 12 de abril de 1999 donde pudieran estudiarse las nuevas localizaciones de ese segundo aeropuerto para Madrid. Fundamentalmente porque también, en las previsiones que se hicieron entonces por los técnicos y responsables de AENA y del Ministerio, la saturación del aeropuerto de Barajas, una vez que se hubiera puesto en funcionamiento la tercera pista, estaba prevista para aproximadamente el 2012, si se mantenía el nivel de crecimiento, que se ha mantenido, y porque pensábamos además que, desde que se aprobó esa declaración de impacto en 1996 hasta

1999, tres años, era suficiente tiempo para haber elaborado esos estudios. Desde luego, no es un reproche a su persona, sí a su antecesor y sí a su Gobierno, porque tiene la responsabilidad.

Nosotros, aquí, tuvimos que escuchar en múltiples ocasiones cómo era absolutamente inviable que pudiera haber un segundo aeropuerto para Madrid. La última en febrero de 1997, cuando, a solicitud nuestra, del Grupo Socialista, el señor Arias Salgado comparecía y nos explicaba, con un breve documento, que por supuesto no iba acompañado de ningún estudio económico, que era inviable la posibilidad de un segundo aeropuerto; primero porque el tiempo medio de construir un aeropuerto nuevo, era de, aproximadamente, quince o veinte años. Consta en el «Diario de Sesiones». Nosotros contradecíamos, con la experiencia de otros países que han abordado la construcción de un nuevo aeropuerto, entre cinco o diez años; exigíamos responsabilidad, planificación, que ese estudio se estuviera, en abril de 1999 y que desde 1999 se pudieran abordar los proyectos para la construcción de ese segundo aeropuerto, de tal manera que, llegado el año 2012, la previsión de saturación con la tercera pista en funcionamiento permitiera estar en unas condiciones de absorber la demanda.

No se sabe cuáles son las razones, o sí se sabe, al final se intuye; por lo menos, ustedes han terminado dándonos la razón, dando la razón al Grupo Socialista, a los grupos que en esta Cámara hemos hecho reiteradamente la propuesta, el Grupo de Izquierda Unida, la última en mayo de 1999, una proposición no de ley que fue rechazada por su Grupo, probablemente también por la misma razón que el señor Ruiz Gallardón en un primer momento consideraba que no era viable un segundo aeropuerto, después pensó que sí, y mantiene en un teórico plan estratégico de política territorial una reserva de suelo, reserva de suelo que viene del Gobierno antecesor al señor Gallardón. Por cierto, ese plan estratégico, como usted sabe, no está aún aprobado. Luego las tutelas y las prevenciones que habría que actuar sobre ese suelo ya vienen tardías, porque sabemos de los muchos movimientos y operaciones especulativas que en el entorno de Campo Real se han originado desde hace ya más de dos años. Y no digamos de la descoordinación del propio Gobierno de la Comunidad, a la que usted alude hoy en la prensa, por permitir una mina de yeso en los futuros terrenos del aeropuerto de Campo Real.

Preguntas concretas porque estamos satisfechos de que finalmente hayan entrado en razón y se vaya a plantear el aeropuerto. ¿Cuál es la necesidad, si ya tienen esos estudios técnicos y económicos, esos proyectos, de seguir ampliando Barajas? ¿Cuál es la necesidad y cuáles son los datos? Porque tampoco ustedes ahí han hecho ningún esfuerzo de información. Simplemente han presentado un plan director, no han asumido ninguna de las alegaciones que han hecho todos los

ayuntamientos (de todo color político por cierto; de su partido, también), y tampoco han tenido en cuenta los problemas medioambientales. Amplían en una cuarta y quinta pista Barajas, para luego cerrarlo. Una inversión enorme para después cerrarlo. ¿Qué hay antes de esa construcción de una cuarta y quinta pista y qué hay después de esa ampliación de Barajas? Yo quisiera tener alguna información con respecto a por qué se contradicen ustedes permanentemente; no sé si el señor Rato, cuando contestaba al señor Arias Salgado el 28 de abril de 1999 que tenía que haber un segundo aeropuerto en Madrid, lo hacía pensando en Madrid, pero desde luego, estamos, un año después, discutiendo que ahora sí es viable y que ahora sí es conveniente.

Para dar la oportunidad de que intervenga mi compañero y no consumir todo el tiempo, quiero decirle que nos parece que la actitud del Gobierno Popular en estos cinco años ha sido de una falta de coherencia absoluta, de una contradicción permanente entre los responsables, diversos responsables que pasaron por aquí, de AENA y del Ministerio de Fomento y por supuesto del Gobierno; en última instancia, su presidente y diputado por Madrid algo tendría que haber puesto de cordura a esta descoordinación. Yo creo que el interés del desarrollo aeroportuario, del desarrollo económico de la propia Comunidad de Madrid y del empleo (lo dije en febrero de 1997, lo he reiterado muchas veces) es absolutamente compatible con la ambición que los madrileños tenemos de que ese segundo aeropuerto se haga, se haga cuanto antes, y se tomen al mismo tiempo las medidas precisas para evitar la penosa situación en la que viven las familias, los ciudadanos que tienen que soportar unos niveles de ruido muy por encima de lo recomendado por la Organización Mundial de la Salud. Entre otras cosas, se ha hecho la puesta en funcionamiento de la tercera pista, se está hablando de la ampliación de una cuarta y quinta pista, pero no se ha hecho nada todavía, por ejemplo, por el aislamiento de las viviendas, o de los colegios, o de las zonas afectadas por el nivel de ruido; no digamos ya los vuelos nocturnos.

En definitiva, tenemos la sensación de que esto es más una operación económica que una operación desde el punto de vista social y del desarrollo aéreo interesante. Eso es quizá lo que más me preocupa, que habría que poner el énfasis en el desarrollo, combinándolo con la calidad de vida de los ciudadanos madrileños. Y quisiera que usted me garantizara que vamos a tener los estudios, para poder ver en qué medida ustedes van a garantizar que la construcción de ese aeropuerto no va a sufrir las mismas circunstancias, penosas circunstancias, que está sufriendo la actual ampliación del aeropuerto de Barajas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, voy a darle una mala noticia, su compañera le ha dejado un minuto veinte segundos para que usted intervenga. Contando

con su buena voluntad y su capacidad de síntesis, yo le doy otro minuto y medio más, con lo cual tiene usted tres.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, tres minutos, sin duda alguna.

El Grupo Parlamentario Socialista, en reiteradas ocasiones, al ministro de Fomento le ha reconocido su excelente predisposición por intervenir en esta Comisión y aportar información. Esta comparecencia que se está produciendo es a iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, es una iniciativa positiva, pero me lleva también a algunas reflexiones. Les recordaré a SS.SS., los veteranos de la pasada legislatura que en la pasada legislatura, el sistema aeroportuario nacional se vio sometido a unas distorsiones tremendas por una serie de circunstancias que hacían que se acumularan los problemas en los aeropuertos. En aquel momento, el Grupo Parlamentario Socialista planteó la posibilidad de crear una ponencia, una subcomisión interna específica para analizar la situación aeroportuaria nacional. Como la mayoría parlamentaria de la Cámara estimó que surgía como consecuencia, o con la intencionalidad política de erosionar al Gobierno, no se llegó a dar pasos al respecto.

Señor ministro, se me ocurre pensar que este tema de un segundo aeropuerto en la Comunidad de Madrid es de tal importancia estatal, para el Estado español, para la política aeronáutica nacional, que este interviniente, en reiteradas ocasiones, ha mantenido que la política aeronáutica nacional pasa porque exista una especie de dipolo aeronáutico nacional; una de las cargas de ese dipolo en Madrid, y la otra carga en Barcelona. Y nos preocupa mucho el desarrollo del aeropuerto de El Prat, que, junto con el desarrollo del área aeroportuaria de Madrid, debe ser objeto de un análisis sosegado y en función de información. Yo le aseguro que este diputado, a lo largo de los últimos días, ha leído mucha documentación a la que ha tenido acceso, esencialmente el «Diario de Sesiones» y algún que otro documento, pero no tenemos la información adecuada para poder producir un debate sólido. Esa especie de subcomisión o ponencia sería muy positiva para que las Cortes Generales avalasen el trabajo gubernamental en algo de una colosal importancia desde luego cara al futuro.

Termino, señor presidente. El señor ministro ha hecho referencia a una serie de estudios. Nosotros no tenemos ni un solo folio, ni uno solo. Sería una hábil política gubernamental integrar esta Comisión del Congreso y del Senado, mediante la información pertinente, en esa especie, si no de toma de decisiones, sí de asesoramiento desde las Cortes, a quien tiene la responsabilidad de acción de Gobierno, porque no son decisiones en absoluto baladías.

Esa era la reflexión global que este diputado quería hacer, complementaria a las preguntas específicas y

concretas que ha formulado la diputada señora García-Hierro. Petición de información previsiblemente, si así se decidiese. Desde luego, sería muy deseable una comisión específica que siguiese la evolución de estos acontecimientos, pues, naturalmente, en una Comisión, con una intervención así, fruto de la lectura de un documento por parte del señor ministro, no puede haber aportaciones en positivo para temas de tanto calado como es el de la gestión aeroportuaria nacional.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura, por su ajustada intervención, al tiempo me refiero.

El señor Sedó interviene en nombre del Grupo Parlamentario Catalán.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, respecto a la información que nos ha dado, yo estoy relativamente de acuerdo; es extensa, en líneas generales, de acuerdo, pero tengo algunas matizaciones y algunas observaciones que hacer. Me uno a la opinión del diputado señor Segura respecto a la creación de una subcomisión para recibir información, ni para toma de decisiones ni para asesoramientos, sino para que los diputados de la Cámara interesados o con responsabilidad en estos temas tengamos información; la podemos tener más personalmente hablando con el Ministerio, que siempre nos ha recibido en todos los aspectos muy bien, pero, quizá, un trabajo conjunto incluso podía llegar a evitar que, al tener todos nosotros mucha información, se creara lo que ahora está de moda, pues enseguida se crean plataformas y, cuando explicas lo que se discute, desarmas cualquier forma hostil de esas plataformas actuando entonces dentro del esquema positivo. Estas plataformas son de participación y la participación es buena cuando tiene la intención de un trabajo positivo.

Por tanto, que se organizase alguna subcomisión (o dígame usted como quiera) para que tuviésemos más contactos sobre estos temas dentro de la Cámara, a nosotros nos parecería bien; incluso he de recordar que en la anterior legislatura en los temas aeroportuarios, en algún momento llegué a proponer en mi grupo (e incluso comentando con la prensa después no avanzó el tema) trabajar en algunas subcomisiones, pero que no tuviesen ninguna intención de debate, porque parece que sea como una subcomisión de investigación y, cuando se pronuncia la palabra investigación, aquí todo el mundo vamos buscando cosas extrañas, y no es ese el tema. En realidad, lo que creo que pretende en este caso en su comentario el diputado señor Segura (y yo me sumaría a ello), es tener unas conversaciones, unas reuniones más o menos informales para conocer con más detalle todo lo que usted hoy nos ha explicado.

Señor ministro, creo que es acertada la elección de la construcción del nuevo aeropuerto en Campo Real, la opción número 1 de aquellas alternativas que usted nos explicaba; pero usted hablaba en primer lugar de que

los estudios se habían hecho respecto a ampliar Barajas o a un nuevo aeropuerto, y en realidad la solución que se toma no es una ni otra u otra, sino una y otra, o sea son las dos, porque en realidad la alternativa que nos ofrecen es prácticamente ampliar Barajas no al máximo, como se decía, sino tenerlo a las cuatro pistas y después Campo Real completamente nuevo.

Si no he entendido mal, Barajas tendrá su cuarta pista, lo previsto en el Plan director alrededor del año 2004, y si no he entendido mal nos iríamos con el funcionamiento de Campo Real hacia el año 2020, dentro del amplio marco en el que usted no comprometía las fechas, porque es lógico que en detalle no se pueda entrar en ello. Entonces yo tengo mis dudas, voy a expresarlas haciendo referencia al aeropuerto de Barcelona (también ha hablado el señor Segura, que es conocedor de Barcelona porque allí estuvo sus primeras horas en este mundo), y verdaderamente a mí me preocupa una cosa: ampliamos Barajas a cuatro pistas, me parece bien, hacemos una ampliación de Barajas, con una gran terminal, con unas grandes infraestructuras para cierto tiempo, construimos paralelamente Campo Real (ya le digo que me parece bien, una buena decisión) y después cerramos Barajas y desmantelamos. Verdaderamente yo creo que es un despilfarro hacer tan grande Barajas cuando se podría hacer otra cosa. Pero entonces me entra una duda, verdaderamente ¿por qué tanto *hub* Madrid y no un *hub* Barcelona? En el aeropuerto de Barcelona en estos momentos está en marcha dentro de su Plan director (y para conocer más el tema y quizá ligarlo con esto, desde nuestro grupo pediremos una comparecencia para hablar sobre el tema del aeropuerto Barcelona y de los aeropuertos catalanes); pero ¿por qué Barcelona no podría ser un gran aeropuerto? Si los estudios me dijese que tiene que ser Palma de Mallorca o Valencia no me gustaría, pero lo comprendería.

A mí me da la impresión, señor ministro, de que esta gran ampliación o la gran inversión de Barajas para después derruirla, podría ser en otro aeropuerto; lógicamente me parece que la segunda plaza en este ranking debería ser Barcelona, para que durante el tiempo hasta la máxima saturación de Barajas, el funcionamiento de Barcelona como *hub* y después de un futuro desarrollo también lo mantuviese hasta, que en el año que sea, el 2020, comenzara a funcionar Campo Real.

A mí me parece que esta sería una solución que dentro de las alternativas sería una sexta solución, y sería el desarrollo de Barajas hasta su cuarta pista; si necesitan una nueva terminal, pues una terminal funcional para después ser derruida, no hacer los grandes concursos de arquitectura que llevan a unas muy elevadas inversiones (no sólo por su calidad, sino por su valor en diseño, porque también se paga el gran diseño de una gran terminal en Madrid), sino que sería funcionar hasta el máximo, que ayudase otro aeropuerto que está en construcción su ampliación, y después Campo Real

al máximo con todas las inversiones a las que tenga que ser. En otro caso pensamos que el Gobierno, digo que el Gobierno no el Ministerio, no contempla o no quiere contemplar el *hub* Barcelona.

