CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001 **VII Legislatura** **Núm. 247**

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles, 30 de mayo de 2001

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

— **Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre saneamiento financiero de la deuda por cuenta del Estado de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). (Número de expediente 181/000760)** **7406**

— **Del mismo señor diputado, sobre ciudades en las que está previsto soterrar el ferrocarril. (Número de expediente 181/000761)** **7407**

— **Del mismo señor diputado, sobre supresión de pasos a nivel en los años 1996 a 2000. (Número de expediente 181/000762)** **7409**

Página

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

— El desarrollo del plan director del aeropuerto del Prat-Barcelona e iniciativas a llevar a cabo en el resto de aeropuertos catalanes: Girona, Reus, Sabadell, La Seu d'Urgell. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000261) . . . 7410

— El plan director definitivo aprobado para el aeropuerto del Prat en Barcelona, con especial referencia al desarrollo temporal del mismo; así como sobre los contenidos y estado de elaboración del plan director del aeropuerto de Valencia. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000333) 7423

— Grado de desarrollo y redacción del proyecto de nuevo campo de vuelos y nuevas áreas terminales del aeropuerto Reina Sofía de la isla de Tenerife y del aeropuerto de Gando de la isla de Gran Canaria. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000338) 7432

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

PREGUNTAS:

— DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE SANEAMIENTO FINANCIERO DE LA DEUDA POR CUENTA DEL ESTADO DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE). (Número de expediente 181/000760)

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar comienzo a la sesión número 9 de la Comisión de Infraestructuras, que consta de dos partes que se van a suceder sin interrupción, una primera, contestación a preguntas de diputados y una segunda, comparecencia del señor ministro de Fomento, a quien damos la bienvenida. Antes de iniciar la comparecencia, señorías, me van a permitir dos cosas, primera, que felicite a todos los canarios, porque hoy es el día de Canarias —ya veo que el señor Segura, canario de pro, nos está haciendo señas—, y, segunda, que como verán ustedes, tengo aquí un artefacto medidor del tiempo, que va a implicar un control exacto del mismo, puesto que la comparecencia es larga. Por tanto, vamos a tratar de meterla dentro de sus propios límites. Dicho esto, damos inicio a la Comisión con la primera pregunta relativa al saneamiento financiero de la deuda por cuenta del Estado de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, cuyo autor es don Francisco Contreras Pérez. Les recuerdo que las preguntas se van a desarrollar tal como acordó la Mesa y Junta de Portavoces para el Pleno, siendo el tiempo total para cada pregunta de cinco minutos. Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor ministro, en el marco general del contrato-programa Estado-Renfe se establecen los objetivos de eficacia y calidad que ha de alcanzar Renfe en cada una de sus unidades de negocio, así como los compromisos contraídos por la empresa y también por la Administración general del Estado. En este sentido, el contrato-programa es una valiosa herramienta de planificación que permite avanzar en los objetivos de competitividad que serán necesarios en un mercado liberalizado en el que Renfe será un operador más. En un aspecto más concreto, también se establece cuál es la deuda por cuenta del Estado y la forma de gestionarla. El apartado 7.1 del contrato-programa obliga a la constitución de un grupo de trabajo formado por integrantes del Ministerio de Economía y Hacienda, del Ministerio de Fomento y Renfe que debían definir los criterios de segregación del balance de Renfe entre las distintas unidades de negocio, debiendo de estar definidos los mencionados criterios en el primer semestre del año 2000 para su aplicación al balance de apertura del año 2001. En el apartado 7.2 a) del contrato-programa aparecen como deuda por cuenta del Estado 595.899 millones de pesetas. En el apartado 7.2 b) se establecen los criterios para la distribución del endeudamiento de las diferentes unidades de negocio de Renfe. Es en este contexto en el que le formulo, señor ministro, las siguientes preguntas: ¿cuál es la deuda por cuenta del Estado asignada a cada unidad de negocio a 31 de diciembre de 2000? ¿A qué conclusiones ha llegado el grupo de trabajo en cuanto a las posibles fórmulas de saneamiento financiero de la deuda por cuenta del Estado y del inmovilizado de infraestructuras?

El señor **PRESIDENTE:** Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señor diputado, efectivamente el contrato-programa de Renfe establece en su cláusula 11.3 la creación de un grupo de trabajo para analizar las posibles fórmulas de saneamiento financiero de la deuda por cuenta del Estado. En cumplimiento del citado punto, durante el año 2000 se produjeron diversas reuniones del mencionado grupo formado por representantes de los ministerios de Economía y Hacienda, Fomento y Renfe y como resultado de las mismas en este momento el cuadro resumen de la deuda de Renfe agrupada en los tres grandes capítulos —la deuda asociada a la infraestructura, la deuda por cuenta del Estado y la deuda asociada al resto de las unidades de negocio— es el siguiente, teniendo en cuenta, señor diputado, que el ejercicio 1999 está cerrado y con los estados financieros auditados y que los datos del año 2000, que le voy a facilitar, están pendientes de aprobación definitiva de cuentas y de auditoría. Deuda asociada a la infraestructura en diciembre de 1999, 234.328 millones de pesetas; en diciembre del año 2000, 231.528 millones de pesetas. Deuda por cuenta del Estado a diciembre de 1999, 624.333 millones de pesetas; a diciembre del año 2000, 635.108 millones de pesetas. Deuda asociada al resto de las unidades de negocio a diciembre de 1999, 295.774 millones de pesetas y a diciembre del año 2000, 295.102 millones de pesetas. En total, la deuda de Renfe en diciembre de 1999 era de un billón 154.435 millones de pesetas y en diciembre del año 2000, un billón 161.738 millones de pesetas.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Desde el Grupo Socialista, señor ministro, pensamos que el contrato-programa Estado-Renfe 1999-2000 empezó con mal pie, se aprobó tarde —estaba prácticamente ya concluido el año 1999 cuando se aprueba— y ahora, sin hacer una evaluación yo creo que exhaustiva ni un análisis riguroso —no están ni aprobadas las cuentas— se prorroga el contrato-programa. Estamos en una fase fundamental para la mejora de la eficacia y de la competitividad de Renfe. Por eso pensamos que hubiese sido importante hacer una valoración global y exhaustiva sobre este contrato-programa y hacer uno nuevo, no prorrogar este con unos parámetros que yo creo que ya han quedado sobrepasados. Me fundamento en una respuesta del propio Gobierno a una pregunta escrita que le formulé sobre su valoración del contrato-programa que estaba a punto de vencer. La respuesta no puede ser más escueta. Dice: En el ejercicio 2000 los resultados de la empresa permiten prever también el cumplimiento de las previsiones contenidas en el contrato-programa, con lo que la valoración global del citado contrato es positiva.

Señor ministro, usted mejor que yo sabe que este contrato-programa hace una diferenciación en los objetivos a alcanzar por cada una de las unidades de negocio, englobando a varias de ellas en lo que se viene a denominar el plan de viabilidad, concretamente grandes líneas, carga y transporte combinado, así como la unidad de negocio de mantenimiento integral de trenes, todo esto con pérdidas. Por tanto, nos reiteramos en la necesidad de hacer un nuevo contrato-programa.

El señor **PRESIDENTE:** Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor diputado, la prórroga tácita del contrato-programa no es una situación inédita en Renfe. La recuerdo que entre 1984 y 1986 hubo contrato programa. En el año 1987 no hubo contrato-programa. Entre 1988 y 1991 hubo contrato-programa. No hubo contrato-programa en 1992 ni en 1993. Hubo contrato programa entre 1994 y 1998 y ha habido contrato-programa en 1999 y en 2000. Las razones por las cuales en este momento no se plantea la negociación de un nuevo contrato-programa sino la definición de las condiciones en virtud de las cuales Renfe se va a adaptar al nuevo modelo ferroviario son de sentido común. Tenemos dos años de mandato desde el mes de marzo para aplicar el modelo ferroviario que se contiene en el segundo paquete ferroviario aprobado por la Unión Europea y publicado en el Boletín Oficial de las Comunidades Europeas. Utilizar en este momento criterios de organización del pasado cuando el modelo tiene que cambiar obligatoriamente en dos años, y en Renfe separando necesariamente la parte de empresa operadora de la parte gestora de infraestructuras, me parece que es un ejercicio que no conduce a ninguna parte. Es mucho mejor que todos —puesto que este asunto ha sido discutido ya en la Comisión en otras ocasiones— quedemos emplazados a debatir el nuevo modelo ferroviario, para lo que cuento con la colaboración del Grupo Socialista.

— DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE CIUDADES EN LAS QUE ESTÁ PREVISTO SOTERRAR EL FERROCARRIL. (Número de expediente 181/000761)

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la siguiente pregunta, en la que don Francisco Contreras Pérez pregunta sobre las ciudades en las que está previsto soterrar el ferrocarril. Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor ministro, el Boletín Oficial del Senado de fecha 22 de mayo de 1998 presentaba un análisis exhaustivo de la situación de las ciudades en las que el ferrocarril, de alguna forma, dividía a esas ciudades. En concreto, había 186 —me estoy refiriendo al año 1998— con más de 20.000 habitantes que se veían afectadas por esta problemática. En esas ciudades la situación era muy diversa; en aproximada-

mente 34, estaba en vías de solución el problema del soterramiento del ferrocarril u otras soluciones alternativas, como tratamientos arquitectónicos singulares o desvíos, y 38 estaban pendientes del estudio de soterramiento. En concreto, el problema de los estudios afectaba a 25 ciudades con más de 100.000 habitantes. Nosotros creemos que la vía del convenio que viene haciendo el Ministerio de Fomento con comunidades autónomas y con ayuntamientos es una buena solución para resolver estos problemas que sin lugar a dudas son importantes para la modernización de nuestras ciudades; es más, en un momento en que estamos hablando de aplicar la alta velocidad, parece conveniente que las vías no sean un impedimento para la modernización de esas ciudades. Pero nosotros vemos que el convenio se emplea de una forma un poco arbitraria y nos gustaría saber si hay criterios para fijar esos convenios; en definitiva, cuál es la situación en este momento a fecha 2001. En ese contexto, le formulo las siguientes preguntas: ¿qué ayuntamientos han solicitado al Ministerio de Fomento del soterramiento del ferrocarril en su ámbito urbano? ¿Con qué ayuntamientos tiene el Ministerio de Fomento un convenio para el soterramiento del ferrocarril? ¿Qué proyectos de soterramiento están en ejecución en este momento? Si la información es muy extensa y no se puede dar en este momento, se nos podría facilitar por escrito.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Con mucho gusto ampliaré por escrito los datos que no pueda explicitar en esta comparecencia, pero lo que más me importa es fijar previamente los elementos de trabajo en virtud de los cuales el Ministerio de Fomento y los ayuntamientos trabajan en el diseño de las soluciones ferroviarias que en cada caso se plantean y en la mayoría de los casos con ocasión de la llegada de la alta velocidad o de la modernización de las redes de cercanías. En este momento, sólo hay dos soterramientos en ejecución, el de Cádiz y el de Vic. A nivel de estudios informativos en redacción, existen otros potenciales soterramientos: en León, Barcelona, Girona, Valencia, Málaga, Gijón, Valladolid, Logroño, Vitoria, San Feliú de Llobregat, Santander, Alicante, Mérida, Huelva, Huesca, Palencia, Pamplona y Burgos. Esos son los que en estos momentos están formalmente en la fase de estudio informativo y es claro que se están constituyendo numerosos grupos de trabajo. Ayer mismo se constituyó el grupo de trabajo de Jaén y que incluye otras ciudades en las cuales todavía no hay encargo de estudio informativo, pero se trabaja en el diseño —con el posterior encargo del estudio informativo— de la solución ferroviaria. Lo más importante es que el soterramiento no es una obligación de diseño ferroviario sino principalmente una solución urbanística y, precisamente por eso, cuando el soterramiento no es una necesidad derivada de la respuesta ferroviaria al acceso a una determinada ciudad, la figura del convenio que ha citado S.S. es la adecuada y aquí el tratamiento es igual en todas partes; puede usted empezar por la operación Chamartín, en Madrid, y continuar por la operación de la Sagrera, en Barcelona; la de Parque Central, en Valencia, o cualquiera de las soluciones que están en estudio en cualquier lugar de España y verá cómo los principios básicos son los mismos: concurrencia de las tres administraciones, autonómica en su caso, municipal y del Estado, para que, sobre la aportación inversora del Estado, si se quiere una respuesta —por ejemplo, tipo soterramiento— a partir de una concepción urbanística legítima desde las aspiraciones municipales, sean los propios recursos derivados de la gestión urbanística los que financien complementariamente la inversión ferroviaria y, por tanto, el soterramiento.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor ministro, me agrada mucho la respuesta que he obtenido de que hay una igualdad de criterio para todas las ciudades que aspiran al soterramiento, porque, entonces, Almería podrá tener ese soterramiento en igualdad de condiciones con Cádiz; es decir, un 60 por ciento financiado por Fomento, un 20 por ciento financiado por la comunidad autónoma, por la Junta de Andalucía, y un 20 por ciento financiado por el ayuntamiento. Debo entender que eso va a ser así. Sin embargo, me quedan dudas sobre algún otro ayuntamiento que no ha citado, como Getafe. Tengo aquí un boletín informativo del Ayuntamiento de febrero de 1996, en el que se ve al presidente de la Comunidad Autónoma, señor Ruiz-Gallardón, al señor Ministro de Obras Públicas en aquel momento, señor Borrell, y al alcalde de Getafe, que iban a firmar un convenio para el soterramiento del ferrocarril en Getafe. Hoy, la realidad es que ese soterramiento, que tiene un presupuesto de 11.000 millones de pesetas, se está haciendo entre el Ayuntamiento y la propia Comunidad Autónoma a partes iguales. Me gustaría saber por qué en este caso, si había un acuerdo de soterramiento, no se ha cumplido ese acuerdo en igualdad de condiciones con el resto de los municipios. Además, quiero insistir nuevamente —y con esto termino— en que, si es posible, me confirmara la conclusión que saco de que el soterramiento en Almería se va a hacer con los parámetros con los que se está haciendo el de Cádiz, que es lo que yo he deducido de sus palabras.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Lamento no tener los datos de Getafe y no quiero improvisar. Por tanto, se los ampliaré posteriormente con mucho gusto.

Respecto a lo demás, le diré que S.S. hace una interpretación de mis palabras a su conveniencia y, a partir de ahí, llega a las conclusiones que ha expuesto y que yo no puedo compartir. Ya le he dicho que en cuanto a la ejecución de un proyecto, el Ministerio aporta lo que desde el punto de vista de las necesidades ferroviarias la inversión programada en nuestro plan de infraestructuras contempla y esa inversión programada, en la inmensa mayoría de los casos, ferroviariamente no justifica un soterramiento. ¿Por qué se justifica un soterramiento en Cádiz? Usted conoce Cádiz igual que yo. En Cádiz no hay suelo municipal. Cádiz es hoy un municipio con el suelo municipal agotado. La única posibilidad de desarrollo municipal en Cádiz es el suelo ferroviario, el suelo portuario o el suelo de los astilleros. Por tanto, no se pueden invocar precedentes. En el resto de los municipios españoles hay numerosas alternativas para poder gestionar el suelo y buscar usos distintos ampliando, por ejemplo, los suelos existentes. Cádiz, por sus particulares circunstancias, no tiene esa posibilidad. Usted puede decidir condenar a Cádiz a que simplemente se limite a renovar el parque de viviendas que ya existe y el parque de equipamientos; otros pensamos que en Cádiz hay que hacer una gestión distinta singular adecuada a sus características. Por tanto, el criterio es el mismo aplicando soluciones equivalentes en cada caso. Quiero decirle que la voluntad de alcanzar consenso con los equipos municipales se mantiene en toda España. Se mantiene en Andalucía, en Granada, Almería, Málaga, Sevilla, Cádiz y ayer en Jaén, pero no es la misma solución. Una solución no es una fotocopia de otra. El modelo de gestión será el mismo. En su momento habrá un eventual consorcio, una eventual sociedad pública y se aportarán los recursos que cada Administración considere convenientes para financiar el proyecto sobre el que haya un consenso. Eso es lo que iguala todas las situaciones. Lo que no hay son respuestas técnicas urbanísticas ni financieras iguales para todos los casos.

— DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN LOS AÑOS 1996 A 2000. (Número de expediente 181/000762)

El señor **PRESIDENTE:** Tercera pregunta de don Francisco Contreras Pérez sobre supresión de pasos a nivel en los años 1996 a 2000. Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor ministro, en su comparecencia del día 17 de enero de 2001 dio una extensa información sobre inversiones, pasos a nivel suprimidos y accidentes ocurridos desde el año 1990 hasta el año 2000. También explicó con detalle las previsiones presupuestarias para el año 2001 y el número de pasos a nivel a suprimir. Según su intervención, la Dirección General de Ferrocarriles destinaría a este efecto 4.875 millones de pesetas. Renfe más Feve invertirán 2.575 millones de pesetas en supresión de pasos a nivel y 1.928 millones de pesetas en mejora de protección mediante semáforos y barreras. Total, decía usted, 9.350 millones de pesetas. Se trataba de comparar este con las inversiones que se habían hecho en años anteriores y se daban las cifras. En el año 1990, 6.421 millones; en 1991, 2.334 millones, etcétera, llegando al año 2000 con 5.263 millones de pesetas. Evidentemente, existía una amplia diferencia entre lo que se había presupuestado para el año 2000 (9.350 millones de pesetas) y cualquiera de las cantidades correspondientes a los años 1990/2000, tratando de dar la impresión de que se apostaba, como usted había marcado en su primera intervención, por el tema de la seguridad. En su comparecencia del mes de junio en el Congreso planteaba este tema como uno de los objetivos básicos de la política del Ministerio de Fomento. En ese sentido yo le quiero preguntar si las cantidades que se daban relativas a los años 1990, 1991 y 1992 son homogéneas con las que se barajan en el año 2001, es decir, si son inversiones de la Dirección General de Ferrocarriles solamente, si se suman las que hizo Renfe y Feve o si se suman también las correspondientes a las administraciones públicas, porque muchas de estas supresiones se hacen de acuerdo con convenios existentes con comunidades autónomas y con ayuntamientos; por tanto, hay o puede haber aportaciones de otras administraciones. En ese contexto, señor ministro, le pregunto cuáles son las inversiones correspondientes a los años 1996, 1997, 1998, 1999 y 2000.

Usted también hizo referencia a los pasos a nivel que actualmente no cumplen la legislación vigente, es decir tienen un momento de circulación superior a 24.000, y dio su ubicación por comunidades autónomas. Sin embargo, en la pregunta escrita que le hice en su momento lo que a mí me interesaba era saber cuál es la ubicación de esos pasos a nivel por provincias.

La tercera pregunta que le formulo es en qué momento prevé el Ministerio de Fomento que entrará en vigor la nueva normativa, es decir, la reducción del momento de circulación a 1.500 y por tanto que haya nuevos pasos a nivel que será necesario suprimir; si el criterio que se baraja —termino ya, señor presidente— a la hora de hacer la supresión de pasos a nivel es quitar primero aquellos que no cumplen la legislación vigente o si se está empleando otro tipo de criterio en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras, ha sobrepasado usted el tiempo de la totalidad de la pregunta, por eso le hacía señas.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Por el concepto de supresión, el Ministerio de Fomento, entre 1996 y 2000, ha invertido 19.092 millones de pesetas, desagregados de la siguien-

te manera: 3.974 millones en 1996, 4.698 en 1997, 3.294 en 1998, 4.025 en 1999 y 3.101 en 2000. Renfe, en supresiones, ha invertido 160, 173, 535, 1.184 y 278 millones, respectivamente; total: 2.330 millones de pesetas. En protección de pasos a nivel, Renfe y Feve han invertido respectivamente en esa serie anual 119, 2.060, 929, 1.170 y 1.884 millones de pesetas; total: 6.162 millones de pesetas. El total de totales en supresiones protecciones de Fomento, Renfe y Feve fue 4.253 millones en 1996, 6.931 en 1997, 4.758 en 1998, 6.379 en 1999 y 5.263 en 2000; total, en el periodo 1996/2000: 27.584 millones de pesetas.

Los pasos que no cumplen la legislación vigente, es decir, que rebasan el momento de circulación de 24.000 establecido actualmente en el reglamento de la LOT, que estamos revisando y sobre lo que volveré en la última parte de la cuestión, son: Renfe, en la red estatal de carreteras, 10 y en la red autonómica u otras 79. Total, 89 pasos a nivel que rebasan el límite de 24.000. Feve, en la red estatal, 0 y en la red autonómica u otras, 52. Tengo el detalle por comunidades autónomas de los 79 pasos de Renfe y de Feve en redes autonómicas que pongo a su disposición por no leer comunidad a comunidad el detalle de las cifras. Por provincias no lo tengo, pero no es ningún inconveniente desagregarlo provincialmente.