No quisiera salir con el convencimiento popular que impera mucho en la zona de Cataluña, de Barcelona, de que en este de tema de aeropuertos, el aeropuerto de Barcelona no tiene futuro de *hub* porque hay impedimentos por un concepto centralista. Yo no lo comprendo. Comprendo que el aeropuerto de Barcelona podría ser un gran *hub* de ayuda al de Madrid incluso en esta época, y verdaderamente las grandes inversiones que después hay que derribar se podrían aprovechar dando salida a Barcelona y otros aeropuertos. Por tanto, nosotros encontramos bien que Campo Real sea el aeropuerto en un futuro de Madrid. Usted nos ha explicado todos los estudios de viabilidad, no dudamos en absoluto que las cosas se van a hacer bien, sabemos cómo se trabaja actualmente en el Ministerio y por tanto ninguna duda sobre ello. La duda es que hay una parte del esquema que a lo mejor podría hacerse con una ayuda exterior en la alternativa número 1 que se ha definido, creando la alternativa número 6 para el lapso de tiempo de saturación de Madrid a través de otro aeropuerto.

Seguramente pediremos su comparecencia sobre el aeropuerto de Barcelona y los aeropuertos catalanes, que también tienen que jugar en ayuda al de Barcelona, o sea una conjunción de todos ellos, teniendo en cuenta además que el de Barcelona tiene su Plan director prácticamente ya resuelto.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ochoa, ¿tiene usted la intención de intervenir? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra el señor Ochoa por el Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **OCHOA DE ERIBE ELORZA**: Señor ministro, hemos escuchado con atención su explicación, y quizá yo tenga la desventaja de ser novato en esta Comisión respecto a otros que están hablando de la legislatura anterior y de otros planteamientos que han existido; yo simplemente quizá estoy aprendiendo de todo lo que estoy escuchando y no quiero prejuzgar, en nombre del Grupo Vasco, las actuaciones que pueda tener el Ministerio en este campo. De lo que sí estamos convencidos en nuestro grupo es de que estamos ante una de las más importantes decisiones que se van a tomar en el sistema aeroportuario del Estado, y de que esto va a afectar a algo más que a la Comunidad de Madrid, creo que va a afectar a las comunicaciones de todo el Estado, dadas las características de aeropuerto cabecera y en muchos aspectos centralizador del aeropuerto de Madrid.

Compartimos la idea de que debemos tener acceso a esos estudios para poder opinar y ayudarnos, porque si hay una equivocación en este aspecto no se equivoca

sólo el Gobierno, creo que nos equivocamos todos y lo vamos a padecer todos. Hay que tener en cuenta lo que aquí se ha explicado, la inercia de construcción de un aeropuerto de estas características, y si tomamos el camino equivocado esos 10 ó 15 años nos van a pesar muy mucho posteriormente.

Abundo en la idea que explicaba de que hay que tener en cuenta la existencia de otros aeropuertos, como puede ser el de Barcelona, porque hay que tener también presente que en ese plazo que nos estamos dando para una posible construcción o modificación, estará en marcha, según creemos todos, el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona, por tanto los accesos o las posibles redistribuciones de tráfico tendrían que implementarse con estudios sobre esas vías de comunicación que estarán abiertas cuando el nuevo aeropuerto se ponga en marcha.

También hay un interés, una duda que a nosotros se nos causa con esas explicaciones: para nada se ha mencionado la existencia de las instalaciones de Torrejón, que si no me equivoco, terminan su alquiler —entre comillas—, dentro desde luego de los plazos que se prevén para la construcción de un nuevo aeropuerto. Mi pregunta es esa: ¿es que el Gobierno ya tiene decidida la ampliación de ese alquiler de la base de Torrejón o puede integrarse en los estudios de estas instalaciones dentro de las soluciones aeroportuarias de Madrid?

El señor **PRESIDENTE**: Don Fernando López Amor tiene la palabra por el Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Empezaré diciendo que agradezco al señor Ministro de Fomento su comparecencia y la información que a nuestro juicio ha sido verdaderamente exhaustiva, detallada y sobre todo con una secuencia cronológica de todos los desarrollos que han llevado a optar inicialmente por un desarrollo aeroportuario en Campo Real.

Este desarrollo aeroportuario en Campo Real, me ha parecido entender al señor ministro, no lleva aparejada la eliminación inmediata de Barajas, sino que en esa primera alternativa de las cinco que nos ha expuesto el señor ministro, se hablaba de un desarrollo de Barajas, y alternativamente ir construyendo, realizar los trabajos necesarios para en su día hacer operativo el aeropuerto de Campo Real.

Creo que esto es importante, y las preguntas que algunos grupos parlamentarios se han hecho yo creo que son muy sencillas de responder; desde luego no tengo la autoridad del ministro ni pienso sustituirle, pero desde esta modesta portavocía de grupo parlamentario, sí les tengo que decir que evidentemente el costo del desarrollo de Barajas tiene o está ampliamente compensado por los beneficios que desde el punto de vista de país, de Estado, y además de política territo-

rial, se obtendría para la Comunidad Autónoma de Madrid.

La Comunidad Autónoma de Madrid sería la más directamente beneficiada, pero eso sin embargo no obsta para que no hubiera otros beneficiarios de carácter indirecto. Yo creo que ahí hay una primera malla de aeropuertos principales, entre los cuales está el de Barcelona, el de Palma de Mallorca, etcétera, que absorben más del 70 por ciento del tráfico nacional. Por tanto, creo que es indispensable hacer ese desarrollo conjunto de los estudios necesarios para llevar a cabo, con la fecha de 2020, el aeropuerto de Campo Real, y al mismo tiempo hacer un desarrollo del aeropuerto de Barajas que pueda satisfacer la demanda que previsiblemente se va a generar de aquí a aquella fecha.

Entiendo que si hay alguien que no puede hablar con cierta autoridad sobre el desarrollo de Barajas, sobre la posibilidad de otro aeropuerto sustitutorio y alternativo, como pasa en este caso, al final en el año 2020, creo que es el Grupo Parlamentario Socialista. Digo esto porque ha tenido una experiencia de Gobierno importante en este país y creo que su falta de previsión y su falta de diligencia hizo que el aeropuerto de Barajas llegara a su saturación absoluta; esa saturación absoluta hizo replantearse ya en la última época del ministro Borrell, que tuvo que sufrir los acosos de la opinión pública y los acosos incluso de los demás grupos parlamentarios de oposición en este mismo Congreso, por la saturación y el caos aeroportuario, no sólo en Barajas sino también en el resto de España. Es el mismo Borrell el que encarga ese estudio al que hace referencia el Ministro de Fomento; ustedes no tienen más que ver las fechas en que ese estudio se hace público para darse cuenta de que es el ministro Borrell el que hace o pide un estudio de declaración medioambiental sobre el desarrollo de Barajas.

Por tanto, que cada uno asuma sus consecuencias, y desde luego el Partido Socialista lo primero que tiene que asumir es que el caos que se produjo años ha, desde luego no en esta legislatura, en el tráfico aéreoportuario y en concreto en Barajas, es responsabilidad básicamente suya. En esta legislatura y en la anterior se han puesto ya las bases de solución del caos generado por el anterior Gobierno socialista; por tanto, yo creo que hay que asumir esa responsabilidad y no hay que empezar a sembrar dudas de política más doméstica, de Comunidad Autónoma de Madrid, sobre si el señor Rato dijo determinada cosa o el señor Gallardón dijo aquella otra.

En este momento se ve que hay dos administraciones en manos del Partido Popular, que son la Comunidad Autónoma de Madrid y el Gobierno central (el Ministerio de Fomento), que están concertando esfuerzos para llevar a cabo y a buen puerto el desarrollo de Barajas, que pueda satisfacer, vuelvo a reiterar, ese crecimiento de tráfico, del que nos ha hablado el Ministro de Fomento, no sólo en número de aviones sino en trá-

fico de pasajeros, y que al mismo tiempo los usuarios, que somos el gran conjunto de los ciudadanos españoles, podamos tener unos aeropuertos con determinada calidad. Por tanto, eso hay que tenerlo claro y el desarrollo sobre todo conjunto o simultáneo de las posibilidades máximas de Barajas según este estudio medioambiental y al mismo tiempo de los estudios de viabilidad iniciales para la construcción en su día del futuro aeropuerto de Campo Real, vienen dadas por la limitación objetiva de saturación del aeropuerto de Barajas. Esto es importante, no es algo que obedezca a fantasmas especulativos, como alguien ha citado aquí, o a desarrollos caprichosos por parte de una actividad de Gobierno, sino que obedece fundamentalmente a necesidades estructurales y a necesidades objetivas, sobre todo teniendo en cuenta un *leitmotiv* que se olvida con frecuencia en el desarrollo de cualquier actuación del Gobierno, y es que la misma está justificada si es para satisfacer las demandas de los ciudadanos que nos justifican a todos los que nos dedicamos a la actividad política. Por tanto, quiero agradecer al señor ministro su intervención, pues la verdad es que me he sentido verdaderamente informado.

Creo que hay algún concepto tremendamente peligroso, que aquí se ha deslizado también, y que yo tengo que hacer una protesta al menos formal, y es que como parlamentario desarrollo unas funciones (en este caso de apoyo al partido en el Gobierno, pero si estuviera sentado en otro lugar de esta misma sala, sería de control al Gobierno, y lo que nunca pretendería es sustituir al Gobierno) y aquí parece que en este país siempre que hay un tema de envergadura, de importancia que hay que resolver y que está en vías de resolución por parte del Ministerio de Fomento, la oposición plantea como hecho, yo no sé si una especie de «Deus ex machina», una subcomisión parlamentaria.

Mire usted, las subcomisiones parlamentarias valen para lo que valen, pero nunca pueden ser sustitutivas de la acción de Gobierno, y saben ustedes, porque lo ha reiterado no sólo en su primera comparecencia de 15 de junio sino posteriormente de forma oficial y de forma particular, que por parte del Ministerio de Fomento hay el ofrecimiento no sólo de comparecer mensualmente en esta Cámara para informar de los problemas más importantes que los grupos parlamentarios puedan plantearle al Ministerio, sino que también hay el ofrecimiento sincero por parte de las autoridades ministeriales de informar a los grupos parlamentarios y de darles la documentación que se solicite.

Por tanto, únicamente decirle al ministro que le felicito por la actuación que lleva emprendida, y espero que esos primeros estudios de viabilidad concluyan en el año 2002, dando la razón a quienes la tienen, desde una perspectiva un poco inicial, pero todos los proyectos comienzan de esa manera. Él hizo la elección después de unos análisis que evidentemente pueden ser de todo tipo, pero al final falta esa viabilidad de accesibi-

lidad de vuelo y otras características que no son sólo económico-financieras, no son sólo poblacionales o demográficas, sino fundamentalmente de seguridad en el tráfico aéreo y sobre todo de protección medioambiental. Cuando concluyan en el año 2002, dándonos la razón a los que desde siempre hemos creído que era la alternativa más adecuada, y permitan empezar ya los anteproyectos, que concluirán en el año 2020 con un nuevo aeropuerto como el que se merece este país, y quiero sacar el ámbito territorial de Madrid porque el aeropuerto de Campo Real es el aeropuerto de este país, no sólo de Madrid. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ¿a qué efecto pide usted la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Me he sentido personal y colectivamente agredido de forma innecesaria en el turno de oposición del Grupo Parlamentario Popular, y yo quiero desde luego réplica de un par de minutos, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, tendrá usted oportunidad de hacerlo en el tiempo correspondiente y así le dará tiempo también a calmar sus ímpetus; si usted me permite que continúe con la comparencia, tendrá usted tiempo de hacerlo. Gracias.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, creo que de una u otra forma los distintos comparecientes, concretamente los grupos de Izquierda Unida, Socialista, de Convergencia y del PNV, han expresado ciertas denuncias o demandas de falta de información, o incluso un incremento de la información disponible.

Quiero decir a SS.SS. que no tengo ningún reparo que poner al suministro de información; tampoco tengo constancia de que haya en este momento peticiones de información sin atender. Me gustaría en todo caso que me confirmaran esta afirmación mía por si no fuera exacta, y efectivamente hubiera pendiente alguna iniciativa de tramitación de documentación o de información. También quiero subrayarles que algunos de los informes, datos y documentos que se reclaman son documentos públicos que han estado en información pública, que son de dominio público y que puede tener cualquiera que consulte las informaciones, no sólo en el Ministerio de Fomento sino en las distintas administraciones que han tenido oportunidad de disponer del dossier completo y de presentar las correspondientes alegaciones. En ese sentido, me quiero referir de manera muy expresa a los dos planes directores que ya están aprobados: al Plan director de Madrid-Barajas y al Plan director de El Prat. Por tanto, la falta de información en relación con el contenido y las previsiones del Plan director me parece que es más bien una insuficiencia

de capacidad de acceso a la información de los grupos solicitantes, que un problema de opacidad del Ministerio de Fomento. En todo caso, repito, lo que es público, lo que fue público sigue siendo público, está a disposición de SS.SS., y con muchísimo gusto desde el Ministerio de Fomento suplimos cualquiera de las carencias, las propias, las ajenas o las de todos juntos.

De lleno ya en las cuestiones planteadas, quiero decirle al portavoz de Izquierda Unida que efectivamente el Ministerio de Fomento ha desechado la posibilidad de dotar al sistema aeroportuario de Madrid de dos aeropuertos. Es una opción. Sobre esto no hay dogmas, señorías, no hay dogmas y seguro que habrá quienes con sus criterios, sus fundamentos técnicos y también con arreglo a sus objetivos políticos, piensen que el peso de las razones a favor del funcionamiento simultáneo de dos aeropuertos es más válida que otras. Yo quiero defender la opción legítima de este Gobierno, sobre las bases que he explicado de optar por la alternativa de un aeropuerto que sustituya al futuro aeropuerto de Barajas ampliado, y por razones de dos tipos. Primero por razones de optimización de la gestión del espacio aéreo ¿saben ustedes que en España y en Europa tenemos un problema de gestión del espacio aéreo, y que algunos de los problemas, no todos, pero una parte de los problemas que sufren los ciudadanos en los aeropuertos no tienen que ver con el aeropuerto ni con la compañía aérea, tienen que ver con la gestión del espacio aéreo? No digo todos, digo una parte. En algunas ocasiones, ese cuello de botella es el causante, en momentos determinados, de la práctica totalidad de retrasos y congestiones; por tanto, supongo que se deberá poner también en la balanza del interés general lo que desde el punto de vista de la mejora de la gestión del espacio aéreo, de la navegación aérea, supone la opción de un aeropuerto frente a la de dos. Desde luego, a la hora de facilitar a los pasajeros la mayor accesibilidad a los distintos servicios y de gestionar una capacidad de tráfico muy superior, creo que los números son abrumadores, y la inmensa mayoría de expertos aeroportuarios de todo el mundo, cuando tienen la posibilidad de tomar la decisión sobre uno o dos aeropuertos, toman la decisión de un aeropuerto; por cierto, en Lisboa en estos momentos también se está proyectando un nuevo aeropuerto para la capital de Portugal. Con toda claridad, quiero decirles que esta es una opción justificada sobre bases técnicas y también con criterios políticos de mejor atención al conjunto de las necesidades y requerimientos del transporte aéreo en España y en Madrid. Su señoría dice que no se han justificado los crecimientos de tráfico. Las prognosis de tráfico están en el Plan director, y por supuesto yo no voy a suplantar a los técnicos en hacer proyecciones de futuro, pero le voy a dar tres datos para que no se pierda la perspectiva. En el año 1980, a través del aeropuerto de Madrid-Barajas se transportaban 10.440.000 pasajeros/año; en el año 1990, 16.230.000 y en el año

2000 nos vamos a acercar a los 32.000.000 de pasajeros. Hagan ustedes las proyecciones que consideren oportunas, pero no neguemos la realidad, porque estos datos son de la realidad. Es verdad que de cara al futuro se puede hablar de distintos escenarios y yo no he tenido ningún inconveniente en hablar del escenario medio, del escenario de crecimiento más rápido porque es el que coloca a las administraciones en el máximo riesgo, que es llegar a tiempo; si luego el crecimiento es más lento, las administraciones pueden tomarse muchos más respiros en la planificación. Lo conveniente es asegurar, como he dicho al final, que en el supuesto de crecimiento más rápido del tráfico aéreo el sistema aeroportuario de Madrid esté en condiciones de responder a esa demanda, y creo que en estos momentos podemos afirmar que está en condiciones de resolver esas necesidades futuras.

Creo que tengo que responder como Ministro de Fomento. Aquí se han hecho referencias a los criterios de la Comunidad Autónoma de Madrid, también del Ayuntamiento de Madrid, incluso se ha dicho si en el fondo de las propuestas del sistema aeroportuario de estas instituciones no latía una mejora del sistema aeroportuario, sino una serie de aprovechamientos urbanísticos. Yo quiero negarlo rotundamente, porque en el Ministerio de Fomento el análisis de los aprovechamientos urbanísticos no tiene ningún peso específico a la hora de definir las necesidades y las soluciones del sistema aeroportuario. Por supuesto, señoría, claro que habrá que abordar un proceso de expropiación, pero todo este recorrido de colaboración entre las administraciones es un recorrido transparente. En el año 1999, exactamente el 30 de julio de 1999, se firmó un protocolo entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid para el establecimiento de los criterios de colaboración en esta materia, y había una serie de cláusulas: la primera, el compromiso de colaborar en la ampliación, hasta el máximo desarrollo posible, del aeropuerto de Barajas; en la segunda y tercera cláusulas, el compromiso de iniciar de forma inmediata los estudios para la nueva ubicación de Campo Real, estudios que al producirse el cambio de Gobierno estaban muy avanzados y muy adelantados, por eso algunas de las reflexiones que se han hecho en relación con los trabajos realizados por mi antecesor carecen de fundamento ¿o es que alguien cree que se llega al Ministerio de Fomento en el mes de mayo y se toma una decisión en el mes de junio? Supongo que eso sería en el pasado, si es que se tomaban así las decisiones; yo le aseguro que para tomar una decisión de esta envergadura hace falta un recorrido muy largo, y los antecedentes que he citado, todos ellos han sido estudiados y resueltos por quienes me han precedido en el desempeño de estas responsabilidades. Quiero decir que AENA, es decir la entidad pública empresarial que depende del Ministerio de Fomento y que es la promotora de los nuevos aeropuertos de interés general, de acuerdo con

la Ley de expropiación forzosa no puede iniciar ningún expediente de expropiación hasta que existan unos documentos oficiales aprobados, y a ese momento he hecho referencia en el calendario próximo.

Para poder iniciar un proceso expropiatorio es necesario que exista el Plan director, de ahí que el objetivo de esta legislatura sea lograr que esté redactado, tramitado y aprobado el Plan director del futuro aeropuerto de Campo Real, porque eso permite los pasos sucesivos desde el punto de vista de las expropiaciones; empezar a actuar a través de las previsiones de la Ley de expropiación forzosa y en el campo administrativo dar paso a la elaboración de anteproyectos y solicitudes de declaración de impacto ambiental. En ese proceso estamos, y precisamente por eso la Comunidad Autónoma de Madrid ha hecho una previsión de bloqueo del cambio de usos urbanísticos sobre un área que engloba las 4.000 ó 5.000 hectáreas que puede necesitar el aeropuerto de Campo Real, y que las amplía hasta un recinto de unas 8.000 hectáreas que pueden afectar también no sólo a la configuración de campos de vuelo y áreas terminales, sino también a los entornos que generan las necesidades de un nuevo aeropuerto. Creo que el procedimiento es correcto; se han dado los pasos a su debido tiempo y considero que se eliminan los riesgos de cualquier operación urbanística que pudiera hacer prevalecer la búsqueda de plusvalías sobre cualquier otra razón de gestión ordenada de los usos del suelo.

A S.S. le sorprendía mi afirmación de la mejora del impacto acústico sobre las poblaciones afectadas. Si S.S. examina simplemente, sobre el plano del Plan director lo que supone la puesta en servicio de las dos nuevas pistas que en estos momentos su proyecto está pendiente de la declaración de impacto ambiental, verá que se alejan de Coslada y de Mejorada los vuelos que operen a través de las dos nuevas pistas, y es un hecho objetivo, aparte de que después, no sólo se aleja el eje de las dos nuevas pistas de las zonas urbanas que hoy sufren el mayor impacto acústico, sino que además la gestión del espacio aéreo va a permitir otras mejoras adicionales; no sólo se desplaza el eje sino que también se permiten nuevas opciones desde el punto de vista de las maniobras aéreas, que mejoran o cambian la huella acústica y mejoran el impacto sobre los ciudadanos. En todo caso, esta explicación, que es más técnica que política (como he dicho con ocasión de mi comparecencia en el Senado, también a petición de la oposición), el Plan director y el proyecto de ampliación de Barajas están disponibles para su visita o para el conocimiento más preciso de las características del mismo. Como sobre este asunto ha incidido la portavoz del grupo socialista, quiero decirle que en cualquier caso AENA garantiza el aislamiento acústico de todas las poblaciones y viviendas afectadas, en los términos establecidos en la declaración de impacto ambiental del año 1996; por tanto creo que siendo cierto un aeropuerto supone una afectación desde el punto de vista

acústico a los ciudadanos que residen cerca del mismo, también es cierto que la técnica permite hoy dar respuestas razonables, que esas respuestas están objetivadas en una declaración de impacto ambiental que realizó la Administración anterior a la del Gobierno del Partido Popular y que este Gobierno está dispuesto a cumplir escrupulosamente para hacer prevalecer el interés de los ciudadanos afectados.

No he entendido muy bien las insistentes apelaciones al pasado que ha hecho la portavoz socialista, porque simplemente con remontarse al Plan director 1993-2007 (que todavía existe en las bibliotecas), S.S. tendría muy claro a quién tendría que abochornar con sus reproches; yo le ruego que lea la página 158 del Plan director de infraestructuras 1993-2007, elaborado por los gobiernos socialistas de la época. No se lo voy a leer, señoría, no se lo voy a leer, simplemente le ruego que con tranquilidad y sosiego lea en la página 158, las previsiones para Madrid-Barajas, a la luz de lo que en esta Comisión ha planteado como responsabilidad de este Gobierno, y seguramente con eso tendrá aclaradas algunas de las dudas. No quiero seguir insistiendo en ese tema, porque creo que en estos momentos es mucho más útil mirar al futuro. El problema que ha habido en el año 1996 se resolvió en la legislatura 1996-2000; hoy tenemos un respiro hasta los años 2004 ó 2005, a ver si lo aprovechamos entre todos, porque eso es lo que nos van a agradecer los ciudadanos.

Señoría, tampoco se deje impresionar por los titulares de los periódicos, yo no tengo demasiado conocimiento de la Administración autonómica, pero un informe medioambiental favorable no da derecho a una actividad; normalmente el derecho a una actividad lo dan las autorizaciones para explotar la actividad que suelen expedir las consejerías competentes y normalmente las consejerías competentes de Industria y de Economía en la Comunidad de Madrid serán las que decidan si aquí se abre o no se abre una explotación. Que la Consejería de Medio Ambiente diga que en el terreno de Campo Real una explotación de yeso no es incompatible con el medio ambiente me parece que es de elemental sentido y no creo que en estos momentos abra ninguna incertidumbre ni por supuesto plantee ninguna contradicción con nada de lo que hasta ahora estamos haciendo. Repito que estoy hablándole de la simple lectura de los titulares de los periódicos para hacer el análisis sosegado de lo que implica; si ese titular le preocupa yo le disipo sus preocupaciones y estoy seguro de que en la Comunidad de Madrid lo podrán explicar con mucho más detalle, aunque estas informaciones yo creo que son de conocimiento general.

Nada tengo que objetar a las propuestas del señor Segura; soy muy respetuoso con la sede parlamentaria y las competencias parlamentarias y lo que se plantee en sede parlamentaria contará con la colaboración del ministro, si formalmente es requerido a través de los acuerdos parlamentarios correspondientes. Sabe el

señor Segura que no se lo digo retóricamente, sino que se lo digo desde mi propia convicción de parlamentario, que en este caso tiene que ser independiente de mi propia disponibilidad como miembro del Ejecutivo para colaborar con el parlamento.

El portavoz de Convergencia ha tocado dos temas que son interesantísimos, pero me gustaría que el señor Sedó retomara el fundamento de sus preocupaciones, porque creo más bien que sobre una preocupación inicial ha llegado a conclusiones de ámbito distinto. Quiero decirle al señor Sedó que la ampliación de Barajas es inevitable. La portavoz del Grupo Socialista hablaba de que mi antecesor en el cargo hablaba de 20 años para hacer un aeropuerto, creo que la cita fue 20 años. Bien, el 17 de febrero de 1999, en esta Comisión, mi antecesor en el cargo habló de que no en menos de 14 ó 15 años se podía hacer y dijo, textualmente: con la máxima urgencia posible, nadie se comprometería a hacerlo en menos de 12 ó 13 años. Repongo por tanto las afirmaciones de mi antecesor y sigo utilizando este argumento para la preocupación del señor Sedó. Si estamos ante un plazo mínimo de 12 ó 13 años para construir un nuevo aeropuerto en la situación actual, la solución de mantener Barajas como está e ir a un nuevo aeropuerto supone condenar al aeropuerto de Barajas a perder casi 19.000.000 de pasajeros, como he dicho en mi intervención, y eso estoy seguro que el señor Sedó, no lo aceptaría para Barajas, ni para ningún aeropuerto, como una posición de planificación de infraestructuras; por tanto me gustaría que se comprendiera que siendo oportuno y legítimo el debate sobre si el futuro es uno o dos aeropuertos, que es una opción, me gustaría despejar las dudas sobre el carácter inevitable de la ampliación de Barajas, es decir la necesidad de dotar a Barajas no de la tercera pista que decía el Plan director del año 1993, sino de las dos nuevas pistas que actualmente están pendientes de declaración de impacto ambiental. Señor Sedó es inevitable, a partir de ahí aparecen las opciones, pero hasta ahí creo que no hay más que un camino, que sería el camino que recorriera cualquiera, es más es el camino que ya estaban recorriendo nuestros predecesores en el año 1996, rectificando su propio PDI.

El segundo análisis, que me parece muy razonable y cuando S.S. traiga aquí mi comparecencia sobre el aeropuerto de El Prat que ya dispone de Plan director y que se está ejecutando, con muchísimo gusto daría las explicaciones que se me requirieran. Yo le sugeriría que no confunda, aunque tiene sus consecuencias, pero no confunda el concepto *hub* estrictamente, con un diseño de capacidad aeroportuaria, porque el concepto *hub* es un modo de operar el tráfico aéreo y fundamentalmente las compañías aéreas sobre dos premisas: primera, la concentración de servicios en un aeropuerto, decisión que toma una compañía; y segundo la sincronización de las oleadas de llegadas y de salidas, normalmente en torno a determinados horarios punta. No es una deci-

sión de la autoridad aeroportuaria, es una decisión de los operadores aéreos. Yo no niego que eso tenga consecuencias aeroportuarias, señor Sedó, pero hay una causa y un efecto y no se puede convertir el efecto en causa, por tanto si hay un operador aéreo que desea utilizar un aeropuerto, el que sea de los 43 españoles, como aeropuerto *hub*, probablemente trasladará a la Administración aeroportuaria española unas determinadas obligaciones de infraestructura, pero si esa aspiración de modo de operación no tiene operador que lo demande, comprenderá usted que en abstracto esos diseños aeroportuarios no tienen demasiada base. Como yo no sé si en la preocupación de S.S. está un proyecto de un determinado operador aéreo de introducir un modo de operación tipo *hub* que sea planteable en El Prat, me quedo exactamente en las palabras que he dicho, simplemente introduciendo un componente que S.S. no ha explicitado en sus preocupaciones, y es que eso solamente tiene sentido a partir de la definición de un modo de operación.

Finalmente, con el señor Ochoa siempre tengo mala suerte, porque me plantea cuestiones que no le puedo contestar; no tengo la menor idea de cómo lleva Defensa los temas de Torrejón. Discúlpeme, porque parece que en mis comparecencias a S.S. siempre le tengo que decir que no dispongo de los datos que me plantea. En todo caso, sí quiero decirle que no teniendo datos de la situación contractual de Torrejón, es conocido que la ampliación de Barajas afecta a la gestión del tráfico aéreo con Torrejón; eso es conocido, es conocido por AENA, está planteado y por tanto el inicio de la construcción de las nuevas pistas de Barajas y sus ulteriores consecuencias sobre la gestión del espacio aéreo van a obligar a acuerdos que en estos momentos ya están en base de desarrollo con los responsables de Defensa que gestionan el espacio aéreo de Torrejón. Eso es lo que puedo decirle sobre los detalles que me pide; lamento que en estos momentos no tenga la información necesaria para contestar a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: SS.SS. saben que este debate ha terminado en este momento; no obstante, la Presidencia va a conceder dos minutos a cada uno de los portavoces, por si alguno de ellos tiene que hacer alguna pregunta o solicitar alguna aclaración al señor ministro, no para reabrir ningún debate. Vamos a iniciar por tanto ese turno dándole la palabra a don Antero Ruiz por tiempo de dos minutos.