El criterio no siempre es actuar sobre un orden establecido de momento mayor a momento menor. A veces hay circunstancias de planificación que brindan la oportunidad de actuar en un paso a nivel antes que en otro con un momento inferior, pero el objetivo que yo he planteado es la prioridad de acometer la supresión de todos los que incumplen actualmente el momento de 24.000. Digo que lo incumplen en cuanto a la cifra, no en cuanto al tiempo, porque este reglamento no daba un plazo de tiempo para eliminarlo. Lo que estamos haciendo ahora, como anuncié en el mes de enero, y con ello contesto a la tercera parte de su pregunta, es proceder a su revisión. Recordará el señor diputado que ha habido una reunión con las comunidades autónomas, que fueron invitadas también a participar en la revisión de este reglamento, y varias ya han emitido su correspondiente propuesta. El borrador de reglamento se remitió, oídas las comunidades autónomas, a la Dirección General de Carreteras, al Ministerio del Interior (Dirección General de Tráfico), al Consejo General de Seguridad, a Feve, a Renfe, a la Secretaría General Técnica del Ministerio y al Consejo Nacional de Transportes Terrestres. En este momento sólo falta preceptivamente el informe de la sección de viajeros de la Comisión Nacional de Transportes Terrestres, que creo que lo emitirá a finales de este mes o en una de sus próximas reuniones a comienzos del mes de junio. Recibidas las alegaciones en la Secretaría General Técnica del Ministerio, daremos forma definitiva a la propuesta y yo espero que después del trámite del Consejo de Estado pueda presentarse en el Consejo de Ministros en las próximas semanas. Está en la última fase de elaboración, con los criterios básicos que hemos convenido en la comparecencia en esta Cámara, entre otras cosas escuchando las propuestas que se hicieron por parte del Grupo Socialista y por parte de las comunidades autónomas, que han participado en la formulación de sugerencias a este real decreto.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras, un brevísimo turno.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Muy rápidamente, sólo voy a decir que en Andalucía en el año 2001 se van a eliminar 14 pasos a nivel. Hay 10 que superan el momento de 24.000, luego obviamente hay pasos a nivel que se eliminan sin superar el límite establecido legalmente, y sin embargo en Almería no se elimina ninguno y hay cinco pasos a nivel que superan esos 24.000. Por eso preguntaba si hay otros criterios, porque, si no, resultaba contradictorio que en Almería, haya cinco, la mitad de los que hay en Andalucía —no sé si esta cifra será o no correcta, pero si son 10 los que hay en Andalucía, sí sé, por una intervención del señor secretario de Estado de Infraestructuras, que en Almería hay cinco—. Por tanto, quería poner sobre la mesa esa dificultad añadida que está teniendo en este momento Almería. Uno de esos pasos a nivel es uno que precisamente está en medio de la ciudad y al cual afectaba el soterramiento que anteriormente pedía.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): No tengo provincializados los pasos a nivel. Efectivamente, como S.S. dice, hay 10 en vía Renfe en la red estatal de carreteras en Andalucía y yo con mucho gusto le detallaré los que son, pero repito que no tengo provincializado el detalle de los pasos a nivel. En todo caso, el criterio es que este conjunto de pasos a nivel, los 89 de Renfe —teniendo en cuenta que los de la red autonómica exigen convenios— y los 52 de Feve —y los de la red autonómica exigen convenios—, sean los de prioridad inversora más urgente y espero alcanzar los acuerdos necesarios para proceder a su supresión en el plazo más breve posible.

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

— EL DESARROLLO DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DEL PRAT-BARCELONA E INICIATIVAS A LLEVAR A CABO EN EL RESTO DE AEROPUERTOS CATALANES: GIRONA, REUS, SABADELL, LA SEU D'URGELL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 213/000261)

El señor **PRESIDENTE:** Terminada la primera parte de la Comisión, pasamos a la segunda parte, que consiste en la celebración de la comparecencia del señor ministro de Fomento. Hay tres puntos en esta segunda parte y la fórmula que aplicaremos será la siguiente. Veremos agrupadas la primera y segunda comparecencias y en una segunda parte la tercera. No sé si han entendido ustedes el pequeño galimatías que les he expuesto; es decir, concretamente los puntos 4 y 5 se verán de forma agrupada y el punto 6 se verá a continuación.

Por tanto, tiene la palabra el señor ministro de Fomento para informar sobre el desarrollo del plan director del aeropuerto del Prat de Barcelona e iniciativas a llevar a cabo en el resto de los aeropuertos catalanes —Girona, Reus, Sabadell y la Seu d'Urgell— y para informar sobre el plan director definitivo aprobado para el aeropuerto del Prat de Barcelona, con especial referencia al desarrollo temporal del mismo, así como sobre los contenidos y estado de la elaboración del plan director del aeropuerto de Valencia. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor presidente, por una cuestión de orden formal exclusivamente. El primer punto es a petición del Grupo Parlamentario Catalán y el segundo a petición del Grupo Socialista, que son diferenciados. Yo pediría cierta benevolencia en la Presidencia por la relevancia del tema; dado que se concentran en un solo debate, que haya generosidad en la aplicación de la teoría de la dilatación del tiempo, que es una teoría relativista muy conocida por la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE:** Su señoría sabe perfectamente que la generosidad es una de las virtudes que adornan a la Presidencia, por lo cual no es necesaria su invocación, pero de la generosidad al abuso hay una distancia importante. Por tanto, a ver si nos ponemos de acuerdo y nos llevamos bien en este tema.

Tomamos unos segundos de demora en función de que el ministro ordene sus papeles.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Yo había preparado los papeles para las tres comparecencias diferenciadas. Creo que sería más fácil agrupar la primera y la mitad de la segunda, que hablan sobre Barcelona; dejar la segunda centrada en Valencia y la tercera en Canarias, pero yo me someto, como es lógico, al criterio de la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE:** Parece ser, señor ministro, que los portavoces asienten y que el sentir generalizado es ese. Por tanto, podemos hacerlo así. Hablaremos en una primera parte de los aeropuertos catalanes, en una segunda parte del plan de Valencia y en una tercera parte de los aeropuertos canarios. Dicho esto, si el señor ministro se encuentra en disposición, damos paso a la primera comparecencia, con lo cual los tiempos serán más ajustados.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): ¿El tiempo del ministro está también tasado o no?

El señor **PRESIDENTE:** Será a interpretación de la Presidencia, pero también seremos generosos con el ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, esta comparecencia versa sobre los planes directores de los aeropuertos de Girona, Reus, Sabadell, la Seu d'Urgell y Barcelona. Por tanto, yo voy a hacer el esfuerzo de síntesis que pueda, pero es inevitable referirse individualmente a cada uno de estos aeropuertos y por eso pido la comprensión de la Presidencia.

En aras de la brevedad y de la economía de tiempo, no voy a hacer una introducción en relación con los planes directores. Permítanme SS.SS. que dé por sentado que el Ministerio de Fomento se atiene a las previsiones que anunció el 15 de junio en la comparecencia que tuvo lugar en esta Cámara y que el contenido de los planes directores se centra en las previsiones del Real Decreto del año 1998 que los regula.

El plan director del aeropuerto de Barcelona, junto con el de Madrid, es uno de los dos que están aprobados y en ejecución en estos momentos. Por tanto, esa es la singularidad a la hora de referirme, dentro de los aeropuertos catalanes, al aeropuerto de Barcelona. A grandes rasgos, el plan director de Barcelona tiene su punto de partida en el año 1998, con un tráfico de 16 millones de pasajeros y la existencia de dos pistas cruzadas, con capacidad para 47 ó 50 operaciones a la hora —en la temporada de verano de 1998 se llegó a 47 a la hora y en la de invierno a 50 operaciones—. Por otra parte, el acceso viario a los edificios terminales se encontraba congestionado. También era deficitaria la zona industrial y de servicios y además contaba con el condicionante de la proximidad de las cepas de las lagunas de la Ricarda y el Remolar.

El plan director del aeropuerto de Barcelona propone un conjunto de actuaciones que permitirá alcanzar un tráfico anual de 40 millones de pasajeros y que eleva la capacidad del campo de vuelo hasta 90 operaciones de aeronaves a la hora. Con las actuaciones previstas en el plan director el aeropuerto de Barcelona se configura con tres pistas, dos paralelas y una transversal cruzada, más 400.000 metros cuadrados de terminales, 90 posiciones de contacto o pasarelas de acceso directo y 60 posiciones de estacionamiento en plataforma. Estará dotado con 19.000 plazas de aparcamiento de vehículos y 300 hectáreas acondicionadas para el desarrollo de actividades portuarias asociadas. Todo ello le confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender la

demanda de tráfico prevista hasta el año 2015 dentro de unos parámetros adecuados de seguridad y calidad y con la posibilidad, por supuesto, de seguir creciendo en épocas posteriores. El objetivo básico del plan director de Barcelona era, en línea con estos objetivos generales, diseñar una tercera pista de 2.660 metros, paralela a la actual, una nueva área terminal entre pistas y la ordenación y urbanización de las 300 hectáreas para zona industrial, logística y de servicios, con especial atención a la protección medioambiental que ya he citado anteriormente en las cepas que lo delimitan. Además de las obras y zonas naturales indicadas, en el estudio de impacto ambiental se incluyeron todas aquellas que afectaban a este ámbito del delta del Llobregat, como son las infraestructuras viarias de accesos y las infraestructuras ferroviarias e incluso las obras correspondientes al desvío del cauce del río Llobregat, que cuenta también con declaración de impacto ambiental. Para ello se firmaron convenios de colaboración con el Cedex para el desarrollo de estudios previos a la ampliación del aeropuerto de Barcelona y convenios entre el Ministerio de Fomento, el de Medio Ambiente y la Autoridad Portuaria de Barcelona, así como el convenio con la fundación Bosch i Gimpera de la Universidad Autónoma de Barcelona para el asesoramiento jurídico en relación con las actuaciones y procedimientos urbanísticos a realizar para la adjudicación de las obras de ampliación del aeropuerto. Posteriormente se firmó el convenio con el departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento del Prat de Llobregat para la colaboración en la redacción del plan especial de los espacios naturales y del plan especial de ordenación del espacio terrestre del litoral en la zona del delta del Llobregat y finalmente el convenio con el departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat para impulsar las actuaciones de redacción, aprobación de proyectos y ejecución de las diferentes infraestructuras viales.

Las actuaciones a desarrollar en el marco del plan director se han agrupado en ocho programas. Un programa de desarrollo general, que incluye la gestión del plan, los trabajos previos y programas horizontales; un segundo programa de actuaciones por la declaración de impacto ambiental; un tercer programa de campo de vuelo y plataforma de aeronaves, que a su vez se divide en dos grandes ámbitos, por un lado, un conjunto de mejoras en el campo de vuelos y en la plataforma de estacionamiento, para asegurar que el aeropuerto pueda seguir absorbiendo los incrementos de tráfico de aeronaves hasta que entre en servicio la nueva pista, mejorando la regularidad con la instalación de un ILS de categoría 2.3. Esta actuación, actualmente en curso, requiere previamente el desvío provisional de la carretera B-203 y se prevé que el aeropuerto pueda funcionar con esta categoría en el otoño del presente año, como ya anuncié en respuesta a preguntas orales en el Pleno del Congreso. Otro gran ámbito de actuación está relacionado con la construcción de una nueva pista y nueva plataforma de estacionamiento en la zona de entre pistas. El proyecto básico se encuentra finalizado y se ha iniciado el proyecto constructivo. El cuarto programa son las terminales actuales. En lo que respecta al área terminal, se encuentra avanzada la fase que incluye un conjunto de actuaciones para lograr una capacidad de procesamiento de más de 26 millones de pasajeros, hasta que entre en servicio la nueva área terminal entre pistas. Asimismo comprende la construcción de nuevos aparcamientos (5.600 plazas para vehículos privados, 1.200 taxis y 40 autobuses), un nuevo módulo de embarque para vuelos regionales, con entrada en servicio en el verano de 2001, la remodelación de la terminal B y la construcción de otro nuevo módulo de embarque para los vuelos internacionales en la terminal A, con seis posiciones de contacto adicionales y entrada en servicio en el año 2003. El quinto programa aborda la nueva área terminal entre pistas. Encuadrado en este programa se construirá el nuevo edificio terminal entre las pistas, cuyo proyecto se encuentra en licitación, pendiente de selección el equipo y el proyecto arquitectónico a desarrollar. La superficie prevista será de 290.000 metros cuadrados, con más de 55 posiciones de contacto y capacidad para procesar más de 25 millones de pasajeros. También contempla este programa la construcción de aparcamientos para vehículos, con capacidad de 8.500 plazas, delante del nuevo terminal, así como de estaciones ferroviarias. El diseño de esto último, condicionado a los acuerdos que en estos momentos están en curso de elaboración, permitirá cualquier solución que se adopte en relación con cercanías, alta velocidad o metropolitano. Sexto, sistemas tecnológicos. Prevé la instalación del sistema automático de tratamiento de equipajes, para tratar 10.400 equipajes/hora y 4.100 equipajes/hora en tránsito. El pasado 26 de marzo AENA autorizó en su consejo de administración el inicio del expediente de la asistencia técnica para la supervisión del diseño y control del suministro, integración y puesta en marcha de este sistema, así como el proyecto de ejecución, operación y mantenimiento del mismo. También contempla este programa una inversión importante en mejoras de dotación del sistema de abastecimiento energético. El séptimo programa se refiere a los accesos y el octavo a las urbanizaciones.

Según la última actualización del presupuesto, la cifra aproximada de inversión por parte de AENA para acometer las actuaciones desarrolladas en los programas anteriores se estima en unos 280.000 millones de pesetas, sin incluir las partidas destinadas a navegación aérea, de las cuales ya se ha contratado la destinada al nuevo centro de control, en el que AENA invertirá aproximadamente unos 17.000 millones de pesetas en el período 2001-2005, siendo las partidas más importantes el nuevo edificio terminal (unos 62.000 millones), la nueva pista (unos 35.000 millones) y las expropiaciones (27.000 millones de pesetas). A las cantidades anteriores habrá que añadir aquellas otras procedentes

de las contribuciones que realizarán tanto el propio Ministerio de Fomento como el sector privado. En relación con la inversión privada dentro del plan director, se prevé un importe de 200.000 millones de pesetas, correspondiente a la inversión a realizar por los *caterings*, operadores de *handling*, etcétera, es decir, por las empresas relacionadas con la actividad aeroportuaria.

Finalmente, quiero decirles —ya lo he mencionado de pasada— que existen otras cuestiones que en estos momentos están en estudio y que intentaremos que se incorporen dentro de la programación de plazos y de costes previstos en el plan, como son la ejecución de los accesos viarios a la nueva área terminal y del vial de acceso puerto-aeropuerto y las obras de infraestructura de las accesos ferroviarios, sobre lo cual continúan las conversaciones con la Generalitat de Cataluña.

Desde el inicio de las actuaciones derivadas del plan director, se han adjudicado en el aeropuerto de Barcelona 22.000 millones de pesetas. De esta cantidad, en lo que va del año 2001, se han contratado 1.045 millones de pesetas, correspondientes en su mayor parte a diversas obras de desvío de carreteras, puente para nuevo acceso y actuaciones de ampliación de los aparcamientos existentes. Respecto a la contratación prevista en lo que queda de este año, asciende a unos 25.000 millones de pesetas, correspondiente principalmente a diversas obras de urbanización de los parques de servicios aeronáuticos e industrial, a la ampliación del área terminal actual, que está en fase de adjudicación, y a la zona de la plataforma. Con esto, señor presidente, he hecho la exposición correspondiente al aeropuerto de Barcelona y paso al aeropuerto de Girona.

El plan director de este aeropuerto se encuentra en la última fase de análisis por parte de la Secretaría General Técnica del Ministerio. Siguiendo la clasificación de actuaciones que he venido manteniendo en mis comparecencias ante esta Comisión, en el bloque de las dirigidas a mejorar la capacidad y seguridad de las operaciones de aeronaves, el plan director contempla actualmente la ampliación de la pista de vuelos en 350 metros por su cabecera sur, la construcción de una nueva calle de acceso por el sur, el desplazamiento del umbral de la cabecera 20 en 90 metros, una calle de salida rápida, la construcción de un puesto de estacionamiento aislado de aeronaves y de su calle de rodaje, la señalización, balizamiento e iluminación de las nuevas instalaciones del área de movimiento del aeropuerto, la instalación de un ILS de categoría 2.3, el traslado del indicador visual dependiente de aproximación y el sistema de luces de aproximación para la pista 20 y la instalación de un sistema sencillo de luces de aproximación para la pista 02. Para mejorar la calidad de los servicios al pasajero, contempla la ampliación de la superficie del vestíbulo de salidas-llegadas del edificio terminal y la construcción de un almacén de carga. Para mejorar la gestión general y medioambiental del aeropuerto, prevé la construcción de una depuradora de aguas residuales de aeronaves. Este es el conjunto de actuaciones contempladas en el plan director del aeropuerto de Girona en su versión actual.

En el aeropuerto de Reus, el plan director se encuentra también en la última fase de tramitación. Para mejorar la capacidad y seguridad de las operaciones de aeronaves se contempla la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en sentidos perpendicular y paralelo a la pista, la construcción de una nueva plataforma general de 9.700 metros cuadrados al oeste del actual edificio terminal, la construcción de una nueva plataforma destinada a aviación general, dos calles de salida rápida, un área de servicios, la reubicación del centro de emisores en la nueva zona urbanizada y la ampliación de la rodadura paralela y de la pista de vuelo hasta los 2.900 metros; la señalización, balizamiento e iluminación de la ampliación del área de movimientos del aeropuerto, equipos para la parcela de combustibles en la nueva zona de servicios y la construcción y equipamiento de la nueva torre de control, más el equipamiento del nuevo centro de emisores. Para mejorar la calidad de los servicios de pasajeros, se prevé la construcción de un nuevo edificio terminal, con una superficie de 40.000 metros cuadrados, distribuido en dos plantas y situado enfrente de la nueva ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves; un nuevo aparcamiento de vehículos para el nuevo edificio terminal, un nuevo acceso por el noroeste, el equipamiento del nuevo edificio terminal y el equipamiento y señalización del nuevo acceso y un aparcamiento de vehículos. Para mejorar la gestión general y medioambiental se prevé la construcción de una depuradora de aguas residuales y de un área urbanizada, destinada a zona industrial y de carga, y el equipamiento del nuevo centro de emisores. La revisión pormenorizada del borrador de este plan director ha sido sometida a consultas con los ministerios de Medio Ambiente, Interior, Defensa, la Consejería de Política Territorial de Obras Públicas de la Generalidad y los ayuntamientos de Tarragona, Reus y Cost d'Antibes y ha recogido las sugerencias contempladas en los informes emitidos por dichas administraciones, lo cual va a permitir que el campo de vuelos, a la vista de las capacidades actuales y de la evolución del tráfico, con 18 operaciones a la hora resulte adecuado para asumir la demanda actual, así como la estimada a medio plazo.

En lo previsible al máximo desarrollo, es oportuno subrayar que recoge la posibilidad de una nueva pista de vuelo, cuya superficie afectada se mantendrá como área de cautela para garantizar que si en el futuro es necesaria su construcción, cuando la demanda del tráfico lo requiriese, no existen condicionantes urbanísticos para llevarla a cabo. Con esto creo que he contestado en lo referente a las previsiones para el aeropuerto de Reus.

El plan director del aeropuerto de Sabadell también se encuentra en fase final de análisis por la Secretaría General Técnica. En el bloque de actuaciones para mejorar la capacidad y seguridad de las operaciones de

aeronaves se contempla la construcción de zonas de seguridad de extremo de pista, la construcción de una nueva calle de rodadura paralela, con acceso a la pista a través de calles de salida, una nueva plataforma de estacionamiento, la instalación de radioayudas asociadas, mejora y ampliación de la actual plataforma de línea de hangares y varias líneas de hangares de diversa capacidad. Para mejorar la calidad de los servicios al pasajero se contempla la construcción de un nuevo edificio terminal, con una superficie en planta de unos 1.000 metros cuadrados, un nuevo bloque técnico y una torre de control, espacio para unas 400 plazas de aparcamientos de vehículos, así como un nuevo acceso aeroportuario. Para mejorar la gestión ambiental y la gestión general del aeropuerto se contempla el desarrollo de una zona industrial para aviación general y la construcción de un museo temático, con una superficie de 10.500 metros cuadrados.

Finalmente tenemos el aeropuerto de la Seo de Urgel. En cuanto a la posible reapertura como aeropuerto del actual aeródromo privado de Seo de Urgel debo señalar que esta iniciativa y este interés han surgido del Gobierno del Principado de Andorra, al entender ese Gobierno que Andorra necesita un aeropuerto internacional para el desarrollo turístico de ese país y que por la orografía del mismo no es posible la construcción de un aeropuerto en su propio territorio. Este planteamiento fue expuesto no sólo al Gobierno de España, a los ministerios de Asuntos Exteriores y Fomento, sino que también es conocido por la Generalidad de Cataluña desde el primer momento. Las conversaciones se iniciaron de manera oficial en el año 1997, y en esta legislatura tuvo lugar una reunión, el 30 de octubre del pasado año, entre los ministros de Economía y de la Presidencia y el ministro de Fomento que les habla, en la que se acordó la constitución de una comisión hispano-andorrana, que a partir de ese momento estudia el marco en el que se puede llevar a cabo la iniciativa, contemplando los aspectos jurídicos, económicos, técnicos y operativos. El 12 de febrero tuvo lugar la segunda reunión, de la que se puede desprender un mayor acercamiento de la delegación del Gobierno de Andorra a los condicionantes de carácter jurídico-constitucional del Estado español, así como los relativos a la financiación de la construcción y a la posterior explotación del futuro aeropuerto.

El Ministerio de Fomento se ha comprometido a financiar íntegramente el sistema de ayuda a la navegación aérea que requiera el nuevo aeropuerto y el Gobierno de Andorra, desde el primer momento ha manifestado su disposición para financiar la adquisición de terrenos y el resto de la inversión en infraestructuras. Por supuesto, además de los acuerdos técnicos y de financiación son necesarias la elaboración y firma de un convenio bilateral en el que se expliciten los acuerdos de utilización de este aeropuerto y hasta que no se ultimen estos detalles el trabajo sigue residiendo en la comisión hispano-andorrana, que debe concretar las propuestas finales, para proceder en su caso al desarrollo del proyecto y a la construcción del aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre de Convergència i Unió, que ha sido la peticionaria de la primera comparecencia.

El señor **SEDÓ I MARSAL:** En la evolución del tiempo se pueden dar varias circunstancias, en vez de dilatación puede haber una contracción y yo voy a coger la segunda opción, porque la comparecencia se ha pedido para que el ministro nos informe y yo he recibido información del señor ministro sobre los distintos aeropuertos; parte de esta información la conocíamos y trabajaremos sobre las otras partes, y lo que yo tengo que hacer, en primer lugar, es agradecerle su información. Coincide mucho con lo que más o menos esperábamos, y lo más importante de ella, que sería lo relativo al aeropuerto de Barcelona, lo conocimos en una visita que la Mesa y portavoces de esta Comisión realizamos al aeropuerto de Barcelona el pasado día 17, con las explicaciones que básicamente el señor Gutiérrez, director de todo el plan Barcelona, nos dio en forma de explicaciones, diapositivas, planos, dibujos y datos; fue muy concreto.

Es muy interesante conocer que toda la temática del desarrollo del plan director del aeropuerto de Barcelona lleva buena marcha, pero lo que quizá hay que decir es que posiblemente falta alguna explicación para que se sepa la marcha que está llevando el aeropuerto y que lo que el otro día pudimos observar y comprobar llegue a una mayor difusión pública, para evitar cualquier posible duda respecto a la buena marcha que va a tener el aeropuerto de Barcelona. En el aeropuerto de Barcelona, con todo lo que nos ha dicho el señor ministro, ya sabemos que se van a resolver los problemas que se presentan, como el que hubo este año, el de la niebla, que nos dejó unos días el aeropuerto casi inútil. También habrá que resolver unos problemas con unas urbanizaciones cercanas, Gava-mar en concreto, en cuanto a la huella sonora. Lo que se nos explicó, pero es difícil que quede bien reflejado, fue todo el tema de posibles fechas que están previstas, pero quedan en la mente y quizá debería publicarse un buen planning de las fechas de desarrollo del plan director. De la misma manera sería bueno un detalle más concreto en todo lo referente a inversiones. **(El señor vicepresidente, Companys Sanfeliú, ocupa la Presidencia.)**

Respecto a Barcelona le señalaré, señor ministro, que usted nos ha explicado las inversiones en general pero que quedan pendientes los accesos viarios y ferroviarios aunque sabemos muy bien como está el tema y nos parece acertada la solución física respecto a los accesos tanto viarios como ferroviarios que se han planteado. En realidad, poco más le voy a pedir. Sé que usted deberá tener preparada una segunda parte de ampliación, y cuando la tengamos la estudiaremos;

pero su información respecto al aeropuerto de Barcelona completa la que ya se nos dio el otro día.

En cuanto al conjunto de los otros aeropuertos, quisiera saber qué quiere decir última fase del Ministerio. ¿Quiere decir que sólo falta firmar y publicar? Si esa última fase es de estudio, estos planes directores no estarían terminados en la fecha que usted había comprometido, que era el mes de junio. ¿Tienen algún problema los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell en esta última fase para que los planes directores no puedan estar terminados en el mes de junio? Eso si se mantiene esa fecha, y creo que sí, porque usted así nos lo ha comunicado en alguna ocasión. Es importante saber si tendremos los planes directores en el mes de junio, porque cuando estén aprobados yo le pediría que desde esta Comisión tuviésemos fácil acceso a cualquier plan que nos pudiera interesar. Lógicamente, yo no le pediré el plan director de 43 aeropuertos, pero sí querré conocer el plan director de Girona, con sus ampliaciones de pista por el sur y por el norte, y el plan director de Reus, quizá con un corazoncito más interesado porque es mi ciudad, pero lo estudiaré desde el punto de vista del interés general. El de Sabadell es un aeropuerto más dedicado a una aviación general y tiene cierta problemática social en su entorno, pero creo que con todo lo que se está preparando en poco tiempo (si cumplimos los plazos previstos y con lo que más o menos conocemos) podremos estar satisfechos del funcionamiento de toda la temática aeroportuaria. Otra cuestión sería la gestión conjunta, la gestión dentro de AENA, o si como se decía hace algún tiempo la gestión iba a ser más abierta (no diré privatizada, pero parecía que se iba a preparar una gestión en bloque), aunque parece que esa idea ya ha sido descartada por las autoridades aeroportuarias.

Por último (para no superar el tiempo que se me concede), señor ministro, quiero hacerle una pregunta muy concreta. Yo tenía la impresión, por noticias que han salido en los medios de comunicación escrita hace pocos días, de que las negociaciones relativas al aeropuerto de la Seu de Urgell, el tema Andorra, habían quedado prácticamente rotas, pero me alegra muchísimo lo que nos ha dicho usted porque ahí tengo otro corazoncito, y perdone que entre en estas particularidades. Mis nietos son andorranos, por tanto conocía estas primeras reuniones con los ministros (yo conocía personalmente al que entonces era ministro) y tenía cierta ilusión respecto a que esto iría bien. Hace pocos días, con motivo de estas noticias, quedé un poco decepcionado, pero le agradezco su información. También buscaré información directa de la otra parte, pero el planteamiento que hace usted es muy lógico, porque no podemos dejar de tener en cuenta que la propiedad del aeropuerto es totalmente privada. Falta ver si hay alguna posibilidad de que deje de ser de propiedad privada o si se puede elaborar un convenio que permita el funcionamiento de la Seu de Urgell, desde luego para la zona norte de Cataluña, pero también para Andorra de forma internacional.

Le agradezco su información y también otras que nos pueda dar después. Le pediría algún detalle, pero en este momento, con todo lo que usted nos ha dicho y con lo que conocemos a través de la visita al aeropuerto de Barcelona el pasado día 17, como le he dicho, creo que es suficiente para poder hacer un seguimiento correcto de cómo se van desarrollando los planes directores de estos aeropuertos catalanes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): Gracias, señor Sedó, por su breve intervención.

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

El señor **SEGURA CLAVELL:** Lamento que en estos instantes no esté aquí el presidente de la Comisión porque es deseo de este grupo parlamentario dejar constancia del reconocimiento por la decisión adoptada por el presidente de la Comisión en el sentido de posibilitar, de acuerdo con el ministro, la visita de los miembros de la Mesa y portavoces de esta Comisión al aeropuerto de El Prat para recibir las explicaciones correspondientes. Creemos que es una buena línea de trabajo por cuanto se produce un enriquecimiento en el conocimiento de los temas por parte de los parlamentarios.

Hecho este comentario, señor presidente, este portavoz del Grupo Parlamentario Socialista va a ir consumiendo su tiempo con reflexiones acerca de cada uno de los aeropuertos, empezando por el de la Seo de Urgel. Señor ministro, hemos escuchado con mucho interés su información —y hemos tomado las notas adecuadas— en el sentido de que se está produciendo una negociación bilateral, dentro de una comisión mixta entre el Gobierno español y el Gobierno de Andorra para la potenciación del aeropuerto de la Seo. No nos deja de sorprender que en principio el compromiso que ha esbozado S.S. ha sido el de que el instrumental de ayudas a la navegación lo aportaría el Ministerio de Fomento y que las inversiones en la adquisición de suelo y en las infraestructuras las haría el Gobierno de Andorra. Me ha parecido entenderlo así, pero quizá puedo estar equivocado; en ese caso S. S. me corregirá. Señor ministro, nos parece que esta fórmula es híbrida y tenue en lo que significa voluntad política. Una de las decisiones que no le hemos criticado al señor ministro de Fomento fue la de definir el aeropuerto de Monflorite, en la provincia de Huesca, como aeropuerto de interés general e integrarlo en la red de aeropuertos de interés general, sin que se haya especificado todavía qué tipo de actuaciones se van a llevar a cabo en él; pero, señor ministro, no entendemos este planteamiento y le pedimos un pronunciamiento expreso y explícito en este momento. El aeropuerto de la Seo de Urgel, ¿por qué no se califica también como aeropuerto de interés general y se integra en la red de aeropuertos de interés general

del Estado español? Dado que está en suelo español, ¿por qué razón no se lleva a cabo el conjunto de actuaciones para ello? Esa línea de trabajo nos parecería positiva. En consecuencia, los otros comentarios huelgan. Respecto al aeropuerto de la Seo, la aspiración del Grupo Parlamentario Socialista es concreta: Ese aeropuerto debe ser calificado como aeropuerto de interés general. Ello no implica que no se lleve a cabo con posterioridad la elaboración de convenios de cooperación con el Principado y con la Generalitat, con la coparticipación del municipio.

En segundo lugar y por lo que se refiere al aeropuerto de Girona, quiero preguntarle acerca de las previsiones del equipamiento de ayudas a la navegación que tiene previsto el Ministerio respecto a ese aeropuerto. Recordará, señor ministro, que en ese aeropuerto se produjo la salida de pista de un avión (imputable a determinadas condiciones climatológicas), y no hubo desgracias que lamentar pero siempre es muy positivo incrementar el instrumental de ayudas a la navegación. No he recogido ninguna consideración al respecto y ésa es la pregunta esencial. Es un aeropuerto básico para la Costa Brava, juega un papel fundamental y requiere potenciación en todos los órdenes.

En tercer lugar, por lo que se refiere al aeropuerto de Reus, habiendo intervenido un cualificado miembro de esta Comisión, como es el señor Sedó, que es residente en Reus, y siendo también miembro de esta Comisión una diputada, la señora Miralles, que ha sido concejala del Ayuntamiento de Reus hasta hace muy pocas fechas, este interviniente se siente un poco azorado en el sentido de hacer reflexiones respecto a ese aeropuerto; pero nos preocupan algunos aspectos, señor ministro, y le formularemos algunas preguntas. Recordamos que el anterior ministro de Fomento hizo una rueda de prensa hace dos años o dos años y medio anunciando inversiones en un horizonte temporal de cinco o seis años, de 27.000 millones de pesetas en el aeropuerto de Reus. Sin embargo, en los Presupuestos Generales del Estado del año 2001 se recoge una aportación, si no estoy equivocado, de 250 millones de pesetas de inversión. El plan director aún no está terminado y en aquellas declaraciones del anterior ministro de Fomento los 27.000 millones de pesetas estaban justificados como consecuencia de un horizonte en lo que se refería al número de pasajeros notable, como cifra máxima de unos 12 millones a alcanzar a lo largo del decenio actual, y desde esa óptica nos parece que las actuaciones son relativamente reducidas. Habida cuenta de que el número de pasajeros que utilizaron el aeropuerto de Reus durante el pasado ejercicio fue de medio millón aproximadamente, nos parece que se va produciendo un crecimiento y que puede jugar un papel complementario en esa teórica red aeroportuaria de la comunidad catalana que tendrán que coordinarse con aeródromos privados como recoge la ley catalana aprobada en el Parlamento catalán, sobre la específica estructura aeroportuaria catalana dependiente de la Generalitat, es un aeropuerto que debe tener muy claro un horizonte de crecimiento de desarrollo.

Por lo que se refiere al aeropuerto de Sabadell, las aportaciones estarían también en la línea de preguntar sobre el equipamiento de ayudas a la navegación y centrándonos esencialmente en lo que fue el motivo de la petición de comparecencia que el Grupo Parlamentario Socialista le hizo sobre el aeropuerto de El Prat quisiera, señor ministro, hacerle unas reflexiones. A usted no se le escapa como veterano demócrata y veterano parlamentario, que las personas pasamos por responsabilidades de toda índole, pero las instituciones están ahí, las personas dejamos de ejercer las responsabilidades en las instituciones y las ejercen otros. Usted comenzó diciendo respecto al aeropuerto de El Prat algo que no se adapta a la realidad histórica. Me pareció oír que la elaboración del nuevo desarrollo del aeropuerto del Prat se situaba en el año 1997 ó 1998. Señor ministro, no puede olvidar que el 10 de octubre de 1995 se firmó un documento de concertación territorial entre instituciones catalanas, la Generalitat, el ayuntamiento y el Ministerio a través de AENA, que ha dado origen a un desarrollo posterior.

Señor ministro, tengo en mis manos este documento fechado en febrero de 1996, uno de los muchos que conservo de mi etapa anterior como senador en la que hice un seguimiento en el Senado de esta tramitación, y que dice: Análisis medioambiental de las alternativas de implantación de las pistas del aeropuerto de Barcelona. En este documento se recogen claramente las cuatro alternativas que ya se venían analizando a lo largo de todo ese año 1995. Es un documento parcial y no podríamos hacer referencia a los restantes. En su primera página, en el prólogo dice que no se ingresarían a lo largo del período definido para el 2001, año en el que se supone que el aeropuerto estará saturado funcionando con los procedimientos actuales hasta el 2010, año horizonte contemplado en el plan director. Es un documento parcial de febrero de 1996, que es el análisis medioambiental de las alternativas de implantación de las pistas, que venía desarrollando el plan director del aeropuerto de El Prat y si bien es cierto que en aquella época existía otra normativa jurídica reguladora del mecanismo de aprobación de los planes directores, era una normativa que culminaba con la aprobación por parte del director general de Navegación Aérea del correspondiente plan director. Aquí, señor ministro, quedan muy claras las cuatro alternativas que se estudiaban para la construcción de una nueva pista. Aquellas cuatro alternativas por una serie de razones condujeron a la definición de una sola, que se denominó alternativa número 4, que con una nueva pista paralela a una de las actuales, a 1.800 metros de distancia, usted lo mencionó antes **(El señor Sedó i Marsal: 1.300 metros.)**; mejor dicho a 1.300 metros de distancia de eje a eje, que se hace con la perspectiva del horizonte de 40 millones de pasajeros/año y con un número de 80 ó 90 operaciones/hora. Desde 1995 hasta hoy han

transcurrido seis años, consiguientemente son seis años que se viene trabajando en esto, pero se debería haber producido una aceleración superior en el desarrollo de los estudios y en la puesta en marcha de las soluciones.

Este interviniente siempre ha dicho en representación de su grupo parlamentario, aquí en esta Comisión, que el aeropuerto de Barcelona, el aeropuerto de El Prat tiene que configurar junto con el de Barajas un dipolo aeronáutico nacional. No es una cuestión de competitividad entre dos zonas del Estado español, sino de complementariedad. El aeropuerto del Prat tiene que ser un *hub* español potente y el de Barajas también, aunque con otras características de naturaleza logística. El del Prat en mejores condiciones que el de Barajas por una razón esencial, porque las políticas de intermodalidad en el transporte, la implementación de políticas de naturaleza logística no son posibles en Barajas, pero sí en El Prat como consecuencia de tener muy próximo el puerto de Barcelona en desarrollo con un tráfico importante de mercancías y de pasajeros. De ahí que, señor ministro, nos preocupen los plazos. Decimos sí a los acuerdos alcanzados por las distintas administraciones, pero nos preocupan los plazos. Es esencial porque pensamos que en el año 2003 no estará hecha esa nueva pista. Es cierto que es corta en su longitud y que no va a permitir operaciones de aterrizaje de aeronaves de determinadas características, pero sí de despegue; es una pista más corta que la actual, configura el aeropuerto del Prat en un aeropuerto con tres pistas con un horizonte de 90 operaciones/hora que no puede rebasar, mientras que las cuatro pistas que tendrá el aeropuerto de Barajas sí podrá rebasarlas. Nos preocupa el desarrollo temporal de un aeropuerto, que es lo importante, porque aunque llevamos seis años trabajando no se ha empezado a construir la nueva pista ni la nueva terminal, cuyo encargo de redacción tampoco se ha producido, no podemos olvidar que hace tres meses se abrió un concurso, se ha consultado a importantes equipos técnicos redactores que presenten…

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Señor Segura, debe ir terminando.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Voy a ir terminando.

No se lleva el ritmo adecuado. Hay que tener ambición para convertir el aeropuerto de El Prat en un auténtico *hub* internacional y por encima de todo debe tener un desarrollo de horizonte superior al del 2010 ó 2012. Tenemos que pensar en los decenios próximos y en un mayor número de operaciones, 120 ó 130 operaciones/hora, porque hay que captar tráfico de Marsella, de Niza y de otros aeropuertos e incluso en los vuelos internacionales de aeropuertos como el de Frankfurt que se encuentran absolutamente colapsados. El aeropuerto de Barcelona tiene que estar diseñado, programado, definido y desarrollado desde una perspectiva ambiciosa, ambición que hoy no le encontramos a AENA en lo que se refiere a ese futuro. La encontramos relativamente conservadora en la fórmula que se va a desarrollar, que no la objetamos, pero no tiene auténtico desarrollo de futuro.

Si es tan amable, señor presidente, le ruego medio minuto más de tiempo porque está justificado desde el punto de vista de la metodología de trabajo seguido en esta Comisión. **(Risas.)** Los miembros de la Mesa y portavoces de esta Comisión visitamos el aeropuerto de El Prat como consecuencia de la decisión que tomó esta Comisión, a raíz de una proposición no de ley que presentó el Grupo Parlamentario Mixto, que se debatió y planteó temas de naturaleza medioambiental de muchísimo calado. Eso está recogido en el «Diario de Sesiones», del 12 de diciembre del año pasado. Hay problemas de naturaleza medioambiental de impacto, no solamente con las zepas, con los humedales, el problema de las aves, sino con el problema del impacto medioambiental en núcleos como Gavá y en tantos otros que están recogidos, lo dije y hoy lo reitero (y no fue por mi grupo sino por el Grupo Parlamentario Mixto) con una exposición de motivos en aquella proposición no de ley de un rigor que a mí me generó importantes motivaciones. De ahí, señor ministro, que aun cuando no está aprobada la resolución pertinente de impacto medioambiental, que tiene que traer consigo un montón de actuaciones en los núcleos urbanos colindantes, quisiera saber cuál es la posición del Gobierno respecto a esa atenuación del impacto medioambiental sonoro en las zonas residenciales próximas, perimetrales del propio aeropuerto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Voy a ser muy breve, y en esto coincido con el portavoz de Convergència i Unió, en el sentido de que después de la intervención del señor ministro relativamente hay pocas cosas que decir.

En primer lugar, creo que es obligado el agradecimiento al señor ministro por la información que nos ha trasladado sobre todos los aeropuertos catalanes. Al hilo de esta intervención del señor ministro quiero hacer dos reflexiones: una es que a mí me da la impresión de que por primera vez hay un tratamiento integral de lo que son los aeropuertos catalanes. No se podría analizar el plan director del aeropuerto de Barcelona si no se tiene también la comprensión de lo que aquí se ha dicho sobre el de Gerona, el de Seo de Urgel y de Sabadell. Por tanto creo que hay que analizarlos en su conjunto, con independencia de la importancia que tiene cada uno desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo, porque es evidente que nunca podremos comparar Barcelona, con el aeropuerto de Seo de Urgel, pero es importante que ambos estén integrados dentro de la ordenación de lo que son los aeropuertos catalanes.