El señor **RUIZ LÓPEZ** (don Antero): No es para efectuar ninguna pregunta nueva, sino para seguir insistiendo sobre las dudas que este grupo parlamentario tiene sobre las previsiones que el Gobierno y el Ministerio de Fomento en este caso tiene sobre la decisión, que efectivamente es una decisión del Gobierno que haya un sólo aeropuerto en Madrid. Decir que en estos momentos el señor ministro decía que era una jus-

tificación sobre bases técnicas y la única justificación que se da para cerrar Barajas y seguir con su ampliación —que nosotros seguimos pensando que es un despilfarro—, es la cuota de mercado, no hay otra base técnica más que lo justifique; por tanto nosotros en ese sentido seguimos insistiendo desde la oposición en una posición lógica también de que nosotros creemos que es un error el hecho de cerrar Barajas y dismantelar una zona que, repito una vez más, supone 155.000 puestos de trabajo y el 13 por ciento del PIB madrileño. Cuando se intente dismantelar Barajas efectivamente serán unas consecuencias que seguramente no hemos calculado en lo que eso quiere decir, y en ese sentido nosotros seguimos insistiendo sobre esta situación social y sobre el despilfarro que nosotros entendemos se va a hacer y que no justifica el simple hecho de la cuota de mercado.

Por otro lado, simplemente para explicar lo que nosotros queríamos decir. Está claro que cuando nosotros hablábamos de justificar el crecimiento de tráfico, no es sobre el pasado, está claro. El crecimiento de tráfico desde los años 1980, son los datos que ha dado el señor ministro. Nosotros hablamos del futuro, y en ese futuro también nos apoyamos en datos técnicos, en indicadores y en el crecimiento de tráfico se habla de datos mucho más elevados que el PIB, que es la variable que se correlaciona con el tráfico aéreo; simplemente ese tema.

Nada más. Nosotros seguimos diciendo que somos escépticos pero el señor ministro ha dicho que esto no es política, que es técnicamente, y que los planos y las previsiones así lo justifican. Nosotros seguimos siendo escépticos en creer que la ampliación de Barajas va a solucionar los actuales problemas de impacto medioambiental y de huella sonora que sufren los ciudadanos, y en ese sentido déjenos que nos quedemos con esa duda porque nadie había pensado en el milagro que ampliando la actividad del aeropuerto se superarían los problemas que en estos momentos ocurren por el aumento de actividad que se ha ido dando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, tiene usted la palabra. Le ruego prudencia para no abrir un nuevo debate.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Desde luego, este turno no tendría que ser de réplica a otro portavoz, pero las intervenciones del Grupo Parlamentario Socialista fueron intervenciones en positivo, reconociendo la actitud positiva del ministro, y consiguientemente aceptando un diálogo. Este interviniente ha planteado que sería positivo, para algo tan relevante como es el desarrollo aeroportuario del Estado español y la definición de políticas aeronáuticas, que exista una subcomisión. Eso lo podemos pedir, no sé si lo haremos o no, pero están abiertos los cauces parlamentarios, el reglamento nos posibilita para ello y si nosotros podemos pedir la crea-

ción de una subcomisión específica de estudio (no de investigación, en modo alguno) para que estos debates tengan rigor, tengan metodología y que podamos coparticipar, no en las tomas de decisiones porque son gubernamentales, pero sí desde luego en el análisis de políticas aeronáuticas, eso es enriquecer la vida parlamentaria. Suponer otras intenciones lo rechazamos radicalmente y no queremos mirar hacia atrás, queremos tener un espejo retrovisor estropeado a efectos de construir en positivo, y desde esa perspectiva, que es desde la que se hizo la reflexión por parte de este interviniente.

Señor ministro, quisiera indicarle lo siguiente; tenemos vacíos normativos en nuestro país que el Grupo Parlamentario Socialista lo ha reiterado, falta una nueva ley de aviación civil, que ustedes lo llevaban en el programa electoral, pues toda la normativa en vigor deriva de una ley del año 1960, también el funcionamiento de AENA, ¿Vamos a estar haciendo un análisis de qué ha pasado en estos 40 años? No perdamos tiempo. Nosotros perdimos las elecciones en el año 1996 porque hicimos cosas malas y nos equivocamos. Pues sanción popular, a la oposición. En el 2000, igual. Nosotros estamos aquí jugando el papel de grupo de la oposición, no somos monjas ursulinas, no vamos a rehuir ni nos vamos a arrugar en un debate político, pero queremos hacerlo riguroso y serio para sentirnos orgullosos de pertenecer a las Cortes Generales del Estado español, y el aeropuerto de Barajas no es un tema de los ciudadanos madrileños porque, señor ministro, el cierre de Barajas en un futuro significará mucho para un importantísimo conjunto de empresas vinculadas al transporte de mercancías, todo el área de congelados, la propia empresa Clasa (centros logísticos aeroportuarios), que es de titularidad del Estado, ha hecho un diseño *ad futurum* que ha significado que alrededor suyo hayan proliferado una serie de instalaciones. Este tema tiene mucho calado y probablemente tendrá que ser la línea directriz; se tendrá que analizar en función de datos objetivos, pero para ello es necesario disponer de información para coadyuvar a construir. Sobre políticas aeronáuticas ¡cuánto vamos a debatir, sin duda, a lo largo de esta legislatura! Ante un comentario que ha hecho el señor ministro matizando los conceptos de *hubs* y de desarrollo aeroportuario. Quién hubiese dicho que el aeropuerto de Vitoria se iba a convertir, y lo digo entrecomilladamente, en el primer puerto pesquero de España con el papel que juega ese aeropuerto como auténtico *hub* de mercancías vinculado al sector pesquero, por ejemplo, y a otros muchos sectores.

Yo diría que hacia la modernidad, España va a dar pasos, y termino señor presidente, porque tiene que darlos importantísimos y el que exista un equipo de estudio dentro de esta Comisión de Infraestructuras me parece elemental, si no estos debates no tendrán riqueza intelectual, la riqueza constructiva que deben tener,

porque las personas que hemos intervenido por los distintos grupos lo hacemos sin documentos de análisis previos que el propio Ministerio nos puede proporcionar, y yo le puedo asegurar, señor ministro, que este diputado, ahora no lo tengo memorizado, no ha acudido a la Presidencia de las Cortes para pedir amparo, pero tiempo atrás ha solicitado documentos y la contestación del Ministerio (que la puedo traer, lógicamente, a la próxima Comisión, acudiendo a mi archivador), hasta es ofensiva.

Simplemente un dato: ante los anuncios del Gobierno de la separación de AENA en dos sociedades diferenciadas, una para la gestión de la infraestructura en tierra y otra para la gestión de control del espacio aéreo, he solicitado la documentación y se me ha contestado diciendo que no existe ningún estudio encargado a una consultora, cuando yo sé que se han encargado a las consultoras y sé quiénes son los técnicos que han participado en la elaboración de esos estudios; ¿cómo se puede ofender a un diputado diciéndole que no existen esos estudios cuando además sé cuánto han costado y cuánto ha tenido que pagar el Ministerio? En fin, así no podemos continuar y de ahí la propuesta en positivo que hace el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Brevemente. En una primera fase también, contestando un poco a lo que el portavoz del Grupo Popular ha citado. Yo he sacado la palabra subcomisión, he dicho subcomisión, un ente, o como se le quiera llamar, no para toma de decisión ni para asesoramiento, sí para información; por tanto, señor ministro, yo no me quejo de que tenga falta de información, tengo unos cauces y cuando necesitamos, tenemos toda la información, pero sí me parecería muy bien. Incluso he comentado una información informal, por decirlo de una manera, que hubiese charla, conversación o de alguna forma la puesta en común de opiniones de los grupos. No sé en qué forma, si en sede parlamentaria o de otra manera, pero sería enriquecedora para todos, dentro de lo que hemos hablado hoy, haber hablado a menudo, cada tres meses, cada seis alguna charla sobre estos temas fuera de los debates que tenemos, porque podríamos presentarnos en los debates con mucha más prestancia en nuestras exposiciones.

Ampliación inevitable de Barajas. Lo tengo completamente asumido y creo que es correcta, así lo he dicho, pero mis dudas de esta ampliación pasarían por el hecho de que la ampliación inevitable de Barajas, para después derribarla, nos lleve a que hagamos ahora una ampliación de Barajas al nivel de terminales o instalaciones de tipo monumentales (digo monumentales en positivo), tipo de la preciosa terminal que se ha construido en Bilbao, que no la conozco personalmente pero por lo que he visto es digna de contemplar porque

es una terminal de gran utilidad, y a la vez de gran valor monumental o artístico, dígame como se quiera. Si hay que hacer unas grandes instalaciones en este uso inevitable de ampliación de pistas de Barajas, y al cabo de unos años hay que derribar, a mí me parecería mucho más lógico ir a las instalaciones funcionales para no entrar en el derroche.

Cuando hablo de Barcelona, yo no confundo *hub* con capacidad, pero si no hay capacidad no hay manera de entrar allí en el *hub*. Usted me dice que no es decisión de la autoridad aeroportuaria, que es de los operadores. Yo le puedo decir que el operador no demanda, pero sí el operador demanda (y en esto yo tengo experiencia y sé quién ha demandado), en el momento de demandar, la autoridad aeroportuaria en aquel momento: ¿Qué dice? El operador demanda; mira, están pasando unos aviones, miro al cielo y no me entero, y entonces el operador dice que por ahí no va, y por tanto ya no puedo demandar. Es la temática.

No de le digo un *hub*, pero desearía un acondicionamiento del aeropuerto de Barcelona, o aunque fuese de otros aeropuertos que ayudasen a Madrid en aquellos momentos que pueden ser dificultosos para Barajas, que no puede continuar con la fuerte demanda que puede tener, si le ayudan otros llegaremos al año 2020 con un precioso, magnífico y monumental (en la característica que yo le quiero decir, de monumento) aeropuerto de Campo Real.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ochoa.

El señor **OCHOA DE ERIBE OLORZA**: Señor Ministro, no me negará que aunque no me pueda constatar por lo menos nos da motivo para tener amplias sonrisas y un momento de distensión que bien nos viene en estos tiempos.

Le quiero decir puntualmente que en cuanto al elemento de información, no sé si me he expresado bien, a mí quizás me falte. Estoy buceando en las informaciones anteriores dentro de mi grupo (y quizás sean carencias de grupo, la información que a mí me falta), pero tengo que decir, y lo reconozco públicamente, que cuando he pedido información a su Ministerio, la he recibido abundante y puntualmente. Le quiero decir también que desde luego tiene nuestro apoyo completo en la alternativa entre dos aeropuertos o uno, pues nosotros siempre hemos apostado por uno. Entendemos que es la solución más lógica, por la peligrosidad latente que puede tener la gestión de unos espacios aéreos contiguos, incluso interferencias de sendas de planeo, etcétera; por tanto tenemos muy claro que debe ser un aeropuerto.

En el aspecto que le he comentado de Torrejón, he dicho simplemente que aventuro una idea sobre si no se ha tenido en cuenta la posibilidad, ya no digo de afectar, como se piensa hacer con la ampliación de

Barajas a Torrejón, sino, permita la expresión, fagocitarlo entero y si entonces ese aeropuerto único no podría asentarse en Barajas más Torrejón. Simplemente iban por ahí los tiros, porque de esa forma igual podríamos solucionar problemas que aquí se han planteado de traslado de instalaciones colaterales en el aeropuerto o de actividades industriales que en él se unen. Simplemente era por ese camino.

De aquí en adelante, decirle que también entendemos, insisto en ello, que este aeropuerto es mucho más que el aeropuerto de la Comunidad de Madrid, mucho más incluso que un aeropuerto central; creo que es un aeropuerto que nos afecta a todos, un aeropuerto por el que hemos de hacer los tránsitos todos los que vivimos en la periferia, y que mientras no haya una modificación de ese concepto es de punto central, de enlace. Ahí sí podríamos discrepar y podía favorecerse que otros aeropuertos pudiesen ejercer esas funciones, sobre todo cara a las rutas europeas, y en eso tendría mucho que decir la compañía estatal Iberia. Simplemente creo que es otro tema a tratar, y que a este asunto hay que darle muchas vueltas. Participo de la idea del ministro; creo que esos 15 años igual se quedan algo cortos, incluso, y en ese sentido lo tenemos muy claro, hay que tomar decisiones con tiempo suficiente para que no nos encontremos en situaciones pasadas que nadie queremos recordar ni volver a sufrir. De este asunto, insisto, tendremos que seguir hablando, y en ese sentido participaremos en ese intercambio de opiniones o en esos aportes, que no sé si tendrán que solventarse en una comisión ad hoc, como ha explicado el portavoz el Grupo Socialista o de acuerdo con la postura del grupo mayoritario. Sin prejuzgar cómo tiene que ser ese contacto, nosotros creemos que tiene que haber aportaciones y tiene que haber convencimiento de todos, porque, insisto también en la frase inicial, si se equivoca el Ministerio, si se equivoca el Gobierno, nos equivocamos todos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor no va a intervenir. Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Muy brevemente, para dar las gracias a los intervinientes.

En relación con las últimas consideraciones, debo decir al portavoz de Izquierda Unida que de un análisis de las inversiones necesarias y de la vida útil de las infraestructuras (porque la vida útil sea más corta, pero de uso más intenso, no se desprende el concepto de despilfarro, por lo menos en términos, como digo, de inversiones e infraestructuras) usted tiene otros criterios distintos. Yo no comparto el riesgo de despilfarro que se plantea en estos momentos, a la hora de abordar los problemas, en el sentido de dotar a Madrid de un sistema aeroportuario acorde con sus necesidades.

Alguien ha hablado de derribos. Habrá que derribar lo que haga falta. No veo en estos momentos que lo que hoy existe en Barajas, o lo que exista dentro de unos años en la ampliación, conlleve a un derribo; hay aprovechamientos inteligentes de instalaciones para usos distintos y eso formará parte de los análisis que habrá que abordar de cara al futuro de Barajas, porque, a partir de ese momento, Madrid y los ayuntamientos afectados dispondrán de cerca de dos mil hectáreas de suelo público, y eso también tiene, en términos de futuro urbanístico y de política territorial, alternativas positivas para ciudades tan saturadas como las que en estos momentos pueden beneficiarse de esa explosión urbanística que puede suponer la disponibilidad de los terrenos de Barajas. Tiene también su cara positiva y, por lo tanto, lo que se necesitan son fórmulas inteligentes y responsables, que deberán abordarse, y enlazo con la intervención del portavoz socialista, a lo largo de todo este proceso ¡Claro que hay muchas cuestiones que en estos momentos están esbozadas y deberán abordarse! Para eso he descrito el proceso de los estudios de viabilidad y he hecho un índice exhaustivo. Probablemente ni siquiera haya sido capaz de enunciarlos todos, pero creo que he hecho un enunciado de los retos que hay que acometer a la hora de abordar, en estos dos años, 2001 y 2002, los estudios de viabilidad. Y después habrá que llegar a una precisión mucho mayor, a la hora de elaborar el plan director con sus consiguientes diseños aeroportuarios. Por lo tanto, esas cuestiones pendientes, afortunadamente, tienen un cauce para ser examinadas y para ser resueltas y espero que en esta legislatura tengamos muchas oportunidades de comprobar que se van resolviendo satisfactoriamente las cuestiones pendientes.

No sé si el señor Segura la considerará una picardía por mi parte, pero tengo la impresión de que la reflexión que ha hecho sobre Vitoria refuerza las consideraciones que yo le hacía al portavoz de Convergencia i Unió, y es que no se puede hablar de capacidad aeroportuaria o de aumento de la capacidad de servicio en el aeropuerto sólo por el hecho de que alguien voluntaristamente diseñe un *hub*; eso es lo que he dicho, porque tiene mucho que ver y es decisivo que exista un operador dispuesto a operar en esa fórmula en un determinado aeropuerto. En todo caso, señor Sedó, salvo que hayan aparecido noticias recientes que no han llegado al Ministerio, el plan director de El Prat ha sido pactado y consensuado con todas las instituciones afectadas. Espero cumplir rigurosamente con los plazos establecidos y que las capacidades disponibles en el Prat se correspondan con los acuerdos alcanzados en el plan director.

En relación con lo que preocupa al portavoz del PNV, en estos momentos no puedo darle los detalles de los fundamentos de la incompatibilidad entre la futura ampliación de Barajas y Torrejón. Creo que esa compatibilidad ha quedado excluida. Más bien es un proble-

ma de incompatibilidad. De hecho, la ampliación de Barajas ya supone coordinar y reestudiar la gestión del espacio aéreo con Torrejón, y eso es en lo que, en estos momentos, están trabajando el Ministerio de Fomento y AENA, en relación con el Ministerio de Defensa.

Repito mi agradecimiento a SS. SS. por los términos en que se ha planteado un debate tan interesante, sobre el que volveremos, con toda seguridad, en los próximos períodos de sesiones.

— **DAR EXPLICACIÓN RAZONADA Y RESPONSABILIDADES SOBRE EL COLAPSO QUE SUFRIÓ EL AEROPUERTO DE SON SANT JOAN, DE PALMA DE MALLORCA, COMO CONSECUENCIA DE UNA SERIE DE DEFICIENCIAS PRODUCIDAS EN EL SUMINISTRO DE FLUIDO ELÉCTRICO DURANTE CASI SIETE HORAS EL PASADO DÍA 21 DE OCTUBRE, Y QUE REPERCUTIÓ EN LA FLUIDEZ DEL TRÁFICO AÉREO ESPAÑOL, AFECTANDO A MÁS DE 100.000 PASAJEROS DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS OPERADORAS EN DICHO AEROPUERTO, ASÍ COMO SOBRE LAS CIRCUNSTANCIAS VINCULADAS AL DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA POR PARTE DE UNA COMPAÑÍA PRIVADA A LA QUE A AENA ENCOMENDÓ LAS FUNCIONES DE SEGURIDAD Y CONTROL EN DICHO AEROPUERTO. ASIMISMO, A EFECTOS DE ANALIZAR LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN LA RED DE AEROPUERTOS NACIONALES EN LO QUE A CONTROL DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS SE REFIERE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000201)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos paso a la segunda petición de comparecencia, que ha sido leída por mí, al inicio de la sesión, y no voy a repetirla. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, que es el autor de la misma.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señorías, señor ministro, el 23 de octubre pasado el grupo parlamentario...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, perdón. El presidente ha cometido un error al darle a usted la palabra, puesto que es el ministro quien debe hacer la comparecencia. En aras a la brevedad, ya voy volando con los aviones y con los aeropuertos; así que rectifico y tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): La comparecencia tiene como

objeto el incidente, el pasado día 21 de octubre, en el aeropuerto de Palma de Mallorca por avería en el suministro eléctrico. Un incidente que ha causado serios trastornos a 90.000 pasajeros; serios trastornos a muchas compañías aéreas por lo que representa el servicio aeroportuario para Baleares, en términos de funcionamiento de su sistema general de comunicaciones, y también para la imagen de las islas.

Quiero empezar reconociendo la gravedad de las consecuencias de este incidente y sumarme, en nombre el Ministerio de Fomento, como ya hizo el día 23 de octubre el presidente de AENA en Palma de Mallorca, a las excusas públicas por las consecuencias producidas; excusas de manera muy directa dirigidas a los pasajeros afectados, a las compañías aéreas afectadas y a la sociedad en general de Mallorca y de las islas Baleares. Esta es una cuestión previa que nada tiene que ver con lo que, a partir de la explicación y de la definición de las responsabilidades, se derive desde el punto de vista de la asunción de los correspondientes costes. Yo quiero decir que, en cualquier supuesto, es AENA y es el Ministerio de Fomento quien debe presentar sus excusas y asumir la responsabilidad de las consecuencias de este incidente, cosa que yo quiero hacer en esta comparencia solicitada por el Grupo Socialista. Y, a partir de aquí, a partir de estas excusas sin paliativos que, reitero, fueron presentadas el día 23 de octubre por el presidente de AENA, paso a hacer una descripción sucinta de lo sucedido el día 21 de octubre.

El aeropuerto de Palma de Mallorca dispone actualmente de dos centrales eléctricas: La llamada central eléctrica número 1, que es la más antigua, y la denominada central eléctrica número 2, que es la de construcción más reciente y que funciona, además, como nodriza de la anterior. La energía eléctrica de la red pública local llega en alta tensión de 66.000 voltios a la central eléctrica número 2, donde se transforma a media tensión, 15.000 voltios, y se distribuye hacia la central eléctrica número 1 y al resto del aeropuerto. Por seguridad, todos los sistemas y las líneas están duplicados y, además, existen grupos de energía de emergencia en las dos centrales eléctricas, que entran en funcionamiento automático cuando se detecta falta de suministro de energía eléctrica en las mismas. En el caso de la central eléctrica número 2, sus grupos producen energía a media tensión, 15.000 voltios, para poderse distribuir a la central número 1 y al resto del aeropuerto, como si fuese energía transformada procedente de la red pública.

A las seis horas del sábado 21 de octubre se produjo una avería en dos cabinas colindantes, sobre la que los últimos exámenes confirman lo apuntado en los primeros indicios, y es que la causa de la avería fue la pérdida de aislamiento en la salida de dos celdas; avería que afectó a las dos líneas de distribución de energía hacia la central eléctrica número 1 y al resto del aeropuerto,

lo que imposibilitó el uso de la energía pública local, así como de la energía producida por los grupos de emergencia de la central eléctrica número 2.

Los grupos de emergencia de la central eléctrica número 1 entraron en funcionamiento y por eso todos los sistemas dependientes de ella, como son las pistas de vuelo, la calle de rodadura y plataforma, no presentaron problemas. Por el contrario, el resto de los sistemas ubicados en el terminal aéreo quedaron sin suministro eléctrico. Desde el primer momento, se trabajó intensamente en la reparación de la avería para recuperar lo antes posible el suministro. A pesar de la complejidad de los trabajos que hubo que realizar y la necesidad de obtener sofisticado material necesario, el tiempo que se invirtió fue de seis horas, algo inferior.

Al interrumpirse todo el suministro eléctrico de la terminal, dejaron de funcionar la facturación, el embarque, la entrega de equipajes, el sistema de información al público, la megafonía y otros medios de información, así como los bares, restaurantes, escaleras mecánicas, ascensores y pasillos rodantes. También dejó de funcionar la telefonía en todo el aeropuerto cuando se agotaron sus baterías de continuidad, por lo cual las únicas vías de comunicación disponibles fueron aparatos radiotransmisores y teléfonos móviles.

Tras un primer análisis de la situación, y en plena coordinación con las empresas e instituciones que desarrollan su actividad en el aeropuerto, se pusieron en marcha una serie de procedimientos operativos extraordinarios, se habilitaron procedimientos especiales de embarque y desembarque de pasajeros, así como de sus equipajes, todo ello coordinado con las fuerzas de seguridad para que esta última, la seguridad, estuviera garantizada. Se situó a personas en lugares estratégicos para indicar las puertas de embarque, se definieron las zonas para realizar la entrega de equipajes, asignando a cada una de ellas a un agente handling y a un autohandling; se suministró información a través de megáfonos y pizarras para señalar accesos de embarque y recogida de equipajes; se reguló la llegada de aviones, para no colapsar la plataforma, coordinando con navegación aérea el retraso en el despegue de los aviones en su origen, para así poder atender a aquellas otras aeronaves que ya estaban en vuelo y evitar que fueran desviadas. Se agilizó al máximo el proceso de salida, coordinando con los agentes handling y de navegación aérea, se retuvo a pasajeros en sus hoteles hasta que no estuviesen en el aeropuerto de Palma de Mallorca sus aviones, coordinando con los tour operadores y las agencias de viaje y, con estas actuaciones, se logró que cuando fue restablecido el suministro eléctrico, aproximadamente a las 12 horas, se hubiese operado la primera punta de tráfico de la mañana, quedando en ese momento la terminal decongestionada. Posteriormente, se recuperaron y actualizaron todos los sistemas del aeropuerto, en especial los operativos. Finalmente, se intentaron minimizar los problemas

operativos que se habían generado, realizando el máximo número de operaciones de las programadas y controlando el parámetro de retrasos para reducirlos posteriormente.

El resultado fue que, con más de 700 operaciones y, aproximadamente, 90.000 pasajeros durante todo el sábado, se operó casi todo este tráfico, excepto ocho vuelos; estos ocho vuelos tenían como destino el Reino Unido y Escandinavia, por lo que sus pasajeros permanecieron en los hoteles hasta la hora de salida, que se realizó durante el domingo.

El resumen exacto fue: vuelos operados, 718; vuelos cancelados, 20, aunque sólo ocho quedaron sin efectuarse, puesto que los restantes, hasta veinte, se acomodaron en otros vuelos, o se recolocaron en aviones más grandes; el retraso medio de las llegadas fue de 2 horas y 20 minutos; el de las salidas, 3 horas y los pasajeros afectados, según las estimaciones de que dispone AENA, fueron 89.000. Durante el domingo, día 22, la operación del aeropuerto fue normal, se realizaron más de 600 operaciones, con aproximadamente 70.000 pasajeros. La seguridad de las operaciones de despegue, aterrizaje y rodadura no se vio amenazada en ningún momento, ya que la avería no afectó a los sistemas de pista, rodadura y plataforma. En cuanto a la seguridad en la operación en la terminal, estuvo también garantizada, ya que toda la operativa que se organizó se hizo con absoluta coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como con la policía local y vigilantes del aeropuerto.

Para aclarar este incidente, las acciones que se han llevado a cabo han ido dirigidas, en primer lugar, a esclarecer los hechos y responsabilidades, mediante informes y una auditoría técnica; en segundo lugar, a eliminar los fallos detectados y, finalmente, a poner en marcha un proceso de aprendizaje y planes de continuidad de la operación para posibles incidentes en el futuro.

Entre las acciones destinadas a esclarecer lo realmente ocurrido el pasado 21 de octubre en el aeropuerto de Palma de Mallorca, destacan informes para que cada una de las partes implicadas aporte su punto de vista, así como una auditoría técnica. En este sentido, se han llevado a cabo informes internos de AENA, realizados por especialistas y expertos en centrales eléctricas; informes de la empresa OCP Cobra, adjudicataria de las instalaciones; de ABB, fabricante del material; y de GESA, empresa suministradora de la energía, y la auditoría técnica, que ya he citado, con análisis de los puntos críticos, que está siendo realizada por un grupo de expertos de la Universidad Politécnica de Madrid, formado por catedráticos de ingeniería industrial, telecomunicaciones y aeronáuticos, así como un experto en montajes eléctricos.

Aunque queda pendiente el informe definitivo de la auditoría técnica, del que se podrán obtener las causas concretas y, por tanto, las responsabilidades, existe ya

una informe preliminar de la auditoría técnica, en el que se señala, como causa del incidente, la pérdida de aislamiento dieléctrico de las placas de separación y del material aislante que recubría las mismas. A este respecto, y de forma general, puede decirse, según este informe preliminar —por tanto con las debidas reservas— que una placa horizontal de material aislante sometido a un campo eléctrico y magnético, en un ambiente de temperatura, salinidad, humedad, polvo y de relativa suciedad, sin ningún elemento que aumente la línea de fuga característica de la misma y sin ninguna limpieza de la misma, es un elemento que, en algún momento, perderá su capacidad de aislamiento, provocando un cortocircuito entre fases a través de dicha placa. Igualmente, el material de barras o, más concretamente, el dispuesto encima de las uniones entre los tramos de las barras, por efecto de la temperatura y vibraciones, puede deteriorarse, perder su aislamiento, y provocar una línea de arco entre dichas barras o entre alguna barra y la parte metálica de la celda correspondiente. La perturbación, según este informe preliminar, tenía un alta probabilidad de ocurrir, más tarde o más temprano, dada la geometría, posición, condiciones ambientales, limpieza y funcionamiento, quedando pendiente de estudio la influencia relativa de cada uno de los factores citados.