En este sentido quiero decir que dentro de este tratamiento integral he percibido y detectado una cosa que a mí me sorprende de forma muy favorable y es que en todos ellos se ha tenido especial cuidado no sólo en aumentar y mejorar las instalaciones, en aumentar las posibilidades de tráfico, tanto de mercancías como de pasajeros, sino que en todo el desarrollo de los planes directores se han tenido en cuenta básicamente dos cosas que quiero resaltar. Una es el tratamiento exquisito de carácter medioambiental que se ha hecho en todos los planes directores de los aeropuertos. Esto que parece que es una obligación— y sin duda es una obligación legal— creo que se puede evacuar como un mero trámite o se le puede dar la importancia que a mi juicio requiere la actuación para la ejecución y desarrollo de un aeropuerto. Quiero resaltar sobre todo que en el aeropuerto de Barcelona se han hecho esfuerzos importantes en este tratamiento medioambiental: se van a respetar las lagunas de Ricarda y del Remolar, y todo el tratamiento integral del delta de Llobregat, pero en todos los aeropuertos catalanes pasa lo mismo; en todos ellos se han introducido, además, depuradoras de aguas residuales de aeronaves, que creo es importantísimo a la hora de conservar los ecosistemas de nuestro país. También quiero resaltar otra cosa y es que ha habido un intento claro de negociar, de acordar, de concurrir con todas las fuerzas, tanto de la sociedad civil como con las fuerzas de carácter institucional que operan en el territorio. Quiero recordar que en el plan director de Barcelona se ha llegado a acuerdos con la Generalitat, con el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat para colaborar en la redacción de los informes necesarios con instituciones civiles de carácter muy importante en el ámbito catalán, como es la Fundación de la Universidad de Barcelona. Por tanto, en la confección de todo plan director han colaborado fuerzas de la sociedad civil, y además ha habido voluntad de concurrir con las instituciones de carácter catalán, sean municipales directamente implicadas, como la propia Generalitat de Cataluña, y eso para mí es muy importante.

Después no quiero dejar de resaltar la importancia presupuestaria que va a tener el plan director del aeropuerto de Barcelona. Al hablar de una inversión pública de 300.000 millones de pesetas y de una inversión privada de las empresas que tienen que realizar allí su *handling* y operaciones de *catering,* de 200.000 millones, nos estamos yendo a una cifra de más de medio billón de pesetas de inversión, solamente en la ejecución del plan director de Barcelona, lo cual es importantísimo desde todos los puntos de vista y Barcelona va a tener el aeropuerto que se merece. Quiero decir que es un plan ambicioso; y digo que es ambicioso porque lo contrario sería megalómano. Duplicar al cien por cien la capacidad actual del aeropuerto de Barcelona, me parece que tiene un desarrollo de futuro temporal importantísimo y además es un planteamiento no solo ambicioso sino ajustado a las realidades de futuro del Ayuntamiento de Barcelona, para el cual deseamos todos los que estamos aquí, el mejor de los destinos.

En cuanto a los aeropuertos de Gerona y de Reus tengo que decir lo mismo. He hecho dos reflexiones de carácter general: la importancia de los estudios medioambientales y la voluntad política por parte del Ministerio de concordar actuaciones con las instituciones locales y autonómicas, creo que ese es el buen camino para desarrollar esta ordenación de los aeropuertos catalanes.

Quiero solicitar del señor ministro que en la medida de lo posible se pueda comprometer presupuestariamente para los próximos años la ejecución de esta ordenación que yo llamo integral de los aeropuertos catalanes.

El señor **VICEPRESIDENTE (**Companys Sanfeliu): Para contestar, tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, en relación con el tema de los plazos para la ejecución del plan director del aeropuerto de Barcelona, que han solicitado los señores Sedó y Segura, puesto que no lo he dicho en la primera intervención, aunque el señor Segura se ha adelantado a darme la propia justificación, quiero señalar que existe una decisión ajena en estos momentos al Ministerio de Fomento, que condiciona el calendario y deseo que se resuelva lo antes posible y de la manera más favorable, que es la declaración de impacto ambiental, pero no es el Ministerio de Fomento el que tiene la capacidad última para tomar esta decisión.

El estudio de impacto ambiental, a efectos de conocimiento de SS.SS en la ampliación del aeropuerto, está pendiente de tramitación administrativa. El día 23 de marzo de este año se publicó el anuncio de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sobre este estudio de impacto ambiental para someterlo a información pública. El día 17 de abril se amplió el plazo hasta el 28 de mayo y le recuerdo en qué fecha estamos, para que las administraciones públicas emitan informes relativos al estudio de impacto ambiental preceptivos para emitir posteriormente la declaración de impacto ambiental. El Ministerio de Fomento en este momento contempla escenarios de emisión de la declaración de impacto ambiental a lo largo del año 2001, a partir de los cuáles formularíamos el calendario correspondiente de proyectos y ejecución de obras, pero me van a permitir S.S. que sea respetuoso con las decisiones que afectan a otros ámbitos de la Administración, y por tanto me reserve el introducir fechas que no dependen de la capacidad de gestión del propio Ministerio. Repito, para el Ministerio de Fomento es determinante disponer de declaración de impacto ambiental, y de momento, se ha ampliado hasta el 28 de mayo el plazo para que las administraciones públicas emitan informes ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El señor Sedó se interesa por los trámites que quedan pendientes en relación con la aprobación de los planes. No es ningún trámite misterioso, ni creo que deba resultar ningún trámite preocupante, pero sí es un trámite preceptivo; si la legislación hubiera asignado la competencia última a AENA para la redacción y aprobación de los planes directores habríamos terminado los expedientes, pero lo cierto es que el real decreto que regula la aprobación de los planes directores contempla la remisión de los mismos, una vez recorrida toda la tramitación previa, incluida la audiencia a las instituciones, a la Dirección General de Aviación Civil que debe emitir un informe preceptivo, a su vez la Secretaría General Técnica debe informar el conjunto del expediente y proponer al ministro la aprobación definitiva con la correspondiente orden ministerial. Yo me he limitado simplemente a explicitar ese trámite. Lo que hemos examinado hasta ahora en la Dirección general de Aviación Civil y en la Secretaría General Técnica del Ministerio no plantea ninguna observación de fondo a las previsiones de los planes directores para proceder a la firma de las órdenes ministeriales con su aprobación definitiva. Despejo cualquier incertidumbre en este sentido. En cuanto a un dato preciso que no había dado del aeropuerto de Girona, está previsto el suministro en estado operativo de un ILS de categoría uno con prestaciones 2-3, y para ello ya está en fase de concurso la recepción de ofertas. La previsión es que se pueda financiar en dos anualidades y que en el año 2004 se pueda proceder a la sustitución del sistema de radioayudas por sistema VOR.

En cuanto al aeropuerto de la Seo de Urgel, las informaciones alarmistas que he visto recogidas estos días en algún medio de comunicación no creo que tengan ningún fundamento, y no estoy en condiciones de poder interpretar cuál es la fuente o el origen de estas informaciones alarmistas. A lo largo de los meses transcurridos desde la reunión del pasado mes de octubre con el Gobierno de Andorra, los trabajos que ha realizado la comisión hispano-andorrana se han enmarcado en la voluntad explícita de los gobiernos de llegar a un acuerdo. Para que no quede ninguna duda en relación con algunas de las cuestiones, aunque el señor Segura no lo ha planteado de manera abierta, parece que los dos gobiernos podrían mantener en este momento algún criterio discrepante, quiero recordarle que este aeropuerto estuvo cerrado durante muchos años sin que hubiera grandes inquietudes y preocupaciones, y en este momento hay inquietudes y preocupaciones para abrirlo. En relación con las cuestiones de detalle, de acuerdo con las notas de las que dispongo de la primera reunión que quiero citarle literalmente, se han puesto de manifiesto algunas posturas del Gobierno de Andorra y las correspondientes posturas complementarias del Ministerio de Fomento, siempre en la buena dirección de propiciar los acuerdos. Me va a permitir que lea, si lo localizo en esta jungla de papeles que tengo delante en este momento, algunos párrafos de lo que han sido las conversaciones y los acuerdos entre las dos administraciones. En la primera reunión celebrada el 30 de octubre de 2000, según consta en el acta que hemos levantado de la misma en el Ministerio, el ministro de la Presidencia y Economía del Gobierno de Andorra, el señor Casadevall, señaló el interés de su país por este aeropuerto y añadió que en su presupuesto (el del Gobierno de Andorra) se han consignado para este proyecto 2.000 millones de pesetas de aquí al año 2003. Es decir, comparece el Gobierno de Andorra con la voluntad explícita de financiar la construcción de este aeropuerto. En esa reunión el Gobierno de España, no sólo da su apoyo al impulso para la construcción de este aeropuerto con las características requeridas por el Gobierno de Andorra, sino que añade que el Gobierno de España asumirá la financiación de las inversiones del sistema de navegación aérea que sea necesario realizar en este aeropuerto. Se habla también de la necesaria disponibilidad de los terrenos y de las gestiones que hay que realizar para los mismos. En la minuta que nos envía el 7 de diciembre el director general de comercio, industria y transportes de Andorra, que dirige al director general de Aviación Civil, en el memorándum de aspectos que el Gobierno de Andorra tiene en marcha y que le plantea al Gobierno español dice: Alquiler. El Gobierno de Andorra se haría cargo de la totalidad de los gastos de alquiler por un período de 20 a 25 años, según se convenga, del actual aeropuerto de la empresa española Dausa, familia Betriú, propietaria del terreno y de los avituallamientos existentes. Una vez formalizado el contrato de alquiler, el Gobierno de Andorra haría una cesión de todos los derechos de este contrato de alquiler al Gobierno español o directamente a AENA, según se convenga. Continúan las conversaciones, y hay una carta del ministro Casadevall dirigida al ministro de Fomento el 20 de febrero, donde dice: Después de que la Comisión haya mantenido dos reuniones de trabajo, creo que resultará positivo que impulsemos a nuestros representantes la conclusión del correspondiene acuerdo, convenio o documento similar que recogiendo la voluntad y planteamientos políticos de nuestros respectivos gobiernos sobre esta infraestructura, nos permita formalizarlo. En la reunión del día 11 de abril el ministro Casadevall informa que con fecha 19 de marzo envió al señor Betriú, propietario del aeropuerto, una carta para que nos formulase una propuesta de venta de este aeropuerto al Gobierno de Andorra. Con fecha 30 de marzo —estamos hablando de hace poco más de un mes— hemos recibido la correspondiente carta-oferta de venta de esta infraestructura por parte del señor Betriú, negociaciones que está realizando el Gobierno de Andorra y de la que tenemos conocimiento. Me sorprende, señor Segura que haya inquietudes. El Gobierno de Andorra está haciendo lo que se comprometió a hacer. La comunicación con el Gobierno de España y con el Ministerio de Fomento es fluida. Quedan aspectos jurídico-financieros que tendremos que abordar como la adquisición de los terrenos para

poner a disposición del Gobierno de España. Hay una parte de las inversiones que ya están programadas en los presupuestos de Andorra y otra los ha ofrecido el Gobierno de España. Queda la materialización última de la figura jurídica de un convenio. Creo que las cosas van bien y que no hay ningún motivo de alarma. Si no se ha producido alguna circunstancia que desconoce el Ministerio de fomento derivada del cambio de Gobierno en Andorra, estamos en la recta final para formalizar el acuerdo, pasar a la fase de proyectos y en su caso construcción y explotación del aeropuerto.

En cuanto a los comentarios que ha hecho el señor Segura sobre el aeropuerto de Barcelona, no he pretendido poner el origen de la historia en las citas temporales que he hecho. Le agradezco que haya añadido algunas consideraciones previas que no voy a discutir, ni he pretendido negar. Simplemente la economía de tiempo sitúa las descripciones de las actuaciones en la fase más interesante, desde el punto de vista de la comparecencia, que era lo que a partir de la elaboración del plan director, con arreglo al decreto que hemos elaborado, se concretaba en las actuaciones que tienen SS.SS. ante ustedes, después de la visita al aeropuerto de Barcelona.

Hay dos comentarios, uno del señor Sedó y otro del señor Segura, que tienen que ver con la visión general del sistema aeroportuario y a las que quiero dedicar unas últimas consideraciones en mi segunda intervención. Señor Sedó, para el desarrollo aeroportuario del conjunto de la red de aeropuertos de interés general es fundamental el mantenimiento de un sistema de gestión integrada. Yo no voy a mantener una posición dogmática diciendo que la determinación del tamaño de un sistema aeroportuario para su gestión integrada sale de una fórmula matemática; no sale de ninguna fórmula matemática. Lo que ocurre es que desde el Gobierno español contemplamos un sistema de gestión integrada en el conjunto de los aeropuertos españoles, porque en el momento en que empecemos a desagregarlo en sistemas desintegrados de ámbito autonómico, estaremos concibiendo una visión distinta que además tendrá incidencia directa en el desarrollo aeroportuario del conjunto de España.

Su señoría sabe qué aeropuertos son autosuficientes hoy desde el punto de vista de la financiación y cuáles no lo son. El sistema aeroportuario no recibe subvenciones ni transferencias de créditos o de capital del Ministerio de Fomento, es autosuficiente con los presupuestos de ingresos y gastos del organismo AENA. En el momento actual de política aeroportuaria y de equilibrio presupuestario en el Estado, pretendemos mantener los parámetros básicos porque no es aconsejable la fragmentación del sistema aeroportuario ni desde el punto de vista de la gestión ni desde el punto de vista de la financiación del mismo.

Dentro de ese esquema integrado, señor Segura, pretendemos que la competitividad entre aeropuertos no nazca de decisiones deterministas de la infraestructura. Si se hace una política de infraestructuras limitativa para determinados aeropuertos, es posible que la utilización de los mismos por las compañías quede condicionada por las infraestructuras; eso es lo que ocurre en este momento, y S.S. sabe como yo que no hay una liberalización real del transporte aéreo en España. ¿Por qué? Porque en el aeropuerto de Barcelona y en el de Madrid, a las horas clave para establecer nuevas líneas de comunicación solicitadas por las compañías, no hay *slots*, no hay capacidad de despegue y aterrizaje para atender las demandas de las compañías.

La liberalización del sistema de transporte en España hoy es una aproximación a lo que es un modelo liberalizado, pero no es un modelo liberalizado. Lo será el día que los aeropuertos españoles puedan responder a la demanda de las compañías aéreas; es el objetivo de los planes directores y es el objetivo del capítulo aeroportuario del Plan de infraestructuras 2000-2007, dotar a los aeropuertos españoles en el horizonte de los próximos años de la capacidad suficiente, tanto para pasajeros en las terminales como para aeronaves en el campo de vuelo y en las áreas de aparcamiento, para que pueda haber competencia real partiendo de la demanda que cada compañía desee formular. En ese momento estaremos en un sistema de transporte en competencia. Por eso, desde el punto de vista de las tarifas aéreas, nos queda todavía un trecho para que el sistema aeroportuario español se beneficie de la competencia. Cuando estén en servicio las principales dotaciones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona —primeros planes directores, seguidos de los de otros aeropuertos—, creo que podremos hablar de las consecuencias beneficiosas de la liberalización del transporte aéreo en España. Esa es la prioridad.

Cuando se dice que liberalizar es privatizar, no es verdad, señor Segura. No es que lo haya dicho S.S., aprovecho su intervención para subrayarlo. Hoy, se puede cambiar el modelo de gestión en Barajas, en El Prat o en cualquier otro aeropuerto, pero no se darán más *slots* de entrada y de salida que los que se dan en este momento. Por tanto, no puede mejorar la competitividad ni puede haber más servicio para determinadas coberturas de líneas estratégicas clave, de modo que fueran posibles todos los servicios que la red integrada de los aeropuertos españoles pudiera dar en este momento, precisamente por el funcionamiento *steady of hub* de los aeropuertos, y no sólo en Madrid y Barcelona. Por esa razón las infraestructuras tienen prioridad para nosotros sobre hacer discursos retóricos en cuanto al modelo de gestión.

En su momento, con la puesta en marcha de estos dos planes directores, será verdad el debate que plantea S.S. sobre si el aeropuerto de El Prat y el de Madrid tienen capacidad para competir. Hoy no puede ser verdad porque sus infraestructuras no permiten que las compañías planteen esquemas de competencia.

En un futuro próximo creo que estaremos en la antesala de ofrecer al sistema de transporte aéreo español unas infraestructuras en competencia y ese será el

momento en que el grado de desarrollo de los aeropuertos vendrá determinado por lo que las compañías aéreas —desde el punto de vista de su política— quieran hacer con ellos. Hoy las infraestructuras son un cuello de botella, y espero que dejen de serlo en un plazo de tiempo razonable en beneficio de la liberalización del sistema de transporte aéreo en España.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Vamos a proceder a un segundo turno, muy corto, de dos minutos.

Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Intervendré brevemente.

Señor ministro, empezando por lo último que usted decía, comprendo su posición respecto a la gestión. Creo que puede ser válida una red integrada de gestión de los aeropuertos; sin embargo, ya que no hay una variación amplia del concepto, creo también que en la participación del territorio en esa red integrada debería ser más amplia dentro de su propio ámbito, y esto sería positivo para el funcionamiento de cada uno de los aeropuertos. Es decir, que la red integrada que existe en estos momentos podría estar más descentralizada para que participase el territorio.

Nos dice usted que los aeropuertos de Madrid y Barcelona pueden facilitar la competencia entre las compañías. Hubo algunos comentarios en la reunión que tuvimos para el análisis del plan Barcelona en cuanto al *hub* Barcelona o al *hub* Madrid, al dipolo de que habla el señor Segura; en concreto hubo uno del presidente de AENA que no era positivo en cuanto a que esto pudiera darse si se produjera la competencia. Parecía más bien un comentario restrictivo: se cree que para Madrid *hub* y en Barcelona no hace falta. A lo mejor los comentarios de hoy venían de allí.

Nos ha hablado del aeropuerto de Barcelona, y ha dicho que hasta 2015 **(El señor Ministro de Fomento, Álvarez-Cascos Fernández: Todos los planes directores hasta 2015.)** Sin ánimo de hacer comparaciones, sólo a modo de ilustración, se piensa que en 2015-2020 hará falta otro aeropuerto en Madrid; se amplia Barajas, pero se piensa a 15 ó 20 años. Si se considera que en 2015 el esquema del plan director del aeropuerto de Barcelona podría esta saturado, ¿por dónde pasa el futuro de Barcelona? ¿Por una utilización razonada de los otros aeropuertos catalanes?

Por fin, como nos da usted la justificación del impacto ambiental, me parece que habría que publicar información sobre todo esto, de forma que la gente conociese fechas, datos e inversiones. Se podría dar en forma de catálogo o folleto para que la sociedad supiese que está en marcha el aeropuerto de Barcelona y los demás.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura; también por dos minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor ministro, por lo que se refiere al aeropuerto de La Seo, me gustaría que matizase qué razones encontró en Monflorite, en la provincia de Huesca, en el Pirineo, para declarar ese aeropuerto de interés general y cuáles existen para no declarar al de La Seo de interés general, a pesar de que sea de titularidad privada. Tengo en mis manos —acaban de hacérmelo llegar— la fotocopia de una noticia que hoy 30 de mayo se publica en un periódico editado en la provincia de Lérida, en la que se dice que el Defensor del Pueblo de Andorra pide descartar el aeropuerto de La Seo. Es una noticia realmente curiosa, pero no debe ser de este debate. Esto quiere decir que ahí hay una situación de cierta complejidad en la que el Ministerio debería profundizar, porque hasta estos momentos lo que hay son actas de acuerdos.

El aeropuerto de Reus nos preocupa como todo desarrollo temporal de todo aeropuerto. Si los planes no van acompañados de un desarrollo temporalizado claro se ven desbordados por las circunstancias económicas, comerciales y por la propia realidad de la vida. Vemos el aeropuerto de Reus con un desarrollo bastante atenuado. Aquella aspiración de 25.000 millones de pesetas de inversión en unos años, de los que se han recogido en los Presupuestos Generales del Estado de este año 250 millones, para ese desarrollo temporal no lo logramos ver.

Por lo que se refiere al aeropuerto de El Prat, que era la petición básica de comparecencia que hizo este grupo parlamentario, entendemos que la fórmula que se ha adoptado, que está concertada con las instituciones públicas, hay que desarrollarla lo antes posible. Tenemos grandes dudas de que se pueda combinar la nueva tercera pista en el ejercicio 2003. Creemos que la infraestructuras que se están generando o que se van a generar en Barcelona —que insisto en que las apoyamos— no están diseñadas desde la perspectiva de la ambición con la que se está diseñando el desarrollo del área aeroportuaria de Madrid; porque aquí se viene haciendo reserva de suelo por parte de Aena para otro aeropuerto en Campo Real, que no se sabe cuándo se construirá y qué características tendrá, y el aeropuerto de Barajas con cuatro pistas se hace con un horizonte de crecimiento realmente espectacular ya que en determinadas horas punta superará las cien operaciones hora. Pero ese diseño ambicioso no lo vemos nosotros en Barcelona. Desde luego nos sorprende esa falta de ambición. El aeropuerto de Barcelona tiene que captar tráficos de numerosos aeropuertos europeos.

Nosotros no vemos en Aena una política comercial de *slots*, porque usted ha hecho una serie de reflexiones de política comercial aeroportuaria y eso nos llevaría a debates muy profundos. Sin duda, falta una política comercial de *slots* que incentive que diferentes compañías, no solamente españolas sino de otros países, operen en el aeropuerto de Barcelona. Iberia tiene, por ejemplo, a modo de dato (de eso no tiene culpa el Ministerio, el origen está en la política comercial de

slots, en la propia estructura, en la definición de las áreas terminales), un vuelo con Nueva York, y la KLM, Varig y una serie de compañías potentes han ido disminuyendo su frecuencia con respecto al aeropuerto de El Prat. Lo grave del caso, desde nuestro punto de vista, es que compañías de bajo coste, como puede ser Easy Jet o Go o tantas otras cuyas características son suficientemente conocidas, que ocupan *slots*, que ocupan espacio y traen poca actividad comercial al propio aeropuerto, están tomando el aeropuerto de El Prat porque no pueden utilizar el aeropuerto de Barajas y éste está aumentando su densidad de potencia comercial en la definición y en la implementación de las políticas aeronáuticas, cosa que no le está ocurriendo a El Prat.

En suma, nos preocupa, primero, el desarrollo temporal de todas las obras recogidas en el plan director. Tenemos dudas muy razonables de que estando hoy, en el año 2001, congestionado, como dicen todos los estudios, que en el año 2003 esa tercera pista pueda tener ya limitaciones. En segundo lugar, nos preocupa la falta de ambición, y lo queremos reiterar. El aeropuerto de El Prat no se amplía sólo con estas tres pistas si pensamos en el desarrollo del aeropuerto para las próximas décadas, que es obligación de la Administración pública, porque no cabe más por las limitaciones de los entornos urbanos o en una nueva reserva de suelo o en la potenciación de Reus o Girona, para que el área geográfica catalana pueda tener una potencia aeronáutica que hoy no vemos que se esté diseñando con esas perspectivas de futuro.

Termino, señor presidente —son diez segundos—. Obviamente requerimos al Gobierno que impulse, que dinamice, que acorte plazos para que sea pieza clave en el desarrollo no solamente de la comunidad catalana, sino de las comunidades españolas colindantes geográficamente y para que juegue el papel en la política internacional que tiene que jugar el sistema aeroportuario español. Hay dos polos peninsulares en materia aeronáutica, El Prat y Madrid-Barajas, de la misma potencia, de la misma intensidad, no para competir —insisto, lo reitero— sino para complementarse en una política aeronáutica en la que España no está dando la talla hacia las zonas del Magreb, hacia las zonas del continente americano, que son rutas que desde el aeropuerto de El Prat pueden diseñarse pero que no las utilizan las compañías por falta de medios.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Intervengo con la máxima brevedad.

Es probable que algunas de mis afirmaciones sean demasiado sintéticas y quizá en el ámbito de una comparecencia como esta pueden pasar desapercibidas, pero quiero recordar al señor Sedó, en relación con su preocupación por el aeropuerto de El Prat después del año 2015, que yo he dicho literalmente que con las actuaciones que están programadas en estos momentos —vuelvo a citar mi propia intervención al inicio de esta Comisión— se confiere al aeropuerto de El Prat una capacidad suficiente para atender la demanda de tráficos prevista hasta el año 2015, dentro de unos parámetros adecuados de seguridad y calidad y con la posibilidad de seguir creciendo.

Quiero decirle que en el horizonte temporal de los años siguientes, con una prognosis de evolución de tráficos más larga, el aeropuerto de El Prat sigue estando en condiciones de desarrollarse y de asumir el crecimiento de los tráficos que se puedan plantear. Esa es la diferencia con Barajas. Sobre la capacidad de crecimiento de gestión de tráfico estimada a partir de las dos nuevas pistas en estudio, Barajas ya no puede crecer. Esa es la razón por la cual para ese escenario posterior a la saturación del aeropuerto con cuatro pistas está planteado un estudio a largo plazo como el del aeropuerto alternativo de Campo Real. Es decir, si en El Prat en este momento, en cuanto a su capacidad de gestión de tráficos en el tiempo, se estuviera planteando una situación similar a la que se plantea en el aeropuerto de Barajas tenga la certeza S.S. de que estaríamos planteando la misma respuesta que estamos dando. Afortunadamente El Prat, al menos a juicio de los servicios técnicos de Aena, tiene capacidad para atender holgadamente el desarrollo de tráficos en el horizonte temporal máximo del plan, que es el año 2015, y en los años sucesivos, no sólo con sus instalaciones actuales sino con las que potencialmente se puedan desarrollar para que siga creciendo el aeropuerto. Eso es lo que quería decirle para despejar cualquier elemento de preocupación en un horizonte temporal más amplio y con mucho más interés para despejar cualquier sensación de agravio comparativo que se pudiera plantear acerca de los criterios planificadores de Aena en El Prat y en Barajas.

No sé por qué el señor Segura para plantear el tema de la Seo tiene que sacar el tema de Monflorite. Me apetece contestarle cosas que creo que no vienen al caso. Por tanto, vamos a dejar a Monflorite en Monflorite y vamos a hablar de la Seo. En la carta de 11 de abril el ministro Casadevall me remite los criterios del Gobierno de Andorra que están siendo examinados en la Comisión Mixta y me dice en el punto 6 de su propuesta que el Gobierno de Andorra considera que, como los otros aeropuertos españoles de interés general, la explotación técnica del aeropuerto y de su espacio aéreo tendría que ir a cargo de Aena. Son ellos los que nos lo proponen. El día 8 de mayo contesto a la carta de 11 de abril, al ministro Casadevall, indicándole que el Estado español procedería a declarar dicho aeropuerto como de interés general, reservándose su gestión directa a través de la entidad pública empresarial Aena, integrándole así en la red de aeropuertos españoles e incorporando a su denominación la mención a Andorra. Si en lo que hemos estado dialogando hasta

ahora no ha habido ningún problema. Estamos siguiendo las pautas principales de las propuestas del Gobierno de Andorra. Por tanto, desconozco por qué S.S. en este momento ve algún tipo de problema. Estamos dispuestos a declararlo de interés general, lo hacemos porque, además, nos lo pide el Gobierno de Andorra. En ese sentido, señor Segura, no sé si le parece bien o mal, pero, de momento, estamos caminando de acuerdo los dos gobiernos para resolver un problema de interés conjunto.

— EL PLAN DIRECTOR DEFINITIVO APROBADO PARA EL AEROPUERTO DEL PRAT EN BARCELONA, CON ESPECIAL REFERENCIA AL DESARROLLO TEMPORAL DEL MISMO; ASÍ COMO LOS CONTENIDOS Y ESTADO DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE VALENCIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000333)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): Vamos a proceder a la segunda parte del punto quinto del orden del día: comparecencia del señor ministro para informar sobre los contenidos y estado de la elaboración del plan director del aeropuerto de Valencia.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, me refiero ahora al plan director del aeropuerto de Valencia.

El plan director del aeropuerto de Valencia propone un conjunto de actuaciones para atender el crecimiento del tráfico que se espera hasta el año 2015, horizonte común a todos los planes directores en estudio. Las características actuales de esta infraestructura aeroportuaria son las siguientes.

El aeropuerto de Valencia es uno de los más importantes de la costa mediterránea, habiéndose producido en el mismo durante el año 2000 un tráfico cercano a los 2.300.000 pasajeros y a los 64.000 movimientos de aeronaves. Este año ocupó el puesto decimocuarto por volumen de pasajeros transportados entre los aeropuertos españoles mientras que por número de operaciones se adelantó hasta el séptimo lugar. Ocupa una superficie aproximada de 140 hectáreas pertenecientes a los términos municipales de Manises y Quart de Poblet. Cuenta en la actualidad con dos pistas de vuelo de 2.700 metros por 45 metros, nueve calles de salida y una rodadura paralela. Al norte de la principal se sitúan las plataformas para estacionamiento que atienden a los distintos tipos de aeronaves —plataforma de aeronaves comerciales de pasajeros 165.000 metros cuadrados, con una zona dedicada a aviación general de 40.000 metros cuadrados, plataforma de aviación general de 6.800 metros cuadrados y otra más para aeronaves de carga, 16.700 metros cuadrados—. Existe además una plataforma rectangular utilizada anteriormente por aeronaves militares. La cabecera de la pista principal está dotada de un sistema de aterrizaje instrumental ILS de categoría 1. El edificio terminal de pasajeros atiende al total del tráfico, tanto nacional como internacional. Existen edificios específicos para administración, bloque técnico, etcétera. En cuanto a accesos se encuentra situado entre tres grandes viales —la N-III, autovía de Levante, la autovía de circunvalación de Valencia y la 220 que da acceso al aeropuerto y conecta con las otras dos—. El tráfico al que sirve es fundamentalmente de tipo nacional, segmento que representó un 68 por ciento del total de pasajeros en el año 2000. Asimismo se caracteriza por la regularidad de sus operaciones puesto que más del 93 por ciento de los pasajeros que pasaron por este aeropuerto correspondía a esta característica.

Continuando con este punto de partida para la planificación, el aeropuerto de Valencia dispone de las siguientes capacidades declaradas: 30 movimientos de aeronaves a la hora en el campo de vuelos, con un máximo de 20 llegadas o 20 salidas, 17 puestos de estacionamiento de aeronaves, cuatro pasarelas y 1.127 plazas de aparcamiento de vehículos.

En cuanto a las previsiones del plan director, éste ya ha sido remitido a las administraciones públicas correspondientes para que elaboren sus informes, aunque, según las noticias de mi gabinete, aún faltan todavía el del Ministerio de Medio Ambiente y el del Ayuntamiento de Calles —no sé si he citado bien el nombre de este ayuntamiento—. En todo caso, si desde la recepción de la documentación, según las previsiones del real decreto, no se han emitido, se entienden favorables.

Como resumen de los informes, las conclusiones son las siguientes: los ayuntamientos de Quart de Poblet y Manises se oponen al desarrollo del plan director, concretamente a la previsión de una nueva pista como máximo desarrollo posible futuro; los de Valencia, Canet d'en Berenguer y la Generalitat Valenciana apoyan la previsión para una nueva pista. Por otra parte, se han recogido otras peticiones del Ayuntamiento de Valencia que habían sido expuestas en su informe.

Existe el problema del campo de golf próximo a la pista, incluido dentro de los terrenos de la base aérea, que han sido transferidos por el Ministerio de Defensa a Aena y que se considera necesario revisar. Por ese motivo y tras recoger las peticiones recibidas por las diversas instituciones, la afectación al campo de golf será la mínima indispensable para posibilitar exclusivamente la prolongación de la calle de rodaje paralela a la pista de vuelo hasta la cabecera correspondiente, mejorando así notablemente la operatividad del campo de vuelo.

En relación con las previsiones de crecimiento, el plan contempla las siguientes previsiones de crecimiento: en el año 2005, 2.592.000 pasajeros y 54.190 aeronaves; en el año 2010, 3.213.000 pasajeros y 67.150

aeronaves; en el año 2015, 4.069.000 pasajeros y 81.370 aeronaves. En este momento las previsiones del plan director a criterio de Aena y de la Dirección General de Aviación Civil se consideran conservadoras, ya que en el año 2000 se ha alcanzado un volumen de tráfico cercano al previsto para el año 2005, incluso superándolo en el caso de aeronaves, por lo que en este momento está planteada la revisión de las previsiones y, en su caso, condicionar las actuaciones previstas de acuerdo con los niveles de tráfico que se van alcanzando. Estas previsiones en lo que hace referencia al plan director se traducen en lo siguiente. En relación con el campo de vuelo el plan director contempla la prolongación de la pista por la cabecera 12 hasta alcanzar 3.200 metros para que puedan operar aeronaves de tipo E que suelen operar en vuelos transoceánicos; prolongación de la calle de rodadura hasta la nueva cabecera 12 y la construcción de dos salidas rápidas —con ello se podría disponer de una capacidad para 43 operaciones a la hora—; nuevo ILS de categoría 1 en la cabecera 12; ampliación de las plataformas de estacionamiento de aeronaves para disponer de capacidad para 16 posiciones de estacionamiento de turboreactores y 11 más para aeronaves de tipo regional en la zona de aviación comercial y en el edificio terminal, la ampliación del actual edificio por sus dos laterales y construcción de un nuevo edificio para vuelos domésticos.

En relación con la urbanización y los accesos, ampliación del aparcamiento de vehículos y construcción de uno nuevo, desdoblamiento de la carretera de acceso al aeropuerto y construcción de un nuevo acceso al nuevo centro de carga y nuevas zonas de carga industrial. En relación con el máximo desarrollo posible, y por lo tanto actuaciones que pueden estar fuera del Plan de infraestructuras 2000-2007 pero que pueden estar contempladas dentro del horizonte del plan director hasta el año 2015, el máximo desarrollo propuesto por el plan director contempla una segunda pista de vuelos a 1.600 metros de la actual y casi paralela, que es la que en este momento se considera la más adecuada técnicamente, si bien, como digo, el horizonte dependería de la actual revisión de la evolución de los tráficos. A su vez, este desarrollo del campo de vuelos conlleva el desarrollo de otras infraestructuras, plataforma, edificios terminales y zonas de carga para que el nuevo edificio terminal, en su caso, quedara ubicado entre ambas pistas. El área de cautela no implica ninguna actuación sobre el suelo que contempla, sino la consideración de un posible desarrollo del aeropuerto a largo plazo. También llevaría aparejado el máximo desarrollo el traslado de la zona de control y el diseño de una nueva zona de aviación general.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Vamos a proceder a un primer turno de portavoces por tiempo de diez minutos, y tiene la palabra el autor de la petición de comparecencia del señor ministro, el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor ministro, comenzaré esta intervención haciendo referencia a una cuestión que va a ser reiterativa; no solamente lo fue en el punto anterior, sino que lo es en este, lo será en el posterior y, a buen seguro, lo será en próximas sesiones de esta Comisión de Infraestructuras. Me refiero al Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicios, en ejecución de lo que dispuso el artículo 166 de la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 1997. Es el real decreto que establece la elaboración de los planes directores. En la exposición de motivos de ese real decreto se decía: Por otra parte, el citado precepto de la ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicios sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general. Este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes. Es decir, la exposición de motivos, con la que nosotros nos identificamos, establece el principio básico de colaboración entre el Ministerio de Fomento y las administraciones locales con competencia en materia urbanística, es decir, no solamente el ayuntamiento sino también el Gobierno de la comunidad autónoma pertinente. Y en ese real decreto, señor ministro, la disposición adicional primera dice claramente: Plazo para la aprobación de los planes directores: en el plazo de dos años se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este real decreto, los planes directores de todos los aeropuertos de interés general. No es que nuestro grupo parlamentario vaya a ser radicalmente exigente en el cumplimiento de los plazos y en la temporalidad, pero sí apuntamos que el real decreto dice, en consecuencia, que en diciembre de 2000 todos los aeropuertos de interés general en la red aeroportuaria española tienen que tener aprobados los planes directores, y al día de hoy, finalizando el mes de mayo de 2001, transcurrido medio año desde ese plazo máximo con el que el Gobierno se autodotó y se autolimitó, no están aprobados los planes directores no de uno o dos aeropuertos sino de ninguno de interés general, a excepción del aeropuerto de Madrid, Barajas, y del aeropuerto de El Prat, que venían regulados por otra normativa anterior, pues el Gobierno tenía normativas anteriores para la elaboración de los planes directores que culminaban en una resolución del ministro a propuesta del director general de Navegación Aérea. En consecuencia, la obligatoriedad de la elaboración de planes directores no se encuentra en la Ley de acompañamiento de 1997, pero

se dio un paso adelante que nosotros hemos recibido con agrado por lo que significa impulsar colaboraciones entre administraciones públicas. En consecuencia, desde esa perspectiva que nosotros queremos dejar clara y a la que no vamos a referirnos más, no hay ningún aeropuerto de interés general que tenga elaborado su plan director. ¿Por qué? Pues porque hay, naturalmente, dificultades de muy diferente naturaleza que surgen en la vida democrática cuando los ámbitos competenciales se ponen no en colisión, pero sí en la búsqueda de concertación de acuerdos que a veces no son fáciles de conseguir. En ese sentido, el aeropuerto de Manises, de Valencia, tiene importante rechazo de distintos municipios de su *interland* geográfico más inmediato, y, así, el Ayuntamiento de Manises ha manifestado, mediante acuerdo plenario dirigido al Gobierno, su discrepancia con determinados contenidos del proyecto de plan director esencialmente en lo que se refiere a cuestiones de naturaleza medioambiental. El Ayuntamiento de Manises, por ejemplo, ha hecho llegar al Ministerio una resolución plenaria que tengo en mis manos, y respecto a la que le haré referencia de un par de puntos, en la que se dice: Tras todo lo expuesto en el presente informe, se considera que las alegaciones a la propuesta del plan director del aeropuerto de Valencia se pueden resumir en los siguientes puntos: A) El plan director ha sido realizado sobre la base de documentación escasamente actualizada tanto catastral como de infraestructuras y servicios. Después hace referencia a varios aspectos y dice que la base documental en la que se apoya y sobre la que se ha elaborado está desbordada por las circunstancias y ha quedado obsoleta en el tiempo. La documentación aportada se ha considerado insuficiente también por otras razones que expone. Hace referencia a las previsiones de expansión y a que se considera como única posibilidad para la zona de carga la absorción del campo de golf anexo al aeropuerto, eliminando así el único pulmón verde de la ciudad, estando además, próximo a una zona causante de máxima contaminación, con lo que la eficacia y el beneficio que se produce son mayores. C) En el estudio sobre el máximo desarrollo posible se contemplan usos de los estipulados en el real decreto al que yo acabo de hacer referencia, el 2591/1998, y se asume como desventaja de la solución adoptada que se sobrevuela Manises, núcleo poblacional importante de gran densidad, ya sea en las operaciones de despegue, ya en las de aterrizaje, con el consiguiente peligro y molestias que ello supone para la población. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Europarlamentarios españoles socialistas por la circunscripción de la Comunidad Valenciana han formulado preguntas a la Comisión Europea con textos bastante sólidos. Por ejemplo, la eurodiputada Sornosa ha planteado que Aeropuertos Españoles ha ultimado un plan director por el cual se pretende realizar una ampliación del aeropuerto de Valencia con el objeto de triplicar su actual capacidad operativa, ampliación que permitirá hasta cien operaciones por hora y triplicará también el actual grado de contaminación acústica de dicho aeropuerto, instalado en las inmediaciones de los municipios de Manises y Quart de Poblet, y que podría tener otros efectos perniciosos para el medio ambiente, como erosión, deterioro del suelo, emisión de gases, aumento de la presencia de aguas residuales, etcétera. Atendiendo a las disposiciones de la Directiva 85/337 de la Comunidad Europea, relativa a la evaluación de determinados proyectos sobre medio ambiente, las características de las obras previstas en el aeropuerto hacen que sea preceptivo un estudio de impacto ambiental, según se recoge en el anexo I de la mencionada directiva, que es el que se refiere a los aeropuertos con pistas de longitud superior a 2.100 metros. Sin embargo, el plan director presentado por Aena no contiene más que un escueto apartado denominado Estudio de la incidencia del aeropuerto en el ámbito territorial circundante, que tiene un carácter meramente descriptivo y no cumple con el listado de informaciones necesarias que tiene que proporcionar el promotor, que en este caso es Aena, tal como dice el artículo 5, párrafo tercero, de la directiva. Y así sucesivamente. La resolución del Ayuntamiento de Quart de Poblet, que también tengo en mis manos, es una resolución densa, sólida y altamente cualificada, cuyos responsables municipales nos han hecho llegar a efectos de que conozcamos la posición del municipio en el sentido de la formulación de todo un amplio conjunto de alegaciones, fundamentalmente de naturaleza urbanística, unas, y otras de naturaleza medioambiental, que están recogidas en distintas resoluciones.

En la segunda se hace un análisis crítico de la ubicación de la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves para la nueva central de carga con 16.750 metros cuadrados; la plataforma construida recientemente, que está situada al oeste de la cabecera 22, de 6.800 metros cuadrados, que da servicio a las aeronaves de interés general; el nuevo centro de carga situado al oeste de la terminal de pasajeros; el edificio de extinción de incendios; el establecimiento de la base de la empresa Air Nostrum, empresa importante hoy en día en el tráfico aeronáutico español, que está jugando un papel fuerte como empresa franquiciada de Iberia y que tiene su base en el propio aeropuerto de Manises y a la que hay que dar una posibilidad de desarrollo, pero respetando las resoluciones del propio pleno del Ayuntamiento de Quart de Poblet, en el que se ubica fundamentalmente el aeropuerto de Valencia. Y así una serie de resoluciones que obviamente, señor ministro, no voy a leerle.