En cuanto a las acciones a tomar para eliminar las causas de los fallos detectados, y que se completarán con las recomendaciones del informe definitivo de la auditoría técnica, son: revisión de todos los informes y auditorías técnicas realizadas en diez aeropuertos españoles en el año 1998; expediente de urgencia para la reparación de la central, de acuerdo con las recomendaciones que se obtengan; revisión de los protocolos de mantenimiento, de acuerdo con las conclusiones o recomendaciones que se obtengan. Y, finalmente, y a modo de aprendizaje y prevención para posibles incidentes futuros, las medidas que se están llevando a cabo son: reuniones de los jefes de servicios técnicos de los dieciséis aeropuertos más importantes de AENA, para el análisis del incidente; reuniones de los directores y de los jefes de operaciones de los dieciséis aeropuertos más importantes de AENA para el análisis de las medidas operativas tomadas; elaboración de un plan de continuidad operativa, para el caso de colapso de sistemas básicos en el lado tierra y en especial, el fallo de energía eléctrica en terminales, o fallo de sistemas informáticos.

En cuanto a las responsabilidades, y muy particularmente la patrimonial de AENA y las indemnizaciones, como dije al principio, una vez emitido el informe definitivo de la auditoría técnica, en el que quedarán claras las causas de la avería, se podrá definir a quién o a quiénes se les imputará la responsabilidad derivada del incidente. La responsabilidad patrimonial de AENA, al igual que la de la administración, viene regulada por la Ley de régimen jurídico de las administraciones públi-

cas y por el real decreto que aprueba el reglamento de los procedimientos de las administraciones públicas en materia de responsabilidad patrimonial. Estas disposiciones configuran un régimen sobre la siguiente base, y cito literalmente: Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las administraciones públicas correspondientes de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Sobre esta base, ante situaciones como la que se ha producido en el aeropuerto de Palma de Mallorca, y sin perjuicio de determinar la causa del incidente, partiendo de la premisa de que la causa del mismo fuese finalmente imputable a AENA, esta entidad vendrá obligada a indemnizar los daños y perjuicios que se hubiesen producido, en principio, a las compañías aéreas, en la medida que las mismas son las destinatarias directas de los servicios prestados por AENA.

Entre tales perjuicios a indemnizar a las compañías aéreas se encontrarán incluidos, en principio, las indemnizaciones o gastos en que éstas hayan incurrido respecto a sus pasajeros, dado que la existencia de un contrato de transporte entre éstos y las citadas compañías hace responsable a las mismas de su debido cumplimiento. En otros supuestos acaecidos ya en esta entidad, en las reclamaciones formuladas por las compañías se incluye habitualmente los gastos en que las mismas han incurrido por manutención o alojamiento de su pasaje, ante demora o cancelación de vuelos. Ahora bien, también existen determinados perjuicios sufridos por los pasajeros no amparados directamente por el contrato de transporte, de los que AENA sería también responsable, en base al precepto anterior, si la causa del incidente le resultara, finalmente, imputable.

Así, ante una cancelación de un vuelo, la compañía se exonera de responsabilidad, devolviendo el importe de los billetes o expidiendo al pasajero billete para otra fecha, pero no asume los gastos en que ha incurrido el pasajero para acceder hasta el aeropuerto, normalmente taxi; también la compañía exonera su responsabilidad, facilitando a los pasajeros medios alternativos de transporte, que no es el caso, por tratarse del aeropuerto de Palma de Mallorca y de las islas Baleares, y, en todo caso, tampoco impediría que éstos consideraran haber sufrido un perjuicio por la diferencia que supone abonar una tarifa de transporte aéreo para ser transportados definitivamente por otros medios, cuya tarifa es mucho más reducida.

Partiendo de lo que acabo de decir, la casuística individual es muy diversa y requiere un análisis individualizado de cada uno de los casos, si bien, como principio, teniendo en cuenta las previsiones legales citadas, siempre que exista daño debidamente acreditado y cuantificado que tenga su causa en el funcionamiento de los servicios públicos que AENA tiene encomendados, y en este caso, el aeropuerto de Palma de Mallor-

ca, surgirá la responsabilidad de AENA. Y en este caso concreto, la asesoría jurídica del aeropuerto de Palma de Mallorca está siendo la receptora de las reclamaciones y, una vez que se determinan las responsabilidades, se procederá inmediatamente a la tramitación de todas ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora sí, señor Segura, tiene usted la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Comenzaba mi intervención diciendo que el 23 de octubre el Grupo Parlamentario Socialista presentó en el registro de la Cámara la petición de comparecencia urgente del ministro, a efectos de dar una explicación razonada y responsabilidades sobre el colapso que sufrió el aeropuerto de Son Sant Joan, de Palma de Mallorca, como consecuencia de una serie de deficiencias producidas en el suministro de fluido eléctrico durante casi siete horas el pasado día 21 de octubre, es decir, dos días antes, y que repercutió en la fluidez del tráfico aéreo español, afectando a más de 100.000 pasajeros de las compañías aéreas operadoras en dicho aeropuerto. Nosotros solicitábamos la comparecencia del ministro no para someterle a censura, sino para oír lo que hemos oído ahora. Si alguien tiene, alguno de los portavoces que tenga que intervenir con posterioridad, la preocupación de que necesita proteger a un débil ministro, que se quite ya esa idea de la cabeza. El ministro creo que tiene la suficiente solvencia como para defenderse el solito, en el supuesto de que pueda ser objeto de una agresión parlamentaria, que no era la intención de este grupo parlamentario.

Le hemos escuchado con mucho interés todos los miembros del Grupo Parlamentario Socialista, pero fundamentalmente dos personas de este grupo, que estamos aquí en esta primera línea, la diputada por Baleares doña Teresa Riera y este diputado que, además, lo es por una circunscripción también insular, porque tenemos problemas comunes en ese aspecto. Le tenemos que decir, con absoluta limpieza parlamentaria, que es lo que siempre encontrará en nuestras intervenciones, fueren cuales fueren los contenidos de las mismas, que nos ha satisfecho. Nos ha satisfecho que usted comience, como ministro responsable de la red aeroportuaria nacional, reconociendo la gravedad de los acontecimientos que se produjeron, si bien lo ha leído con mucha fluidez y rapidez. Lo releeremos en el Diario de Sesiones, pero la línea general de lo que ha descrito, en síntesis, ha sido: reconocer la gravedad de las circunstancias que se produjeron, que se pueden producir en cualquier instalación tecnológica; en segundo lugar, reconocer las responsabilidades que AENA tiene; en tercer lugar, ha reconocido que ha habido un mal mantenimiento en las instalaciones (me ha parecido entenderlo así), que ha conducido a ese accidente eléctrico que, afortunadamente, no trajo con-

ningún deterioro ni hubo el más mínimo percance de tipo personal.

Nos ha parecido positiva la explicación, porque esa es la función de un gobierno. Es decir, cuando se produce una circunstancia de estas características hay que poner en marcha un mecanismo de estudio, intentarlo resolver, buscar soluciones y asumir responsabilidades.

En ese sentido, señor ministro, la información de que disponemos nosotros nos lleva a la conclusión de que hay un mantenimiento al menos discutible en esas instalaciones termoeléctricas del aeropuerto de Son Sant Joan. Lo creemos porque, además, a ello se le suman problemas de diseño. Las informaciones de que disponemos, como he dicho, nos indican que hay dos cabinas muy próximas, que la explosión, en una de ellas, no es que origine por simpatía accidentes en la otra, pero trae consigo, prácticamente, el accidente en serie, y, desde luego, nos sorprende, porque son instalaciones que, según se nos ha informado, tienen una vida de unos tres años; no son instalaciones antiquísimas.

Nosotros tenemos entendido que la alimentación eléctrica en el aeropuerto de Son Sant Joan se hace a través de una subestación eléctrica que recibe una tensión de 66 kilovoltios de la empresa GESA, del grupo Endesa, igual que ocurre con Unelco en Canarias, del mismo grupo generador de energía eléctrica, y la transforma a 15 kilovoltios. Las líneas a 15 kilovoltios alimentan los centros de transformación, desde 15 kilovoltios a 380 voltios, baja tensión, para alimentar directamente las distintas zonas del aeropuerto. Se nos ha indicado que, dentro de la subestación y por el lado de los 15 kilovoltios, llega también la alimentación de los grupos de producción eléctrica de emergencia del propio aeropuerto, grupos que tuvieron una actuación muy destacada durante las restricciones eléctricas del pasado verano, que se produjo en la comunidad balear, y de la que el Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados, a través de la diputada Riera, se ha hecho eco en reiteradas ocasiones.

Creo que este es un dato que no debemos despreciarlo y que nosotros hemos puesto de manifiesto en una proposición no de ley. Al decir nosotros nos referimos, curiosamente, a los diputados socialistas canarios y baleares. Si bien es cierto que el aeropuerto debe disponer de un sistema autónomo de producción de energía eléctrica, está íntimamente vinculado a la entidad productora de energía eléctrica. Tanto en Palma de Mallorca, como en la isla de Tenerife o en la de Gran Canaria, los sistemas de producción de energía eléctrica son termoenergéticos aislados. Así lo recoge claramente toda la directiva y normativa comunitaria, en la que se han tenido que inspirar las autoridades de los diferentes países de la Unión Europea para la liberalización de la producción, suministro, distribución y comercialización de fluido eléctrico. Aunque sea una redundancia coloquial el ponerlo de manifiesto, el kilovatio-hora se produce en la isla, se consume en la isla y

no puede ser exportado. El kilovatio-hora que se consume en esta sala del Congreso de los Diputados puede ser producido en Grenoble o en Albacete, en una central térmica cualquiera, porque hay continuidad geográfica y hay interconversión energética; en las islas, no. Eso hay que tenerlo muy presente a efectos del establecimiento de un auténtico mecanismo de generación de energía eléctrica y de prevención de accidentes energéticos que puedan afectar a la puerta de entrada y salida de la isla, como es el aeropuerto, máxime teniendo en cuenta que en las islas de la comunidad canaria y de la comunidad balear el factor vinculado al sector del transporte y, naturalmente, al sector turístico, es la columna vertebral de la economía.

Señor ministro, a modo de curiosidad, yo me tomaría la libertad de sugerirle que los servicios de AENA, los servicios del propio Ministerio, leyesen los contenidos que inspiran la motivación y la posterior proposición no de ley que la señora Riera y quien le habla en estos momentos hemos promovido en el seno de esta Cámara, que aún no ha sido objeto de debate, sobre reglamentación singular para las comunidades autónomas insulares y ciudades extrapeninsulares con relación a la Ley del sector eléctrico que, como recordará, es del año 1997.

En la exposición de motivos hacemos una serie de consideraciones, pero le leeré un solo párrafo: Por otra parte, la carencia de la reglamentación específica citada implica una total incertidumbre para la remuneración de las nuevas inversiones de potencia de generación eléctrica de deban realizar las empresas generadoras, como consecuencia del elevado incremento de la demanda eléctrica, que se está registrando en los últimos años en los territorios afectados. Nos estamos refiriendo a las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Nosotros pedimos al Grupo Popular que apoye esta proposición porque en ella se dice: En el plazo de tres meses desarrolle y apruebe (el Gobierno), de acuerdo con las comunidades autónomas afectadas, la reglamentación singular para territorios extrapeninsulares e insulares prevista en el artículo 12 de la Ley 54/1997 del sector eléctrico, cuya ausencia de regulación actual está ocasionando sobrecostos perjudiciales para las empresas ubicadas en los referidos territorios, que conlleva una pérdida de competitividad con respecto a las equivalentes situadas en territorio peninsular. Le hago esta referencia de un tema que tiene que ver con lo que ha ocurrido. Hay un debilitamiento en las instalaciones termoenergéticas de las empresas productoras de energía eléctrica en las islas y hay un empobrecimiento en esas instalaciones que ha de tenerse en cuenta porque en ellas se encuentra el origen del accidente que ha tenido lugar.

Nosotros vemos como muy positivo que no solamente AENA quiera saber qué ocurrió en los sistemas que dieron origen a este accidente, sino que haya encargado esa auditoría globalizada —me ha parecido enten-

der— vinculada a la seguridad de las instalaciones aeronáuticas, a su propia autonomía y que lo ha extendido, también me pareció entender, a diez aeropuertos de la red nacional. Es una excelente noticia porque si este accidente se produjo en Palma de Mallorca, puede ocurrir que se produzca también en otros aeropuertos próximos al mar donde las condiciones ambientales de salinidad, de humedad traigan consigo el deterioro de los sistemas de aislamiento. Y si no se reponen, como se debía haber hecho en el tiempo adecuado en esa instalación en Palma de Mallorca, pueden ocurrir otras circunstancias de esta índole.

De ahí, señor ministro, que cuando las auditorías terminen y se haya elaborado un estudio de compensaciones a las empresas afectadas nos lo remitan, porque todos hemos leído el comunicado que el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas sacó en aquellos días poniendo de manifiesto lo que supuso el apagón para todas ellas. Fueron del orden de 700 vuelos que afectó a otros muchos aeropuertos no solamente españoles, sino de otros muchos lugares. De ahí que a nosotros nos parezca muy bien que AENA profundice al máximo y le pediríamos (no creemos que sea necesario acudir a la formalidad de la presentación de escritos) que se remita a la presidencia de la Comisión la información pertinente para tener conocimiento de las decisiones que AENA va a tomar, a efectos de que no se produzca, o no se reproduzca, un acontecimiento de estas características, y que la lección que se haya aprendido se tenga muy presente para dotar de la tecnología adecuada y de los mecanismos de mantenimiento adecuados a otros aeropuertos donde podría correrse el riesgo de que se desatasen unas circunstancias de esta índole.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Agradecemos, señor ministro, su clarísima información y sacamos, en parte, una consecuencia en positivo, que es el hecho de que ya se trabaja en previsión respecto a otras instalaciones de otros aeropuertos. Ha hablado usted de los dieciséis más importantes y yo creo que esta es un tema que debería hacerse extensivo a todos para poder asegurar un buen funcionamiento a base de crear los organismos que deben impulsar su ampliación o su revisión de funcionamiento en cuanto a inspección y mantenimiento de las instalaciones. Recordemos que hace algo más de cuatro años en Barajas también se produjo un incendio en las líneas de suministro en alta, y que, en aquellos momentos incluso no funcionó y se dudaba del buen funcionamiento del doble suministro. Por lo tanto, quizás hay que incidir fuertemente en la inspección y mantenimiento de todo este tipo de instalaciones.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Brevemente, para decir que agradezco la información que nos ha facilitado el señor ministro. Yo creo que ha sido exhaustiva y, además, se detecta que, cara al futuro, existe una gran preocupación y sensibilidad por eliminar cualquier contingencia ante situaciones parecidas en el futuro. En el caso de que se produjeran accidentalmente, por causa de fuerza mayor, ya se tomarían las medidas, pues la experiencia de los sucesos ocurridos en el aeropuerto de Palma de Mallorca el 21 de octubre nos han demostrado que habría que funcionar de una manera determinada. Agradecemos una vez más la intervención del señor ministro y toda su información.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Quiero agradecer a los portavoces los términos en que han planteado sus intervenciones, de manera muy explícita el ánimo constructivo con el que ha definido su inquietud y ha concretado su exposición el portavoz del Grupo Socialista.