Con ello quiero hacerle llegar la preocupación del Grupo Parlamentario Socialista de las Cortes Generales, en cuanto a que, si bien entendiendo que el diálogo con las administraciones municipales o con la propia Consejería de Urbanismo y de Medio Ambiente de la Generalitat en este caso puede tener ciertas dificultades, es necesaria una convergencia. No se puede produ-

cir la aprobación de un plan director que tenga el rechazo de colectivos vecinales, de ayuntamientos que se hacen eco de las preocupaciones de esos colectivos vecinales, que va a requerir actuaciones equivalentes a las que AENA viene llevando a cabo en el corredor del Henares, dentro del área de despegue y zona de aproximación de aeronaves al aeropuerto de Barajas, en lo que se refiere a la insonorización de importantes núcleos vecinales como consecuencia del impacto acústico potente, medido, y ahí están todas las tablas en las que se recogen los valores de las intensidades sonoras en Barajas, cosa que aquí se ha debatido en muchas ocasiones. Eso se va a tener que hacer en El Prat —y usted antes no contestó a ello—, en zonas próximas, donde también va a ser necesario.

De ahí que le formulemos, señor ministro, toda una serie de preguntas, algunas de las cuales ya están expuestas. En primer lugar, ¿qué previsiones tiene el Ministerio de aprobación definitiva de este plan director? En segundo lugar, ¿qué consideraciones de las alegaciones formuladas por los municipios que se han personado en esa información pública se incorporan en el plan director? En tercer lugar, ¿qué papel se prevé, de cara a la intermodalidad en ese aeropuerto, en lo que se refiere a las redes ferroviarias? Es decir, si la intermodalidad por carretera o ferroviaria dentro del aeropuerto, que en el aeropuerto del Prat está prevista con una importante operación de una estación del AVE para buenas conexiones con la red metropolitana, etcétera, se prevé lo mismo en el aeropuerto de Valencia, que es una aspiración que han demandado todos los municipios de la zona desde el punto de vista de la operatividad y de la logística del propio aeropuerto.

Por último, señor ministro, ¿el Ministerio ha analizado —porque también es un comentario de algunos medios de comunicación, haciéndose eco de noticias oficiosas gubernamentales— una posible nueva ubicación para el aeropuerto de Valencia? ¿Existen previsiones de adquisición de suelo? En suma, señor ministro, el desarrollo de este aeropuerto tiene que hacerse desde la perspectiva de la compatibilidad con las preocupaciones medioambientales, algunas de las cuales le he expuesto aquí, que con todo rigor han formulado los municipios afectados.

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

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señor ministro, la verdad es que me ha defraudado un poco su intervención en cuanto a las explicaciones que nos ha dado con el plan director del aeropuerto de Manises, en Valencia, porque hemos tenido la comparación anterior de las explicaciones bastante profundas y documentadas que nos ha dado con los aeropuertos que corresponden a la Comunidad Autónoma de Cataluña, y la verdad es que esperábamos, por lo menos por parte de esta diputada, que nos hubiera ampliado bastante más lo que se refiere a un plan director que está siendo cuestionado principalmente por los ayuntamientos que se ven más afectados por la ampliación de este plan director del aeropuerto de Manises.

Usted nos decía que los ayuntamientos de Quart y de Manises se oponen, pero lo que no ha dicho a esta Cámara es por qué razones se oponen al plan director y cuáles son los fallos que estos ayuntamientos han encontrado a su elaboración y que a nosotros nos parece que son fallos importantes.

En primer lugar, el plan director no tiene una visión global. Usted mismo nos ha reconocido que van a tener que acudir posiblemente a una revisión de las previsiones del tráfico, porque los datos que se estaban manejando —y es una de las denuncias que estaban haciendo los ayuntamientos que han presentado alegaciones— eran bastante antiguos y no se corresponden con la realidad actual del aeropuerto de Manises ni con las previsiones de desarrollo que la propia capital de Valencia y la zona de Valencia tienen no solamente con respecto al tráfico de pasajeros, sino también al tráfico de mercancías. Creemos que no tiene esa visión global que debería tener, ni tan siquiera una planificación de las infraestructuras, como el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra apuntaba. Es decir, si ustedes pretenden aumentar el tráfico de mercancías, ¿cómo van a conectar ese tráfico de mercancías con el puerto, cómo lo van a conectar con las redes de ferrocarriles y cómo van a conectar —si se llega a construir, que parece ser que sí, el AVE para llegar a Valencia— el aeropuerto con los pasajeros que puedan utilizar el aeropuerto para sus desplazamientos posteriores?

Tampoco se contemplan en este plan director, a nuestro modo de ver, aquellas afectaciones de carácter socioeconómico que tiene con respecto a los ayuntamientos donde se ubica y al desarrollo de estos municipios. Es más, están colapsados fundamentalmente por el desarrollo del aeropuerto, con grandes perjuicios para su propio desarrollo y desde luego y fundamentalmente para la calidad de vida de las personas.

Falta en esta documentación, por lo menos de la que nosotros disponemos, un serio y riguroso estudio sobre la onda acústica, sobre la huella acústica que va a dejar un aumento de tráfico de las características del que se está planteando en el plan director del aeropuerto de Manises. Tampoco se contempla cuáles van a ser las medidas que se van a adoptar para minimizar precisamente ese impacto acústico que se va a potenciar con la puesta en práctica o el desarrollo del plan director. Es más, tampoco se habla de cómo se va a paliar la contaminación del aire que se va a producir por ese aumento de tráfico que se prevé en el plan director. Usted decía ahora que van a hacer la revisión de la afectación al campo de golf, pero que aun así estará afectado, y van ustedes a afectar con esta ampliación el único pulmón verde, que además puede servir de catalizador para las emisiones de CO_2 que puedan aumentar por el incremento del tráfico aéreo.

No tienen ustedes en cuenta la incidencia que esto está teniendo en la ciudadanía, y creemos que no han recogido ni tan siquiera aquellas alegaciones —y al no referirse usted a ello creemos que el Ministerio no se lo plantea en estos momentos, ni a medio plazo siquiera— que sugieren la posibilidad de buscar una ubicación distinta, porque las poblaciones no están en contra de que se desarrolle y se mejore el aeropuerto de Valencia, sino de que se haga ese desarrollo en la actual ubicación, precisamente por las consecuencias negativas que para sus municipios y sus ciudadanos conlleva esta ampliación.

No nos ha explicado usted cómo van a mejorar las infraestructuras, que hoy ya están prácticamente colapsadas, si ustedes aumentan de la manera que lo están planteando el tráfico aéreo y fundamentalmente el tráfico de mercancías. Hay una crítica que también se le hace prácticamente desde todos los ayuntamientos y es que solamente se vislumbra el desarrollo del aeropuerto en un tráfico de ámbito nacional, no contemplan ustedes el ámbito internacional que se va a desarrollar, dadas las características y el enfoque de desarrollo que se le está dando a la ciudad de Valencia y a sus entornos. Además, solamente contemplan ustedes el aumento del tráfico de mercancías con lo que eso conlleva de aumento de tráfico de camiones y la situación de las infraestructuras que hay ya en estos momentos y que en poco tiempo estarán prácticamente colapsadas, por no decirle que ya lo están, porque el acceso al aeropuerto de Valencia se hace a través de una carretera que hoy ya está desdoblada, pero que también da acceso a las zonas industriales de Manises y de Quart de Poblet, con lo que el tráfico de mercancía pesada es bastante alto. Las soluciones que se apuntan en el plan director no son precisamente las que mejor podrían incidir para mejorar estas infraestructuras o el tráfico de mercancía pesada. Le hacían incluso, en algún momento, alegaciones en el sentido de que se podrían enfocar las ampliaciones hacia otra de las zonas del aeropuerto, que podrían afectar a los antiguos terrenos de la base militar y que además permitiría un mejor funcionamiento sobre todo del transporte de mercancías.

También se les plantean de una forma bastante clara determinadas alegaciones por parte del Ayuntamiento de Valencia y nos gustaría que nos aclarara cuáles son las que han sido recogidas exactamente y las que se van a incluir en una modificación, si es que va a existir, del plan director. Además, queremos que nos diga —porque en él se hace constancia y no conocemos el documento— si realmente existe un estudio complementario del plan director en cuanto a la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante respecto al ruido y a las vibraciones que puede suponer la ampliación en el cumplimiento del plan director del aeropuerto de Manises. Parece ser que este estudio, que decían que era complementario al plan director, y que desde luego nosotros desconocemos, se había hecho con simulaciones computerizadas del análisis de los ruidos, pero desde luego mi grupo parlamentario no conoce su resultado y me gustaría que usted nos lo explicara.

No contemplan —como le he dicho antes— la posible insonorización de las zonas residenciales o de las partes de los municipios que puedan estar afectadas por el ruido de las aeronaves y tampoco se contempla con suficiente detalle el drenaje que se va a hacer. En estos momentos, además de que pueda haber distintos proyectos por parte de otras administraciones para evitar las inundaciones de la zona. Es verdad que la infraestructura aeroportuaria supone uno de los graves perjuicios en cuanto a inundaciones en la zona y no se contempla el drenaje que se pueda hacer ni adónde van a ir a parar las aguas que sean drenadas ni cómo se van a depurar las aguas residuales que se puedan originar en el plan director de infraestructuras y en la ampliación que se propone del aeropuerto de Manises.

Señorías, son muchas las incógnitas que hoy por hoy se están planteando. Existe una oposición, entre otras cosas porque creemos que no ha habido una colaboración ni una coordinación efectiva entre los ayuntamientos afectados. Incluso algún ayuntamiento que también se ve afectado por la huella acústica del aeropuerto de Manises no ha recibido el plan director para que hubiera podido presentar sus alegaciones. No es que esté afectado por el territorio en sí, no está ubicado dentro de su término municipal, pero sí que perciben sus ciudadanos las consecuencias de tener un aeropuerto en las proximidades y además está clarísimo que les afecta la huella acústica.

Señorías, el Ministerio de Fomento debería replantearse cómo va a llevar a cabo este plan director, establecer conversaciones con las corporaciones, los ayuntamientos y las administraciones que están afectadas, fundamentalmente con aquellas que hoy se oponen no porque no quieran que se desarrolle el aeropuerto, sino sencillamente porque además de las dudas que les genera el plan director les impide que se desarrollen sus municipios y ofrecer así a sus ciudadanos una calidad de vida que les permita vivir en mejores condiciones.

Esperamos que en su segunda intervención nos aclare algunas de las dudas que nos ha planteado el Plan director y que no nos ha aclarado su primera intervención.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Intervengo brevemente para decir básicamente que la información que ha dado sobre la tramitación del plan director el señor ministro del aeropuerto de Valencia me parece que es indicativo del momento de tramitación en el que se encuentra. Sin embargo, después de oír las intervenciones que nos han trasladado los portavoces tanto del Grupo Socialista como de Izquierda Unida las calificaría de un poco catastrofistas y contradictorias en sí mismas. ¿Por qué digo que son contradictorias? Porque la

coordinación democrática, en la que coincido con el señor Segura que a veces plantea dificultades de encajar las diferentes piezas y las diferentes instituciones sobre un mismo objetivo y sobre todo cuando tiene carácter territorial, a veces es difícil. Pero esa coordinación que la misma tramitación del plan director está demostrando que existe no significa, en primer lugar, que haya unanimidad y, en segundo lugar, que siempre tengamos que escoger las críticas. Cualquier tema que sea susceptible de ponerse encima de una mesa siempre tendrá opiniones favorables y adversas y también mediante la critica se puede perfeccionar el original del proyecto. En la tramitación del plan director han participado cantidad de instituciones que han emitido informe. Simplemente les voy a citar algunos: el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa, la Generalitat valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, el Ayuntamiento de Manises, el Ayuntamiento de Quart de Poblet, el Ayuntamiento de Canet d'en Berenguer, el Ayuntamiento de Calles, la Delegación del Gobierno de la Comunidad Valenciana, el Ayuntamiento de Aldaia, el Ayuntamiento de Mislata, el Ayuntamiento de Xirivella, la Asociación de Vecinos de la Administración pertenecientes al municipio de Quart de Poblet, etcétera.

Además de que se tengan en cuenta estos informes, que ya se han evacuado por todo este tipo de instituciones y de ayuntamientos de la Comunidad Valenciana, es importante saber que existe un trámite jurídico que el legislador ha previsto así para enriquecer los proyectos originales, que son los períodos de información pública. En un Estado democrático esos períodos de información pública tienen un sentido y es el de incorporar aquellas observaciones que se puedan hacer desde las distintas instituciones, así como desde la sociedad civil. Hay que ser optimistas, este plan director va hacia delante, va cumpliendo sus plazos de tramitación y estoy seguro de que se van a incorporar todas aquellas observaciones a que haya lugar en el perfeccionamiento del mismo.

Además, este plan director ha tenido en cuenta unos crecimientos medios del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Valencia de un 5 por ciento anual, mientras que el Consejo internacional de aeropuertos para Europa preveía para esa región un crecimiento del tráfico de pasajeros del 3,4 por ciento. Por tanto, hay 1,6 puntos de previsión de crecimiento mayor por parte de este plan director, sin perjuicio de que el mismo establece los mecanismos de su revisión en un plazo temporal de ocho años. Hay que hacer el enfoque con un carácter positivo y optimista y no recoger de forma casi forzada las manifestaciones, sin duda legítimas, de un par de ayuntamientos, aunque estoy convencido de que también algunas de ellas serán atendidas.

Vuelvo a decir, concurrencia y concertación de voluntades democráticas institucionales, sí; unanimidad, no, porque me parecería peligroso y sospechoso desde un punto de vista democrático.

Termino con una cierta ironía de las que produce la vida. Quiero resaltar aquí la manifestación que ha hecho Izquierda Unida sobre los campos de golf, a través de su representante. Ha dicho que son pulmones verdes, yo quiero que conste en el «Diario de Sesiones», porque como jugador de golf antiguo que soy he venido defendiendo esta postura y me alegro por una vez que Izquierda Unida vaya volviendo al campo de la razón y admita que es un pulmón verde, que un campo de golf es un jardín y además generador de mucho oxigeno para todos los ciudadanos y para esa zona industrial que rodea al aeropuerto que usted ha citado. **(La señora Urán González pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señora Urán, ¿a título de qué pide usted la palabra?

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señor presidente, en las comparecencias no hay turno de réplica de los grupos parlamentarios que intervenimos en las mismas. Me gustaría, señor presidente, que hiciera una excepción y me permitiera aclararle al portavoz del Grupo Parlamentario Popular cuál es la posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida con respecto a los campos de golf y cuál es mi intervención.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Urán, yo le agradezco mucho su interés por aclararnos cosas, pero los campos de golf no son tema de esta Comisión. **(La señora Urán González: Lo ha introducido él, no yo.)** En su caso, pediríamos que nos trasladaran esa competencia, puesto que a todos nos agradaría celebrar la próxima sesión en un campo de golf, pero no creo que debamos desviarnos de nuestra principal atención de hoy. Yo sé que usted lo aclarará en cualquier otro momento **(La señora Urán González: Me obliga usted.)**, así que prosigamos, señora Urán, porque creo que será interesante.

Tiene la palabra el ministro de Fomento para contestar a los portavoces.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, a mí me gustaría hacer una declaración general, que daré por reiterada en cuantos debates celebremos sobre los planes directores. Los planes directores contienen líneas básicas de diseño aeroportuario, señora Urán, no contienen detalles de proyecto de ejecución aeroportuario, y yo creo que en alguna de sus peticiones hay más la exigencia de solicitar al Ministerio que adelante criterios de proyecto que peticiones de información sobre los detalles correspondientes a un plan director. Repito, son determinaciones en relación con las previsiones de expansión, no sobre la planificación de actuaciones. Un plan director contiene las previsiones de expansión y, por eso, lo fundamental de un plan director es, en función de las necesidades futuras estimadas a través de las prognosis de tráfico, la delimitación de superficie

para las futuras actividades de tráfico y de transporte aéreo y la delimitación de espacios de reserva que garanticen el desarrollo, que luego se concretará en proyectos. En estas grandes líneas básicas de los planes directores, donde concurren la planificación de infraestructuras aeroportuarias del Ministerio de Fomento, criterios de ordenación del territorio de las comunidades autónomas y criterios urbanísticos de los ayuntamientos, lo mismo que en los estudios informativos de las autovías o de los corredores de alta velocidad, el Ministerio va a hacer lo posible por alcanzar el máximo grado de consenso. Yo creo que SS.SS. tienen en estos momentos ejemplos numerosos de cómo esa voluntad de hacer coincidir las previsiones de desarrollo de infraestructuras con los criterios generales de ordenación del territorio de las comunidades autónomas y con las previsiones urbanísticas de las autoridades municipales está dando sus frutos, y me gustaría que los diera también en materia aeroportuaria, como ya los dieron los dos primeros planes directores, aprobados por consenso, del aeropuerto de Barajas y del aeropuerto de El Prat. Las intervenciones de SS.SS. recordando que hay posiciones discrepantes me permiten volver a insistir en que el Ministerio tiene esta voluntad de acuerdo, y que las voluntades de acuerdo son siempre entre dos; si son compartidas, deben ser correspondidas por el resto de las administraciones.

En segundo lugar, los planes directores, como es obvio (y puede parecer una verdad de perogrullo), son planes para diseñar el crecimiento de los aeropuertos, no para hacer un proyecto de encogimiento o de reducción aeroportuaria, y aquí chocamos contra lo que suele ser una tendencia general que yo creo que es muy lógica y, en lo que hace referencia a la defensa de los intereses generales y de los particulares, muy legítima. Por hacer un resumen —si quieren ustedes, en tono más de caricatura—, les diré que todo el mundo quiere un aeropuerto en el desierto, a cinco minutos de su casa y, si es posible, en la finca del de enfrente. Esa es la primera petición de cualquiera. Por supuesto, que sea una zona desértica para que no haya nadie que tenga el más mínimo problema, que no haya ni siquiera posibilidades de desarrollo de la flora y de la fauna; luego, que esté muy cerca de casa —eso sí— porque tiene que haber una intermodalidad para estar a la puerta del aeropuerto y, al final, que afecte a las fincas de otros, pero no a las de uno. Saben SS.SS. —por utilizar un tono distendido— que eso es el punto de partida, pero al final la sociedad, que es una sociedad madura y desarrollada, sabe que el desarrollo de las infraestructuras comporta sacrificios que están compensados luego con las prestaciones y los servicios que a todos nos dan estas infraestructuras. Por lo tanto, al plan director del aeropuerto de Valencia hay que enfrentarse con este realismo. Sus señorías han citado las alegaciones críticas, pero yo les podría citar las alegaciones que nos piden que impulsemos este plan e incluso que vayamos a más. Hace un momento hemos escuchado, hablando de otros aeropuertos, la exigencia al Ministerio de Fomento de que preste nuevas capacidades para unos objetivos más ambiciosos. ¿Acaso hay que negar en Valencia esos objetivos más ambiciosos? La aspiración de las instituciones valencianas —la Generalitat, el Ayuntamiento de Valencia— de que sea un aeropuerto europeo, que sea un aeropuerto internacional, que potencie la capacidad de tráficos de carga, ¿debemos denegarla? Yo creo que no. Por eso, en su conjunto, tenemos que ser posibilistas en el marco de ese esfuerzo de diálogo y de consenso. Reitero que haremos el esfuerzo necesario, con los ayuntamientos que tienen en estos momentos posiciones encontradas, para buscar un punto de encuentro. Si SS.SS. nos pueden prestar su colaboración, se la agradezco en la medida en que puedan aportar luces a las vías de acceso al punto de encuentro que nos permita a todos aprobar este plan director sin la oposición, a ser posible, de ninguna institución. Lo que no he escuchado a SS.SS. es qué hay que hacer y cuándo hay que hacerlo si siguen existiendo contradicciones. En fin, ya sé que ese es un gasto que tiene que hacerlo el Ministerio de Fomento, y procuraremos dosificarlo razonablemente para demostrar que nos interesa mucho más un buen acuerdo que un acuerdo rápido. Por lo tanto, a pesar de que a lo mejor en unas semanas pueda haber una exigencia crítica de que tal plan director, como el de Valencia, aún no está formalmente aprobado dentro del margen temporal del año que yo anuncié en mi comparecencia del 15 de junio, si hay posibilidad de acuerdo, no me preocupa ni me importa esa crítica. Mientras haya una posibilidad de acuerdo, la explotaremos al máximo para propiciar, en el caso del aeropuerto de Manises, el plan director del aeropuerto de Valencia. Con ello, señor Segura, queda contestada mi actitud respecto a las previsiones de aprobación definitiva. Repito, si hay una posibilidad de acuerdo, la agotaremos sin imponernos urgencias temporales; si no hay posibilidad de acuerdo, si el acuerdo es metafísicamente imposible, valoraremos en qué momento el plan director del aeropuerto de Valencia se firma, con algunas reservas de algunas de las instituciones afectadas. Y con ello también doy contestación al margen de incorporación de previsiones municipales. Espero que también las autoridades municipales concedan un margen de previsión a las propuestas de desarrollo aeroportuario de la Administración aeroportuaria que está representada por AENA.

El señor Segura ha tocado un tema muy importante, que no había salido hasta ahora en la Comisión, y quiero aprovechar para retrotraerlo a una preocupación que surgió en las primeras preguntas que hemos debatido en la sesión de hoy, que es el esfuerzo del Ministerio por mantener criterios semejantes frente a problemas semejantes. Su señoría ha planteado el tema de la intermodalidad ferroviaria y el acceso de la red de alta velocidad al aeropuerto de Manises. Pues bien, está planteado en los mismos términos en que está estudiado el acceso al aeropuerto de El Prat. El Plan de infraestruc-

turas 2000-2007, que tiene un grado de detalle muy preciso en el capítulo de carreteras, programa de autovías y autopistas, o en el capítulo ferroviario, programa de alta velocidad, no tiene previsiones de inversión para el acceso de la alta velocidad a los aeropuertos, lo cual no significa que el Ministerio de Fomento no esté a favor de ello, la prueba está que en el plan director del aeropuerto de El Prat se contempla la llegada de la red ferroviaria de alta velocidad al aeropuerto de El Prat. Por tanto, para hacer conciliables ambos supuestos es necesario dar un paso más y contar con la colaboración financiera y presupuestaria de aquellas instituciones interesadas en facilitar ya en el horizonte de este plan esa intermodalidad aeropuerto avión-tren de alta velocidad.

Lo mismo que está en estos momentos en marcha en Cataluña para la intermodalidad en el aeropuerto de El Prat, he tenido ocasión de ofrecerlo y lo he anunciado públicamente, a requerimiento de la Generalitat de Valencia, por tanto, si hay interés en esta inversión y una institución como el Gobierno de la Comunidad Autónoma Valenciana está dispuesto a acometer su financiación, va a contar con la plena colaboración del Ministerio de Fomento. Hasta ahora, la única colaboración para introducir anticipación en la programación temporal de la alta velocidad y ampliación de las previsiones es el convenio suscrito con la Xunta de Galicia para poner en servicio el año 2007 la totalidad del eje Atlántico entre La Coruña, Santiago y Vigo.

Señor Segura, aprovecho y le agradezco su observación para introducir un elemento también de objetividad en los criterios del Ministerio de Fomento para desarrollar su política de infraestructuras. No conozco ningún estudio de nueva ubicación del aeropuerto de Valencia, y en todo caso AENA ha trabajado siempre sobre las posibilidades de ampliación de la ubicación actual.

En cuanto a la afección del campo de golf que ha salido a debate, conviene precisar que la afección es mínima, porque afecta aproximadamente a dos hoyos de 18, y creo que el campo de golf puede perfectamente funcionar y buscar soluciones alternativas. En todo caso, me interesa dejar constancia de que no está en entredicho la existencia o la desaparición del campo de golf, hay una afección al campo de golf que creemos puede ser razonablemente superada, y confiamos en superar para que tampoco los amantes del golf y los defensores de la capacidad de regeneración medioambiental de los campos de golf vean frustradas sus aficiones y sus intereses a la hora de garantizar el desarrollo de estas instalaciones deportivas.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, tiene la palabra por dos minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL:** He entendido por diez minutos, pero lo dejamos en seis, y pactamos, señor presidente. **(Risas.)**

Señor ministro, mensajes concretos y claros. Primero, nosotros le pedimos que hagan a un esfuerzo AENA y su Ministerio para incrementar el diálogo, o para producir el diálogo con aquellos municipios con los que no lo ha tenido, así nos lo ha manifestado determinados responsables municipales, porque del diálogo tienen que salir los acuerdos pertinentes para producir la aprobación definitiva del plan general.

Nosotros creemos que el desarrollo del aeropuerto de Valencia es fundamental; somos también ambiciosos en ese desarrollo porque el crecimiento económico que la Comunidad Autónoma Valenciana viene experimentando a lo largo de los últimos años es espectacular. Ahí están los datos del producto interior bruto; ahí están los datos de la actividad comercial; ahí están los datos en determinadas provincias donde el desempleo alcanza valores muy bajos. Son hechos incuestionables, pero es que el puerto de Valencia ha crecido con unos tráficos comerciales tan importantes que hasta está captando en esa libre competencia que ayer el Pleno del Congreso de los Diputados ha venido propiciando, esa filosofía de la libre competencia que significaba la libertad tarifaria que defendíamos, y en esa libre competencia el puerto de Valencia es un hecho incuestionable que está creciendo, que está captando tráfico que tradicionalmente iban a otros puertos de su área geográfica más inmediata.

El papel del aeropuerto de Valencia, en lo que se refiere a tráfico de mercancías tiene unas dimensiones excepcionalmente amplias de futuro. Señor ministro, en ese afán de cooperación del Grupo Parlamentario Socialista desde la perspectiva de la defensa del bien público, le voy a hacer a usted una oferta, le voy a hacer la sugerencia para que se la oferte al presidente de la Generalitat, señor Zaplana, se puedan hacer una fotografía, y si me dejan estaré en segundo plano, pues también iría a la firma de un convenio que puede ser muy interesante.

La empresa Clasa, Centros logísticos aeroportuarios, propiedad exclusiva del Ministerio de Fomento, es decir de lo que ustedes vienen denominando el grupo Fomento, de AENA, fue un acierto extraordinario de un Gobierno socialista. La empresa Clasa se ubicó inicialmente en el aeropuerto de Barajas con una magnífica terminal inteligente de mercancías, una terminal que está jugando un papel básico en el aeropuerto de Barajas. En segundo lugar, se ha instalado en el aeropuerto de El Prat. Todavía no se ha inaugurado porque están terminándose las instalaciones, y es una instalación formidable. Está jugando un papel importante desde el punto de vista del desarrollo logístico, porque esa zona de actividades logísticas vinculadas al aeropuerto, al puerto y todas las industrias colindantes juega un papel básico en la potenciación de ese tráfico de mercancías.

Señor ministro, coja usted ese reto, ofértele a la Generalitat valenciana un convenio, o si no den el paso al frente e instalen en el aeropuerto de Manises, de Valencia, la empresa Centros logísticos aeroportuarios

y haga un servicio al transporte de mercancías. Luego, si le parece, me deja salir en la foto al final en un rinconcito. Si usted no coge esta bandera, señor ministro, sería impensable, y yo creo que no lo habían pensado. Ahí tiene esta iniciativa, está en el «Diario de Sesiones», porque yo le aseguro que encontrará la cooperación del Grupo Parlamentario Socialista. Al margen del tono de broma, pero sí es una propuesta en firme que le hago, contéstenos si está dispuesto a que la empresa Centros logísticos aeroportuarios se instalen en el aeropuerto de Manises para que juegue ese papel.

Termino, señor presidente, porque quede claro que nosotros planteamos la potenciación del aeropuerto, pero fruto del diálogo. La zona Horta-Sur, que es toda un área metropolitana potente, es una zona de millón y medio de ciudadanos que a través de sus instituciones se han manifestado con importantes preocupaciones y rechazos a determinadas actuaciones infraestructurales por la contaminación acústica, o la contaminación medioambiental que va a llevar.

Usted sabe que hay en proyecto una directiva comunitaria, la OACI, que está a punto de reunirse para endurecer las exigencias medioambientales en esta materia, que entrarán en vigor en el 2002.

Esta es la posición del Grupo Parlamentario Socialista, señor ministro. Dé un paso al frente, enriquezca su actividad gubernamental con las iniciativas que desde este grupo parlamentario siempre haremos en positivo.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señorías, señor López-Amor, ni esta diputada ni mi grupo parlamentario ha cambiado su posición respecto a los campos de golf. Lo que ocurre, señoría, es que hay uno en concreto, que es del que estamos hablando, que es un pulmón verde en una zona que no tiene zonas verdes, y eso no quiere decir que los campos de golf se puedan calificar de jardines, ni de nada por el estilo, con lo cual nuestra posición sigue siendo la misma, y no quiero que piense usted que he vuelto a una senda que no comparto, porque desde luego sigo en la misma.

Por otra parte, señor ministro, le tenemos que decir que no intento confundir los criterios de proyectos con las previsiones de expansión de un plan director como el del aeropuerto de Manises, ni muchísimo menos, pero sí creo que se deben contemplar al menos todas las infraestructuras que esa expansión tiene que necesitar para que realmente pueda desarrollarse, y no solamente en el máximo desarrollo posible sino que en el desarrollo que se pueda prever a medio plazo tenga y cuente al mismo tiempo con esas infraestructuras que no les haga que los accesos al aeropuerto o las combinaciones entre pasajeros y sistemas de transporte, puedan al final hacer que no sea suficientemente ágil o que no nos lleve a tener las previsiones de desarrollo que en un principio se tenían.

Espero que de sus palabras se pueda desprender que esa voluntad de acuerdo signifique que se van a establecer negociaciones con los ayuntamientos que en estos momentos están más afectados por el plan director del aeropuerto de Manises y que tienen oposición a dicho plan director. Esperamos, no sólo que se pueda llegar a un consenso, sino que se pueda barajar una ubicación distinta, aunque en principio el Ministerio, como se desprende de su intervención, no lo contemple. Está claro que siempre pedimos que las instalaciones aeroportuarias, que conllevan coste medioambiental y de calidad de vida para los ciudadanos que las tienen que soportar, estén en zonas menos habitadas, con menos impactos y también que estén lo más próximas posible. Aún así, hay ya determinadas expansiones, sobre todo en esta zona que tiene un índice de población altísimo, que repercuten de manera muy negativa en las poblaciones que las tienen que soportar, no sólo en cuanto a contaminación acústica o medioambiental, sino al desarrollo de esas poblaciones, la calidad de vida de los ciudadanos y su desarrollo socioeconómico. Por nuestra parte no descartaríamos que se pudiera plantear. Insistimos en la necesidad de establecer las negociaciones, sobre todo con aquellos ayuntamientos que se han mostrado más contrarios al plan director del aeropuerto de Manises.

Señor ministro, para nosotros es importante que nos diga cuáles han sido las alegaciones que ha aceptado el Ministerio. En su primera intervención nos ha dicho que algunas sí estaban ya recogidas, pero no nos ha explicado cuáles han sido y nos gustaría conocerlas. También nos gustaría conocer en estos momentos, con independencia de que las previsiones de aprobación no sean exactas, si pretenden establecer estas conversaciones, para cuándo empezarían y hasta dónde estaría dispuesto a aguantar el Ministerio de Fomento para que tuviéramos claro cuáles pueden ser, más o menos, los plazos de ejecución.

El señor **PRESIDENTE:** Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Dos comentarios. En primer lugar, no tengo inconveniente en renovar el compromiso y asumir el impulso de esas conversaciones. Mi única sugerencia, si la aceptan los dos portavoces que comparten conmigo la necesidad del acuerdo y de diálogo, es rogarles que predispongan a los interlocutores municipales para un diálogo responsable, no sea que las conversaciones consistan en que el Ministerio de Fomento acepte literalmente las reivindicaciones de interés local. Los diálogos responsables deben ser de actitud recíproca y de avances bilaterales en cuanto a los objetivos a alcanzar en el acuerdo. En segundo lugar, señor Segura, no tengo ningún inconveniente, no en colocarle en segunda fila, sino en la primera en ese acuerdo. La empresa Clasa ya está trabajando en un plan para incrementar los niveles de carga en el aeropuerto de Valen-

cia hasta 70.000 toneladas/año y también están en marcha las primeras fases de los proyectos de urbanización para desarrollar la nueva área de carga. A pesar de que ya se habían adelantado a sus pensamientos, no tengo inconveniente, no que esté en segunda fila sino en la primera, y que lo podamos hacer igual que se ha hecho en las visitas al aeropuerto del Prat, si es menester para celebrar el acuerdo y el impulso en una visita al aeropuerto de Manises.

El señor **PRESIDENTE:** Quiero dar las gracias al señor ministro, y mientras arreglan el artefacto de megafonía que nos hace oír a todos, vamos a dar dos minutos de recreo a la Comisión para que SS.SS. arreglen los papeles antes de empezar la próxima comparecencia.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— GRADO DE DESARROLLO Y REDACCIÓN DEL PROYECTO DE NUEVO CAMPO DE VUELOS Y NUEVAS ÁREAS TERMINALES DEL AEROPUERTO REINA SOFÍA DE LA ISLA DE TENERIFE Y DEL AEROPUERTO DE GANDO DE LA ISLA DE GRAN CANARIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000338)

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a dar comienzo a la segunda parte de la sesión de la Comisión con la comparecencia del ministro de Fomento para informar sobre el grado de desarrollo y redacción del proyecto de nuevo campo de vuelos y nuevas áreas terminales del aeropuerto Reina Sofía, de la isla de Tenerife, y del aeropuerto de Gando, de la isla de Gran Canaria.

Tiene la palabra el ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, quiero comenzar proclamando el reconocimiento de la importancia que el Gobierno concede al conjunto de aeropuertos canarios, como expresión de lo que representan para que el transporte aéreo permita el desarrollo social y económico de cada una de las islas en particular y del Archipiélago en su conjunto.

Por su situación geográfica en España y en Europa, por su situación estratégica respecto al África occidental e Iberoamérica su fuente principal es el turismo, y es por ello que el Gobierno ha considerado en el Plan de infraestructuras 2000-2007 como una de sus grandes apuestas la potenciación de estos aeropuertos, lo que justifica el objetivo de modernización y desarrollo de sus infraestructuras acompasadas con la introducción de los avances tecnológicos en los sistemas de navegación aérea y para el control del tráfico aéreo que se lleva a cabo en la región de información de vuelo de Canarias.

Creo sinceramente que en los últimos años el Gobierno ha atendido razonablemente las necesarias mejoras en las infraestructuras y en la calidad de los servicios de la red aeroportuaria del archipiélago canario y que los desarrollos futuros, sobre la base de lo que ya se está desarrollando en estos momentos, no tienen por qué generar condicionantes o incertidumbres que no sean los de la propia evolución de la coyuntura que tenemos por delante.

Es precisamente el seguimiento de la evolución de esta demanda el que nos va a permitir anticiparnos en el tiempo, como en el resto de la red aeroportuaria española, con los proyectos constructivos para las ampliaciones necesarias, de acuerdo con las líneas estudiadas en el marco de esta vocación de consenso con las administraciones que también tienen competencia en la ordenación del territorio y en el urbanismo y que tienen como expresión de este conjunto de voluntades y de esfuerzo planificador los planes directores de los ocho aeropuertos del archipiélago canario.

Me van a permitir SS.SS. que, anticipadamente y de modo aclaratorio, haga referencia a tres fases de la planificación aeroportuaria que el Ministerio de Fomento tiene en estos momentos en marcha, para que no se genere ningún tipo de incertidumbres. La primera, las actuaciones inmediatas, que son actuaciones que, aunque no existiera el marco de los planes directores, deberíamos desarrollar para atender las necesidades que, por su carácter indiscutible, no es necesario someter a ningún criterio planificador. Segunda, el horizonte del Plan de infraestructuras 2000-2007 que, como conocen SS.SS., tiene una referencia presupuestaria y, por tanto, inversora en el año 2010 y, tercera, el horizonte máximo de la planificación contenida en los planes directores, que es el horizonte del año 2015. Son tres referencias, todas ellas compatibles entre sí y todas ellas coherentes con cada uno de los significados que tiene el diseño bien de las actuaciones inmediatas, bien de las previsiones del Plan de infraestructuras o bien de las previsiones del máximo desarrollo estudiado de cada uno de los aeropuertos.

Por consiguiente, puesto que ya he tenido ocasión de extenderme sobre lo que es la esencia del concepto del plan director, ahora voy a hablar de los dos supuestos por los que esta comparecencia ha sido solicitada, me refiero a los planes directores del aeropuerto de Tenerife Sur y del aeropuerto de Gran Canaria.

La programación de actuaciones que tiene en marcha AENA en estos momentos en el marco, por supuesto, de los compromisos financieros del Plan de infraestructuras 2000-2007 se podría concretar de la siguiente manera: en el aeropuerto de Tenerife sur están en marcha la instalación de sistemas visuales para guía de

atraque; las reparaciones en la plataforma; la instalación de unidades autónomas de aire; la adecuación de la red eléctrica; el nuevo edificio terminal; la primera fase de la plataforma y el equipamiento del edificio terminal. Y en el aeropuerto de Gran Canaria están en marcha las modificaciones del sistema de facturación en salidas regionales; las canalizaciones de aguas fluviales y residuales; la nivelación entre pistas; el ensanche y acondicionamiento del vial L1 y nuevo acceso; la instalación de unidades de aire; la instalación del equipos eléctricos; la instalación del grupo electrógeno; la primera fase de la construcción de oficinas; la reconstrucción de la calle de rodadura norte; el aparcamiento de vehículos en el actual edificio terminal; la ampliación de la plataforma y el estudio de los nuevos accesos. Todo esto son las iniciativas que en este momento están en marcha en distintas fases de actuación y de programación.

En el marco del horizonte del plan, superpuesto con el diseño de los objetivos temporales del plan director, están también en estos momentos en fase de estudio y de decisión, en el caso del aeropuerto de Tenerife Sur, la ampliación del área terminal actual; la remodelación del edificio de servicios y un aparcamiento para los empleados de este aeropuerto, además de la segunda pista. Y, en el caso del aeropuerto de Gran Canaria, la ampliación del edificio terminal para pasajeros, con aparcamientos y viales; la construcción de un nuevo edificio terminal de carga; el desarrollo de una zona industrial y también la segunda pista.

¿Qué es lo que se ha producido con especial relieve de cara a las últimas decisiones que quedan por adoptarse en el marco de la elaboración, diseño y aprobación de los planes directores respectivos? Yo creo que el elemento más relevante, más novedoso que nos permite en estos momentos disponer de la información necesaria y, por tanto, de las bases planificadoras que no representan ninguna cuestión polémica, es la existencia de los respectivos nuevos documentos de evolución de tráficos en los aeropuertos de Tenerife Sur y de Gran Canaria elaborados por las respectivas consultarias a las que de común acuerdo se han remitido el Gobierno de Canarias y AENA, me estoy refiriendo a los análisis que, desde el punto de vista de las previsiones de demanda de tráfico (para evitar que haya datos de partida que resulten contradictorios o discutidos por alguna de las partes implicadas en el proceso de acuerdo para el diseño de los planes directores), han realizado, por una parte, la asistencia técnica Consultrans y, por otra, la asistencia técnica Ineco. Ambas asistencias técnicas de alguna manera, a pesar de que las cifras de detalle no son coincidentes en sus cifras absolutas, contienen previsiones solventes prácticamente coincidentes que nos permiten afirmar que, desde el punto de vista de la planificación, son previsiones coincidentes. En este sentido, quiero decirles que el estudio de Consultrans para Tenerife Sur sitúa en el horizonte del año 2005 la previsión de tráficos en 11.163.000 pasajeros y el de Ineco en 10.960.000 pasajeros, apenas 200.000 pasajeros de diferencia entre ambas estimaciones. Y, en el caso del horizonte del año 2010, Consultrans establece una previsión de 13.371.000 pasajeros e Ineco 13.790.000 pasajeros. Finalmente, en el horizonte del año 2015 Consultrans prevé 16.362.000 pasajeros e Ineco 16.220.000 pasajeros. Comprenderán SS.SS. que, a partir de estos datos, que coinciden sensiblemente, aunque resultan algo más elevados, especialmente en el horizonte del año 2005, con los que se establecían en el plan director, la afirmación de que contamos con un elemento de prognosis sobre la evolución de tráfico que puede ser asumido por todos no me parece que sea una afirmación infundada.

En el caso del aeropuerto de Gran Canaria, en el horizonte del año 2005 el estudio de Consultrans sitúa en 11.286.000 pasajeros la cifra de evolución frente a 12.836.000 en los que sitúa el tráfico de pasajeros Ineco. En el horizonte del año 2010 Consultrans establece una cifra de 13.517.000 frente a 16.810.000 del estudio de Ineco y, en el horizonte del año 2015, el estudio de Consultrans sitúa en 16.265.000 el número de pasajeros estimados en la demanda de tráfico de Gran Canaria y 19.679.000 el estudio de Ineco.