Efectivamente, poner paliativos a las disculpas en este tipo de situaciones me parece que es negar la realidad, enfrentarse a la evidencia y yo creo que, al final, complicar mucho más las cosas. Como creo que en estos momentos quien es responsable de los servicios aeroportuarios es AENA, lo primero que se debe hacer es asumir la responsabilidad de quien tiene que ejercerla ante los pasajeros, las compañías y la sociedad afectada. Cosa distinta es que luego haya un cauce reglado, por lo menos para la Administración pública, a la hora de deslindar responsabilidades patrimoniales. Creo que es perfectamente separable una disculpa rotunda sin paliativos y también una exigente precisión para depurar las responsabilidades del nivel que existen y, muy particularmente, las que puedan tener incidencia patrimonial.

Por supuesto que me hago eco de su interés en que se preste atención a sus preocupaciones contenidas en la proposición no de ley, que no he entendido si es de esta Comisión o de la Comisión de Industria, pero, en todo caso, quiero decir que el tema es de interés general y, por lo tanto, puedo, sin ninguna dificultad, hacerme eco de su interés, entre otras cosas, por las consecuencias que, a efectos del funcionamiento aeroportuario, tienen; razón por la cual con muchísimo gusto insistiré ante el departamento afectado de política energética para que se atiendan estas preocupaciones y, muy particularmente, una definición que el señor Segura ha resumido como debilitamiento y empobrecimiento, que yo no estoy en estos momentos en condiciones de valorar si ha sido sobrevenida recientemente o es un proceso his-

tórico de debilitamiento y empobrecimiento de los sistemas de suministro de energía eléctrica en las islas. En todo caso, de cara a lo que tengamos que hacer en el futuro, da lo mismo el punto de origen. Hay una realidad y debemos enfrentarnos a ella diligentemente.

En mi exposición, señor Segura, he hecho referencia a lo siguiente: Primero, había diez aeropuertos que tenían ya unas auditorías técnicas elaboradas el año 1998, lo que hemos encomendado es la revisión urgente de todas ellas; es decir, no dar por válido lo que en el año 1998 se dio por válido. Lo había en diez aeropuertos, si lo hubiera habido en quince, en quince.

Segundo, AENA está discutiendo el análisis de lo sucedido y las medidas a tomar de cara al futuro con dieciséis directores de aeropuertos, pero no porque se vaya a hacer sólo en dieciséis, sino porque hemos considerado que ese era el grupo de trabajo que tenía masa crítica para llegar a conclusiones relevantes. Es evidente, y contesto a la preocupación del señor Sedó, que lo que se vaya a decidir se va a decidir para todos, independientemente de que en las decisiones participen de una manera mucho más intensa algunos de los responsables de los principales aeropuertos. Lo que quiero subrayar ante SS. SS. (de alguna manera es un testimonio, así lo he planteado desde mi responsabilidad y así lo está ejecutando AENA) es que, desde el punto de vista de las garantías de transparencia ante esta comisión, yo no me he limitado a citar las auditorías internas. He descrito una auditoría técnica externa, solicitada a profesionales, primero, de capacidad y prestigio y, segundo, independientes. Por lo tanto, en el momento en que sus conclusiones definitivas obren en poder del Ministerio, con mucho gusto estarán a disposición del Parlamento o de los grupos parlamentarios interesados. Lo único que me gustaría subrayar es que esa, al final, será nuestra referencia.

El señor Segura creo que resumió acertadamente la multiplicidad de causas, unas de diseño y otras de conservación o mantenimiento. Es decir, la causa de la avería, por lo que hasta ahora se va confirmando, a expensas de la conclusión definitiva, fue la pérdida de aislamiento en la salida de las dos celdas que soportaban la distribución de los 15.000 voltios, debido a un cambio del diseño original, ante las dificultades constructivas encontradas para acceder directamente con las blindobarras de la distribución hasta las mencionadas celdas. Hay un cambio de diseño original. La solución adoptada fue autorizada, en su momento, por AENA y consiste en el uso de pletinas encintadas, en lugar de cable con su aislamiento oportuno, con el fin de facilitar la interconexión de las celdas y las blindobarras que, aun cumpliendo las normas establecidas, no ha demostrado ser suficientemente eficaz.

No obstante lo anterior, de la información de que disponemos en el Ministerio se deduce que también en el diseño original debería haberse evitado la contigüidad de las celdas de distribución a 15.000 voltios,

hecho que ha subrayado, si no me equivoco, S. S., así como el uso de las mismas líneas de distribución a 15.000 voltios, tanto para energía procedente del exterior, como para la producida por los sistemas de emergencia, independientemente de que esta distribución fuera redundante. Asimismo, creemos que deberían haberse previsto, además de las mencionadas dificultades constructivas, las condiciones locales de humedad y salinidad y la dificultad de accesibilidad para realizar las labores de limpieza, que tampoco figuraban entre las labores de mantenimiento contempladas en los manuales suministrados.

Por todo ello, siendo todo esto también indicios de posible responsabilidad de AENA, quiero decir a SS. SS. que en estos momentos, y a juicio de los servicios jurídicos de AENA, también podrían ser la base para que se presente una reclamación, del éxito que ustedes quieran anticipar, que permitiera exigir responsabilidades del hecho hacia los otros sujetos causantes del mismo. No estoy prejuzgando en estos momentos la decisión final. Quiero decirles a SS. SS. que hoy, en estos momentos, esta opción está todavía abierta. Por supuesto, las reclamaciones se están recibiendo, las reclamaciones se están tramitando y, cuando se alcance la conclusión definitiva, por parte de AENA se asumirán con carácter inmediato las que se deriven de su propia responsabilidad. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, hemos terminado la comparecencia. ¿Estaba dentro de la misma comparecencia o dentro de la segunda? Hay una primera petición de comparecencia y una segunda que hemos tramitado. Dentro de esta segunda hay un apartado independiente.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Que no tiene nada que ver con Palma de Mallorca y tiene que ver con la seguridad en el aeropuerto de Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro para el segundo apartado de la segunda comparecencia. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Dígame, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Quería intervenir un minuto fuera de programa para hacer una matización al ministro, si es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, la proposición no de ley a la que le hice referencia pone de manifiesto la preocupación que hay en las islas con respecto a los sistemas de producción de energía eléctrica. Naturalmente, el aeropuerto no sería aeropuerto

si no tuviese alguien que le suministre la energía eléctrica. Las políticas de liberalización del sector eléctrico nacional, aprobadas por ley del año 1997, dejaron a las islas fuera de la aplicación de la de normativa general, precisamente por la normativa específica de los sistemas termoenergéticos aislados a los que he hecho referencia hace un momento. Eso ha traído consigo el que las empresas productoras de energía eléctrica están debilitando el mantenimiento de las instalaciones y no producen las mejoras pertinentes. Ahí se encuentra el origen del accidente que ha tenido lugar en el aeropuerto de Palma de Mallorca, a buen seguro.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro tiene preparada su tercera intervención. Tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Me referiré a continuación a las circunstancias vinculadas al desempeño de las funciones de seguridad en el aeropuerto de Barcelona por parte de una compañía privada de seguridad, así como la seguridad aeroportuaria en la red de aeropuertos españoles, en lo que se refiere al control de pasajeros y mercancías.

Unas consideraciones previas sobre la seguridad privada en los aeropuertos de AENA: La Ley 23/1992 de seguridad privada, prohíbe que empresas no certificadas como empresas de seguridad tengan en plantilla vigilantes de seguridad y, por esta razón, comenzó, a partir de aquellas fechas, la contratación de este servicio con empresas del sector.

El 29 de junio de 1999 se firmó un acuerdo de colaboración entre la entidad pública AENA y la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, al objeto de conseguir mayores niveles de seguridad en los recintos aeroportuarios. Dicho acuerdo, de junio de 1999, regula la incorporación de vigilantes privados de seguridad a puestos hasta entonces desempeñados por miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Entre estos puestos se encuentran los filtros de pasajeros y sus equipajes, los filtros de personal laboral y de tripulaciones, el acceso a salas de espera y retiradas de equipajes, la vigilancia de plataformas y perímetros y otros accesos que de común acuerdo se determinen. La aplicación de este acuerdo en su totalidad supondrá un aumento significativo de los gastos en contratos con empresas de seguridad privada. A título indicativo, para dar una idea precisa de este incremento, en el año 1999 los contratos de seguridad privada supusieron 2.700 millones de pesetas; este concepto, en el año 2004, podrá elevarse hasta 6.500 millones de pesetas. El incremento presupuestario es imprescindible para poder hacer frente al incremento anual de tráfico que se produce en los aeropuertos españoles y para hacer frente a la aplicación de convenios internacionales en materia de seguridad aeroportuaria, así como el compromiso continuo de aumentar la calidad en la

prestación del servicio que AENA realiza, con especial atención a la disminución de los tiempos de espera de los pasajeros en la inspección de equipajes.

Para poder afrontar los gastos e inversiones a realizar, en cumplimiento de la legislación vigente, AENA recauda y gestiona la tasa de seguridad, que figura en la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Esta tasa se exige por la prestación de los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios. Se aplica por pasajero de salida y su cuantía es de 150 pesetas por pasajero, existiendo bonificaciones para Canarias, Baleares y Melilla. Esta cantidad ha permanecido congelada sin sufrir actualizaciones desde 1997. En 1997 AENA recaudó por este concepto 5.954 millones de pesetas, que ingresó íntegramente en el Tesoro público. En el año 1998 recaudó 8.600 millones de pesetas, que igualmente ingresó al cien por cien en el Tesoro Público. A partir del año 1999, en cumplimiento de lo dispuesto en la citada Ley de medidas fiscales, administrativas y del orden social para 1999, AENA ingresa el 50 por ciento en Hacienda. Así, de lo recaudado en 1999, ingresó 4.519 millones de pesetas y en el año 2000, hasta el mes de agosto, debería de ingresar 3.018 millones de pesetas.

En lo que a control de pasajeros y mercancías se refiere, debo significar, en primer lugar, que los aeropuertos españoles cumplen en la actualidad todos los convenios internacionales de aviación civil en esta materia. Con respecto a este tema, quiero destacar algunos aspectos.

Primero, la aplicación del acuerdo entre AENA y el Ministerio del Interior permite a la vigilancia privada realizar la inspección de los pasajeros y sus equipajes bajo la supervisión de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en un proceso similar al seguido en numerosos países occidentales como Reino Unido, Francia, Dinamarca o Estados Unidos.

Segundo, entre los objetivos de AENA que ya he anunciado recientemente en otros foros, se ha fijado el cumplir con el compromiso existente en la conferencia europea de aviación civil para que en el año 2003 se lleve a cabo la inspección del cien por cien del equipaje en bodega, por lo cual AENA ha incorporado a sus proyectos las necesidades relativas a este compromiso. Y debo destacar para ello el desarrollo de un sistema de inspección de equipaje en bodega integrado en el sistema automático de tratamiento de equipaje, en el SATE, actualmente en construcción en el aeropuerto de Madrid-Barajas. La incorporación de la implantación del cien por cien de inspección de equipaje de bodega a las nuevas terminales de los aeropuertos de Madrid-Barajas y del Prat, en Barcelona, y también el desarrollo de proyectos correspondientes a la implantación de la inspección del equipaje en bodega en el resto de los aeropuertos que gestiona AENA.

En octubre de 1999, la comisión formada por Interior y AENA, creada en virtud del acuerdo suscrito entre ambas partes, decidió la ampliación de funciones de la seguridad privada para colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el aeropuerto de Barcelona; concretamente, en los filtros de seguridad de pasajeros. Las fechas acordadas fueron: en febrero de 2000, actualmente en operación, en cumplimiento del expediente 87/2000, en el terminal olímpico; desde el 1 de diciembre de 2000, en las terminales A, B y C.

Para llevar a cabo la incorporación correspondiente a las terminales A, B y C y renovar el servicio de seguridad ya existente salió a concurso público el expediente 319/2000, publicado en prensa el 4 de mayo de 2000, estableciendo como plazo límite para la presentación de ofertas el 8 de junio de 2000. El lote del expediente 319/2000, correspondiente al aeropuerto de Barcelona, era el lote número 4, que se publicó por un importe máximo de 605.512.900 pesetas. En la adjudicación de este expediente, la ponderación entre las valoraciones técnicas y económicas por cada una de las ofertas presentadas fue del 40 por ciento para la oferta técnica y del 60 por ciento para la oferta económica.

Al expediente concurren un total de cinco empresas: Prosesa, Prosegur, Securitas, Vinsa y Segur Ibérica. Tras las evaluaciones técnicas y económicas realizadas, y siguiendo el criterio anteriormente citado para la oferta técnica y para la oferta económica, las puntuaciones obtenidas por cada una de estas empresas fueron las siguientes: Segur Ibérica, 93,6; Prosegur, 88,7; Prosesa, 83,8; Vinsa, 84,2; Securitas, 82,6. A la vista de esta puntuación, el órgano de contratación de AENA, en su reunión del día 20 de septiembre de 2000, tomó la decisión de adjudicar el expediente a la empresa Segur Ibérica por un importe de 506.237.308 pesetas y un plazo de ejecución de un año. El consejo de administración de AENA, en su reunión del 25 de septiembre acordó la adjudicación del expediente según lo aprobado por el órgano de contratación de la entidad pública.

Con fecha 9 octubre de 2000, la empresa adjudicataria Segur Ibérica renunció a dicha adjudicación, debido a que encontraba problemas para reciclar y formar el personal necesario para poder llevar a cabo los requisitos del expediente. Por este motivo, el consejo de administración de AENA, con fecha 30 de octubre, decidió resolver el contrato con Segur Ibérica, S.A. de mutuo acuerdo con las partes, así como adjudicar el expediente 319/2000 a Prosegur, que era el siguiente clasificado en la evaluación de las distintas ofertas.

En conclusión, señorías, creo que puedo afirmar que en los aeropuertos españoles se cumplen las normas establecidas en materia de seguridad aeroportuaria por los organismo internacionales; que actualmente AENA está haciendo un importante esfuerzo para incorporar novedades en esta materia, como son la colaboración de vigilancia privada con las Fuerzas y Cuerpos de Seguri-

dad del Estado en el control de pasajeros y equipajes, y la realización de inversiones para implantar de una forma generalizada la inspección del cien por cien del equipaje de bodega; y que, como consecuencia de todas estas cuestiones, el incidente que se ha producido en el aeropuerto de Barcelona se ha resuelto con arreglo a los procedimientos ordinarios, sin que se pueda afirmar que la cancelación de común acuerdo de este contrato y la adjudicación al siguiente ofertante se haya traducido, en estos momentos, en una pérdida de la capacidad de servicio de seguridad en el aeropuerto del Prat.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En efecto, el Grupo Parlamentario Socialista solicitó, tal y como recoge el escrito presentado el 23 de octubre pasado en el registro, explicación sobre las circunstancias vinculadas al desempeño de las funciones de seguridad en el aeropuerto de Barcelona por parte de una compañía privada a la que AENA encomendó las funciones de seguridad y control de dicho aeropuerto; asimismo, a efectos de analizar la seguridad aeroportuaria en la red de aeropuertos nacionales en lo que a control de pasajeros y mercancías se refiere.

Señor ministro, nosotros hemos solicitado información, y lo continuaremos haciendo, porque la seguridad aeroportuaria es un reto en el que tenemos que estar todos vinculados y preocupados. Es decir, la preocupación de la seguridad aeroportuaria corresponde, naturalmente, al Ministerio de Fomento, a AENA, y corresponde a AENA también, señor ministro, la seguridad aeronáutica diferenciada de la seguridad específica que las compañías de transporte aéreo tienen que imponer en los mecanismos de control por sí mismas. Es decir, la seguridad aeronáutica y la seguridad aeroportuaria son competencias del Ministerio. Nos queremos referir en esta petición de comparecencia sólo a esa seguridad aeroportuaria.

Usted es conciente de que la Asociación de Líneas Aéreas, ALA, que engloba a más de 80 aerolíneas nacionales y europeas —nacionales ocho o diez y el resto de otros países comunitarios— que operan en los aeropuertos españoles, emitió un comunicado en el que ponía de manifiesto que el ente público AENA, responsable de la gestión de las 41 terminales en las que operan esas compañías, no invertía el dinero que recaudaba por las tasas de seguridad aeroportuaria en la cuantía y extensión suficientes como para aportar la seguridad aeronáutica que requieren las circunstancias actuales.

Sabemos, señor ministro —y usted lo ha leído—, que su Gobierno introdujo la tasa de seguridad aeroportuaria por primera vez en el Estado español en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 1997, es decir, en la Ley 13/1996. ¿Por capricho del Gobierno? No, realmente por man-

dato comunitario. Ocurre en toda Europa. Es cierto que esa tasa aeroportuaria en determinadas comunidades tiene una bonificación. Esa tasa aeroportuaria tiene como objetivo mantener un servicio fundamental: el de la seguridad aeroportuaria. Por eso se destina a la adquisición de nuevas tecnologías, como se está haciendo ahora en el aeropuerto de Barajas, aspecto del que hablaremos un día porque es un tema específico muy relevante, y a la implementación de toda la estructura de personal que tiene la obligatoriedad del control de mercancías y de pasajeros. Lo cierto es que la Policía Nacional y la Guardia Civil, que pueden desempeñar otras funciones en el territorio español, están siendo, digamos, desalojados, sustituidos por empresas privadas.

La dirección de la Asociación de Líneas Aéreas asegura en comunicación pública que, como clientes principales de AENA, han solicitado al ente público que refuerce la seguridad de las instalaciones aeroportuarias. Si una asociación de estas características lo dice así, en un comunicado, sin querer generar preocupación, sí que debe tener alguna fundamentación. Precisamente con ese objetivo se acordó entre los distintos agentes sociales afectados que podría ser una buena solución reforzar con empresas privadas de vigilancia los trabajos que venían siendo encomendados a las Fuerzas de Seguridad del Estado, como viene haciendo el Ministerio a raíz de normativa reciente. Señor ministro, usted sabe que ha habido pruebas experimentales en algunos aeropuertos (en Valencia, en Menorca, en Jerez, en Sevilla, en Fuerteventura y en la terminal olímpica de Barcelona) y parece ser que los resultados han sido positivos. Por eso, le hemos pedido información, porque esta Comisión, en aspectos tan relevantes como estos, vinculados al funcionamiento de los servicios aeroportuarios, tiene que tener información directa del propio ministro. Me hago eco de la manifestación que UGT de Cataluña hizo en comunicado público, que puso de manifiesto un comportamiento anómalo por parte de AENA, concretamente en la contratación del servicio de seguridad en el aeropuerto de El Prat. Abrió un concurso, como usted ha dicho y ha explicitado, en el que se presentan cinco empresas y se le adjudica a una. No se logra entender cómo antes de haberse producido la adjudicación, aun cuando esa empresa estuviese en cabeza en el ranking de las cinco, no se mantienen los contactos suficientes para saber si está en condiciones de poder prestar el servicio al cual se presenta; esperpénticamente es la propia compañía la que renuncia a la prestación de un servicio. Eso requiere una explicación; generó una amenaza de huelga de UGT en Cataluña vinculado a los servicios aeroportuarios; y esa es la razón por la que nosotros le hemos pedido explicación específica, que usted ha dado; precisamente para eso son estas comparencias.

Paso a la última parte de mi intervención, señor presidente. Espero que no se tilde de alarmista un comen-

tario hecho también en positivo por un usuario de instalación aeroportuaria como es quien les habla. En alguna ocasión le he comentado, señor ministro, que la Dirección General de Aviación Civil no tiene el número suficiente de expertos que pueda atender las necesidades derivadas del ejercicio de sus competencias. Las nuevas normativas JAR, de las que tendremos que hablar un día, que son fundamentales y significan la incorporación a la modernidad de los servicios aeroportuarios y la exigencia de titulaciones y de cualificaciones para el personal y la inspección de aeronaves, requieren personas cualificadas que puedan atenderlas. Nosotros creemos —y eso es seguridad aeronáutica, eso es también seguridad aeroportuaria— que el Ministerio debe poner en marcha mecanismos de especialización de personal que pueda atender las exigencias de la incorporación a la modernidad. No creo que usted se atreva a decir públicamente —no era el motivo de su comparencia; espero que sea el de otra— que se está cumpliendo en plenitud toda la normativa de seguridad aeronáutica que marcan todas las directivas y reglamentos comunitarios que en los últimos años se han dictado y que son de obligado cumplimiento en España. Yo le pediría que demandara de los servicios de su Ministerio la información pertinente para que pueda comprobar que estamos alejados de las exigencias comunitarias en esa materia. Ese era el objeto esencial de esta pregunta global, dar pasos, una vez que nos ha dado esa información, para que la seguridad aeroportuaria sea lo más potente posible y se aproxime cada vez más al máximo de rendimiento y de exigencia. No obstante, le adelanto que el Grupo Parlamentario Socialista va a presentar una iniciativa en ese sentido por considerarlo absolutamente fundamental.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, para mí era suficiente, en un principio, la información que nos ha dado, pero después de escuchar la intervención del portavoz del grupo que ha solicitado su comparencia en este tema y sumándola a informaciones de medios de comunicación escrita de hace unos días, en los que se daba a entender una cierta alarma en la seguridad del aeropuerto, básicamente de El Prat, yo le preguntaría, señor ministro, si en todo lo que usted nos ha explicado muy bien respecto a la temática de la adjudicación de la seguridad hay componentes colaterales ¿Por qué una empresa renuncia? ¿Por qué hay unas denuncias sobre el no funcionamiento de la seguridad por unos grupos? ¿Por qué dentro del aeropuerto de El Prat se entra de una manera fuera de lo normal o, utilizando una palabra más dura, se violan los conceptos de seguridad y se da una información que crea alarma? En todo caso, esta entrada ha sido buena porque el efecto de denuncia va a resultar positivo, pero a mí me da la impresión de que usted nos ha dado el informe técnico-

jurídico de cómo ha ido el proceso de adjudicación de unos esquemas de seguridad en la entrada a terminales, pero que entrelíneas se pueden leer otras cosas. Quisiera que al menos el Ministerio estuviese seguro de esto y en otro momento pudiésemos conocer cuál ha sido la verdadera causa.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, yo creo que en su intervención el portavoz del grupo socialista ha extendido sus preocupaciones en relación con las distintas responsabilidades en materia de seguridad aérea y aeroportuaria de la Administración a frentes que, sin duda, tendrán que ser objeto de otro tipo de debates y de comparecencias en esta Comisión. Pero quiero decirle, señor Segura —y creo que conoce usted mi pensamiento en este tema—, que seguramente en el escenario del futuro modelo aeroportuario y de navegación aérea nos vamos a poner muy fácilmente de acuerdo en la necesidad de reforzar los medios de la Dirección General de Aviación Civil. Ya se lo digo de antemano. Creo que ya conoce mi pensamiento, pero en estos momentos le adelanto mi convicción de que en esa materia nos vamos a poner de acuerdo, porque creo que el modelo está básicamente perfilado y aunque en un momento fue el traslado de medios y funciones hacia AENA, con un modelo distinto en el que se separan las funciones de aeropuertos y de navegación aérea, deberá de reforzarse el papel regulador independiente de la Administración en torno a la Dirección General de Aviación Civil. En otra comparecencia ha tocado también la futura modificación de la ley correspondiente y, por lo tanto, sé que en estas cuestiones no sólo vamos a tener debates adecuados, sino que en ese punto concreto del reforzamiento de la Dirección General de Aviación Civil vamos a tener puntos de coincidencia.

Yo no le daría, en cambio, tanta trascendencia —no desde el punto de vista de sus intereses particulares, sino desde el punto de vista de representar preocupaciones generales— ni a la denuncia de la Asociación de Líneas Aéreas ni a la denuncia que han formulado, en términos de su preocupación sindical, los dirigentes de UGT. Primero, porque es normal que a la Asociación de Líneas Aéreas le resulte muy sencillo reclamar más seguridad y pedir la reducción de la tasa. Es normal; no le cuesta nada decir eso. Yo quiero decirle que, con estos datos que le he apuntado, con toda seguridad, la tasa de seguridad aérea será insuficiente para financiar los planes que, en estos momentos, en cuanto a incremento de seguridad tiene en marcha AENA. Y ya que la Asociación de Líneas Aéreas ha planteado este debate, lo ha hecho público y S.S. le ha dado una cierta solvencia, quiero decirle que, como ministro, soy partidario del incremento de la tasa de seguridad aérea. Por lo

tanto, que sepa la Asociación de Líneas Aéreas que la posición del Ministerio de Fomento es favorable al incremento de la tasa de seguridad aérea por parte de AENA. Y eso es lo que sale de las cifras. Por consiguiente, con la misma rotundidad con la que se pronuncia la Asociación, se pronuncia el Ministerio de Fomento, porque somos partidarios de que existan mecanismos de financiación que no dependan de los capítulos del presupuesto para financiar las exigencias de modernización de nuestra red aeroportuaria. Gracias a que tenemos un sistema integrado, señor Segura —y aprovecho que el Pisuega pasa por Valladolid—, hoy podemos asegurar que ese esfuerzo de seguridad se va a hacer en todos los aeropuertos españoles. Ya sé que cada aeropuerto tiene su tamaño, su importancia y su urgencia, pero yo he dicho en mi intervención que el objetivo está planteado en todos los aeropuertos españoles, y si lo podemos hacer sin recurrir al presupuesto es gracias a la existencia de una red integrada llamada Aeropuerto Españoles.

El señor Sedó insiste en profundizar un poco más. Yo creo que a mí no me corresponde explicar lo que forma parte de las posibilidades de una empresa privada. Pienso que tiene mucho que ver con las características de estos contratos, donde hay una obligación de subrogación en el personal existente y donde hay que asumir a ese personal con sus correspondientes derechos de antigüedad y otras características salariales. Pero no me corresponde a mí juzgar la política de subrogación del personal ni la política de retribuciones salariales que, como consecuencia de esa operación, tiene que asumir cada concursante. AENA se ha limitado a aplicar lo que en un procedimiento reglado corresponde: se adjudica un concurso; el adjudicatario, en el momento de que se le comunica la adjudicación y a los pocos días, cree que no va a poder cumplir con el contrato; de común acuerdo con ambas partes se renuncia; se adopta el acuerdo de que el adjudicatario resulte el siguiente en puntuaciones; y yo no debo de ir más allá en mis juicios. Creo que el problema está en la naturaleza de las obligaciones que asume un adjudicatario en este tipo de concursos, que no son exclusivos de las empresas de seguridad privada, también lo hay en otras empresas; pero yo, fuera de constatar que creo que esas son las razones que han provocado las dificultades en el adjudicatario, no debo hacer ningún otro juicio. Al contrario, debo responder que en cualquiera de esos supuestos funcionan la normativa y los procedimientos ordinarios para tranquilidad de todos. Yo comprendo que haya tranquilidades corporativas o sectoriales, unas de carácter sindical y otras de carácter empresarial, en las líneas aéreas. Me parecen muy respetables. Pero creo que lo más importante es decir que el interés general del funcionamiento del servicio de seguridad ha actuado correctamente y ha permitido que se resuelva el concurso sin solución de continuidad.

El señor **PRESIDENTE:** Como todos ustedes saben, han terminado las diversas comparecencias del señor ministro y termina también la vida de esta Comisión por este período de sesiones. No vamos a tener reunión hasta el próximo período de sesiones; por tanto, cabe despedirnos.

Aprovecho para felicitarles a todos ustedes las próximas navidades y alentarles a que este período lo empleen, además de en divertirse y solazarse, en reflexionar sobre la marcha de esta Comisión y aportar ideas para un mejor funcionamiento. Serán todas bien acogidas. Hagan ustedes actos de constrictión; no hagan propósito de enmienda, porque serán todas

rechazadas por el grupo mayoritario. Les recibiremos aquí, el próximo año, con esas ideas y con la alegría que a todos nos corresponda.

Se levanta la sesión.

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

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del 13 de diciembre de 2000, no guarda relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**