Este es el elemento de referencia decisivo para la fase final de programación de las previsiones de los planes directores, cuestión que, siendo en última instancia de responsabilidad política de la dirección del Ministerio, de la Dirección General de Aviación Civil y del propio ministro, tiene, en su fase de elaboración, el componente técnico, tanto desde el punto de vista de la traducción en necesidades de demanda de infraestructura para absorber estos tráficos en tierra y en el campo de vuelo, como de criterios técnicos de diseño de cada una de las infraestructuras, especialmente segundas pistas y terminales necesarios para garantizar esta capacidad de tráfico y para garantizar también la funcionalidad de los aeropuertos.

Confío en que en lo que resta por concluir de la elaboración de los planes directores podamos mantener el mismo espíritu de trabajo y el mismo compromiso de colaboración que en estos momentos existe entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias y los cabildos respectivos y, por extensión, con cada uno de los ayuntamientos, pero este es el momento definitivo de las decisiones y, dando por sentado que es mejor un buen acuerdo que un acuerdo rápido, el Ministerio de Fomento está realizando los trabajos correspondientes, mediante el diálogo y la resolución de los problemas técnicos, para procurar que los compromisos temporales de aprobación de los planes directores se puedan enmarcar en las previsiones que yo había anunciado en mi comparecencia, cuando dije que en el plazo de un año estarían aprobados los planes directores de los aeropuertos de interés general.

En todo caso, concluyo ofreciendo a SS.SS. esa disposición al acuerdo y pidiéndoles, en la parte de su res-

ponsabilidad, las aportaciones útiles para hacer efectivo ese acuerdo entre todas las instituciones.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** El Grupo Parlamentario Socialista solicitó la comparecencia del ministro de Fomento para debatir expresamente sobre la situación del aeropuerto Reina Sofía, en la isla de Tenerife, y del aeropuerto de Gando, en Gran Canaria, por la singularidad del proceso seguido en los últimos años. Me voy a referir, en primer lugar, al aeropuerto Reina Sofía. Aquí es cuestión de hacer una brevísima descripción histórica, porque con ella se justifica la propuesta que nosotros le hacemos y sabremos en qué punto nos encontramos.

Para hacernos una idea, el aeropuerto Reina Sofía se inauguró en el año 1978, fruto de una serie de circunstancias desgraciadas que impulsaron aceleradamente su inauguración. Consta de una sola pista y a lo largo de los años fue aumentando de manera espectacular el crecimiento de aeronaves y de pasajeros, de tal manera que, alrededor de 1992, AENA tomó la decisión de producir una ampliación con una nueva pista y una nueva área terminal y, para ello, los servicios de AENA hicieron llegar a la institución significativa de la isla de Tenerife, representativa de la misma, al Cabildo insular, la propuesta de una ampliación del aeropuerto Reina Sofía, que tiene una sola pista y que, consiguientemente, demanda otra de forma urgente. No es posible un aeropuerto con una sola pista, porque ya durante casi un año, como consecuencia de problemas orográficos y de su cimentación, en el año 1995 se tuvo que cerrar durante todas las noches para una repavimentación; un aeropuerto que soporta del orden de 10 millones de pasajeros no puede ser un aeropuerto que tenga una sola pista. Pues, AENA, en el año 1992 tomó la decisión de proponer al Cabildo insular de Tenerife, que es el ente regulador de la distribución, de la ordenación del territorio de la isla, junto con el ayuntamiento de Granadilla, que es donde se sitúa, hacer una segunda pista, paralela a la actual, por debajo, con unos 375 metros de distancia entre los dos ejes, y una nueva área terminal. El Cabildo insular de Tenerife no encontró adecuada aquella oferta y desde el año 1992 hasta el año 1995 se produjeron una serie de diálogos, de conversaciones y de avances que condujeron a la apertura de un concurso internacional, y todo esto después de informes de una serie de consultoras, informes que tengo aquí, porque, a lo largo de estos años, este diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife ha ido acumulando, por el interés que puede tener cualquier parlamentario canario por estos temas, dado que los aeropuertos son la puerta de entrada y salida de la isla, datos sobre aeropuertos en pleno Atlántico.

Señor ministro, observe que en diciembre de 1995 —obviamente, usted no era responsable del Ministerio— se abrió un concurso internacional para elegir el equipo redactor, es decir, los técnicos que redactarían la nueva área terminal, el nuevo campo de vuelo y la nueva pista, en las distintas modalidades que se ofertaban: bien una pista paralela a la actual en la zona sur, a 375 metros, bien una ubicación nueva en la zona norte, paralela a la carretera general, que era lo que realmente demandaba el Cabildo insular de Tenerife. Ese concurso se cerró en abril de 1996 y se presentaron del orden de 10 ofertas. Estaba dotado con 1.000 millones de pesetas para pago de honorarios. En 1997 se decidió ampliarlo con unos ciertos retoques y, a día de hoy, señor ministro, a finales de mayo de 2000, un concurso que se abrió en noviembre o diciembre de 1995, no se ha resuelto; prácticamente han transcurrido cinco años y medio. Esto no tiene precedentes en la Administración pública. Ese concurso tiene que resolverse; hay que elegir entre los diferentes concursantes con ofertas concretas de ubicación de pistas, de campo de vuelo, de nueva área terminal. Este diputado y su grupo parlamentario lo han venido demandando reiteradamente; prodúzcase la resolución o déjese desierto; tómese la decisión que sea, porque incluso los concursantes han hecho apuestas económicas individuales y, como ciudadanos, son merecedores de respeto.

Pero no es ése el tema, señor ministro, hoy nos encontramos igual que en el año 1992. Han transcurrido diez años. ¿Responsables? Todos los responsables que ha tenido el Ministerio; diez años en los que no se ha producido un avance en el aeropuerto Reina Sofía. Y, señor ministro, hay muchísimos parámetros para medir las capacidades de un aeropuerto, y no el número de pasajeros, que ya hoy es elevadísimo, del orden de 10 millones de pasajeros al año, sino el número de aeronaves y, sobre todo, la concentración que las aeronaves tienen en determinados días del año. Yo tengo aquí unos cuadros realmente interesantes que ponen de manifiesto que dos días, martes y viernes, según un estudio que se hizo de la tercera semana del mes de enero —los expertos en planificación aeroportuaria suelen utilizar esa tercera semana como, digamos, período de tiempo experimental de medición—, los datos son espectaculares. El número de operaciones que se hacen los martes y los viernes en el aeropuerto Reina Sofía prácticamente suman el 50 por ciento del número de operaciones en el año. La concentración es espectacular. La reducción del número de estancias de los turistas que ocupan las camas, columna vertebral de la economía de canarias, el sector turístico, supone que aumenta el número de aeronaves que aterrizan en ese aeropuerto. Pero es que las previsiones de crecimiento son espectaculares, porque, además, hay normativa vinculada al régimen económico-fiscal canario todavía por desarrollar, los artículos 5, 6 y 7, vinculados a materia de transporte aeronáutico, que van a incentivar mucho la utilización de ese aeropuerto.

Señor ministro, le planteo un tema concreto, que es la gran preocupación que existe hoy en día vinculada al

sector turístico, a las instituciones públicas: hay que conocer qué decisión va a tomar AENA, y no me quiero referir a la elaboración del plan director, porque me remito a lo que le dije antes en otro punto, que en el año 1997 estaba aprobado un plan director. Los planes directores no han surgido de este decreto que obligaba a tenerlos elaborados en diciembre de 2000, sino que el plan director del Reina Sofía existía redactado, aprobado por la Dirección General de Navegación Aérea, al amparo de otra normativa, no me lo mezcle ahora con el Plan de infraestructuras del actual Gobierno hasta el 2007. Esto es otra cosa, esto viene con otra tramitación.

Señor ministro, el aeropuerto Reina Sofía está colapsado, todo el suelo es de titularidad pública, lo ha aportado el Cabildo insular de Tenerife a lo largo de decenas y decenas de años, no hay problemas de suelo, hay que tomar decisiones ante la dualidad que se plantea, bien la pista paralela a la actual por el lado sur, a 375 metros, bien la pista por encima. Yo vengo detectando que la línea directriz de trabajo de esa pista norte, aunque probablemente es una apreciación infundada por mi parte y podría usted corregirla en estos instantes, tal vez como consecuencia de decisiones de AENA no se va a llevar a cabo. Si lo que se va a construir es la pista sur, paralela a la vigente, nos retrotraemos al año 1992 y hemos perdido 10 años.

De la misma manera que yo puedo hacer un análisis crítico de que en Barajas, por una serie de circunstancias y de falta de entendimiento entre distintos departamentos gubernamentales o con ayuntamientos afectados, se ha producido la circunstancia lamentable de una serie de años que se perdieron y que han traído consigo el colapso y la concentración de aeronaves, en el aeropuerto Reina Sofía estamos en esa misma situación: 40 operaciones por hora es una situación límite en un aeropuerto que tiene una sola pista. La fórmula dual con otra pista paralela por la zona sur incrementaría el tráfico en aquellos momentos punta en unas 10 ó 15 operaciones por hora. No es solución de futuro. Si se lleva a cabo esa fórmula, sin duda alguna habrá que estar haciendo la pista por encima cinco o seis años después. Yo le pido esencialmente, señor ministro, que sobre algo que ha estado detenido, reitero, cinco años —¿imputable a quién? no quiero establecer culpabilidades, el pasado, pasado está, estamos en el mes de mayo de 2001 y hay que resolver ese tema, que es una demanda absolutamente prioritaria— el Ministerio tiene que tomar una resolución: tiene que resolver un concurso que lleva cinco años sin resolverse. Las ofertas están ahí. Tomen la decisión que estimen oportuna; escuchen a los grupos parlamentarios y escuchen a las instituciones públicas. Desde luego, son muchas las consideraciones que yo le podría hacer sobre esta materia, señor ministro, que son necesarias. Por ejemplo, entre la pista actual, en momentos punta, con capacidad máxima de 40 operaciones por hora, más la nueva, según los datos que obran en mi poder, se llegaría a 50 operaciones por hora. Sin embargo, con la pista actual y la pista norte se llegaría a 85 operaciones por hora. La pista norte, que se sitúa en una cota superior a la pista actual, tiene sin duda alguna la dificultad de la diferencia de cota, que hoy es un tema salvable. Pero, además, su Ministerio, a través del Ente Puertos del Estado, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, tiene la obligación y está avanzando —algo que me satisface enormemente, porque es una aspiración de los últimos 30 años de la isla de Tenerife— en el desarrollo del puerto industrial de Granadilla, municipio en el que se ubica el aeropuerto.

En consecuencia, aeropuerto, puerto industrial de Granadilla, gran zona de actividades logísticas en Canarias y fundamental en la isla de Tenerife para la redistribución de mercancías hacia las islas menores de La Palma, Hierro y La Gomera, o de la provincia oriental, Lanzarote y Fuerteventura, constituirán sin duda alguna todo un conjunto operativo básico. Pero, por razones medioambientales y naturalmente por razones de limitación geográfica —es una isla— el puerto industrial de Granadilla, requiere una barbaridad de millones de metros cúbicos de cantera para su construcción. Tengo aquí los datos: del orden de 30 millones de metros cúbicos. Sin duda alguna es una cifra espectacular, pero necesaria en la isla. Porque claro, si son 19 billones de pesetas las inversiones en un plan de infraestructuras del Gobierno español en toda España, que nosotros apoyamos en determinadas materias, porque es un lanzamiento de España hacia la modernidad —nadie lo negará nunca, por ejemplo en materia de política ferroviaria y de alta velocidad— también tiene que tener algún reflejo en lo que es, entrecomilladamente, la alta velocidad en Canarias: las inversiones en puertos y aeropuertos. Pues bien, una inversión de AENA en la operación de desmonte para equiparar cotas entre la pista norte y la actual y el área terminal entre las dos, que está estudiado por el Cabildo insular de Tenerife, ese volumen de materia serviría para el relleno pertinente de materia prima que se necesita para ese puerto industrial de Granadilla para graneles sólidos y líquidos, dado que la central térmica que suministra la energía eléctrica a la isla de Tenerife se ubica en aquella zona.

En consecuencia, señor ministro, yo estoy haciendo planteamientos concretos. Ha tenido usted una intervención de naturaleza teórica, pero lo que yo le estoy haciendo no es un planteamiento irracional o no fundamentado en toda una evolución, en toda una historia. El aeropuerto Reina Sofía no puede continuar en esa situación de indefinición. Pasemos la cortinilla, no exijamos responsabilidades, miremos hacia delante y hagamos una actuación potente, valiente, ambiciosa, de futuro para el desarrollo de la infraestructura aeroporturaria básica de Tenerife.

Señor ministro, esa actuación en la isla de Tenerife es singular. Permítame, señor presidente, su generosidad: consumiré solamente dos minutos más porque la

petición de comparecencia también era relativa al aeropuerto de Gando, en la isla de Gran Canaria, y esos dos minutos serían los siguientes. Señor ministro, de igual manera que en 1992 los responsables de AENA —me expreso metafóricamente—, con un proyecto bajo el brazo, se dirigieron al Cabildo insular de Tenerife para el desarrollo aeroportuario del aeropuerto Reina Sofía en Tenerife y conocer el criterio de la institución representativa de la isla, lo mismo hicieron con otro proyecto bajo el otro brazo: un proyecto equivalente de relanzamiento, de modernización del aeropuerto de Gando, en la isla de Gran Canaria, que tiene un número muy superior en aeronaves, tráfico de pasajeros y de mercancías que el Reina Sofía. En mercancías, fundamentalmente por la proximidad al continente africano y el papel de intercambiador de mercancías que se produce con el área geográfica más inmediata de la zona oriental canaria, concretamente la provincia de Las Palmas de Gran Canaria. Respecto de ese aeropuerto de Gando, que no tiene un pasado digamos tan condicionado por determinadas circunstancias luctuosas, a las que nunca quiero referirme, el Cabildo insular de Gran Canaria recibió en ese año 1992 a los responsables de AENA y se analizó la propuesta de ampliación del área terminal. No de un nuevo campo de vuelos ni de una nueva pista, porque el aeropuerto de Gando ya disponía en aquel momento de dos pistas, más una de naturaleza militar que no tiene nada que ver con este tema, a no ser que algún día esa base militar desaparezca. El Cabildo insular de Gran Canaria aceptó esa propuesta, que se desarrolló y se terminó a finales del año 1996, y su compañero de gabinete, el ministro de Fomento en aquel momento, señor Arias-Salgado, tuvo la oportunidad de inaugurar la hoy magnífica área terminal, la magnífica zona de carga de mercancías y una excelente instalación de equipamientos de ayudas a la navegación en el centro de control del área del Atlántico en lo que a navegación se refiere. Hoy, el Cabildo insular de Gran Canaria viene demandando un desarrollo aeroportuario que, si bien es cierto que existen problemas, como por ejemplo en un núcleo vecinal que se llama Ojos de Garza, son problemas que pueden ir salvándose en el futuro, por lo que demando información al ministro de Fomento acerca del desarrollo aeroportuario del aeropuerto de Gando.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Quiere intervenir el señor Rivero? **(Asentimiento)**. Tiene la palabra S.S. en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE:** Señor ministro, hay una cuestión a la que se ha referido S.S. en su primera intervención que, no por ser obvia y de sentido común y racional deja de ser importante, que es la apuesta decidida del Gobierno por fortalecer, por potenciar el conjunto aeroportuario canario, fundamentalmente para entender lo que es un archipiélago alejado y la importancia, lo que significa, no solamente desde el punto de vista de la cohesión territorial sino desde el punto de vista social y económico, ese instrumento que son los aeropuertos en Canarias, donde obviamente no hay posibilidades de tener sistemas de transporte alternativo. No es el caso de un aeropuerto en territorio continuo, por muy importantes que éstos sean pero que ante cualquier eventualidad, ante cualquier colapso o situación extrema siempre tienen la alternativa de otros modos de transporte.

Es cierto que a lo largo de los últimos seis o siete años el Ministerio de Fomento ha hecho un gran esfuerzo en la mejora de los aeropuertos canarios, donde se han invertido más de 50.000 millones de pesetas. Pero no es menos cierto que estamos hablando del conjunto aeroportuario más importante del Estado español, de un conjunto aeroportuario que en estos momentos mueve casi un 30 por ciento del tráfico, del volumen total de pasajeros de todo el Estado; y estamos hablando del conjunto de una red aeroportuaria que más beneficios aporta a AENA, que contribuye al conjunto de la red de aeropuertos del Estado español. Y ha hecho una afirmación que también es importante, que no solamente tenemos que mirar para el presente y para el pasado, lo que se ha hecho y lo que se está haciendo en estos momentos, sino el futuro.

En el futuro ha dicho que tendremos la capacidad suficiente para anticiparnos a los problemas que puedan surgir. Yo creo que ahí es donde debemos centrarnos. Más que mirar hacia atrás, tenemos que ser capaces de que no se produzcan situaciones que nos lleven a poner en riesgo, desde el punto de vista social y económico, el aeropuerto en Canarias.

Dentro de esas tres fases en que ha situado la planificación en estos momentos el Ministerio con respecto a las actuaciones aeroportuarias, unas están en marcha y obviamente no tienen en estos momentos discusión, puesto que todas son necesarias, otras las sitúa en el horizonte del plan de infraestructuras 2000-2007 y precisamente en ese horizonte del plan de infraestructuras del año 2000-2007, con los estudios en la mano, es donde tenemos que situar la segunda pista del aeropuerto Tenerife Sur. Todos los datos indican, siguiendo la evolución del tráfico de pasajeros que está teniendo este aeropuerto, que en cinco o seis años se producirá el colapso. Independientemente de lo que decía el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Segura, es absolutamente inconcebible un aeropuerto con una sola pista. Ya tuvimos una triste experiencia en el año 1995, en que se creó un problema importantísimo en la isla. El número de operaciones-hora que se registrarán en cinco o seis años nos obligará de forma imperiosa a contar con la segunda pista. Por lo tanto, en el horizonte del plan de infraestructura tiene que estar enmarcado el aeropuerto de Tenerife Sur.

El horizonte máximo del plan director de infraestructuras del año 2015 tiene también que contemplar necesariamente la segunda pista para algunos —la tercera, para otros— del aeropuerto de Gando. Las obras

para incrementar en una pista el aeropuerto de Gando afectan a un núcleo de población muy importante y es necesario que las administraciones competentes tengan el tiempo suficiente para realizar las actuaciones tendentes a liberar el suelo necesario. Por lo tanto, en el plan director próximo a aprobar, entendemos que debe contemplarse la necesidad de esta nueva pista para el aeropuerto de Gando.

Estamos en un momento muy importante porque, por una parte, hay una disposición política —yo tengo que reconocerlo— para impulsar las obras necesarias desde la anticipación, para no generar esos problemas de futuro, y por otra parte, por lo menos en la opinión de Coalición Canaria, esa disposición, desde el punto de vista político, que está teniendo el Gobierno no está teniendo la misma respuesta desde el punto de vista técnico. Los criterios técnicos, que son muy importantes, entendemos que están imposibilitando determinados acuerdos que propicien el consenso entre el Gobierno del Estado y el Gobierno de Canarias, los cabildos, a fin de hacer posible que se cierren definitivamente los planes directores de ambos aeropuertos.

Como bien indicaba el señor Segura, tenemos que empezar a pensar en por qué no se concretan cosas y por qué no empezamos ya a precisar cuestiones de cara a la resolución de estos problemas. Si no, nos vamos a encontrar a finales del mes de junio, cuando está previsto que se cierre la elaboración de los distintos planes directores, con que no va a ser posible encontrar acuerdos. Espero que no haya ningún problema con el aeropuerto de Gando, pero estamos en la eterna duda —duda que lleva ya casi una década— de si en el aeropuerto Tenerife Sur hay que hacer una pista a unos 300 metros al sur, más cercana al mar, o si hay que construir una pista a 1.300 metros en la parte norte, una pista pegada a lo que hoy es la autopista. La zona de expansión del aeropuerto de Tenerife Sur tiene una ventaja importantísima y es que todos los terrenos en estos momentos son públicos, adquiridos por el Cabildo de Tenerife, pero, independientemente de todos los asesoramientos necesarios, hay que tener en cuenta la racionalidad y el sentido común para garantizar el futuro. Cuando uno ve que los planes directores anteriores del Reina Sofía prevén que puede haber tres pistas, la actual, otra al sur y, para dentro de unos 15 ó 20 años, otra al norte, si en estos momentos tenemos la posibilidad de tomar decisiones para que con una sola pista se garantice el futuro definitivo de un aeropuerto, sin necesidad de nuevas inversiones, a mí me parece que hay que actuar con sentido común. No vamos a entrar a discutir en estos momentos si con la pista al sur el colapso se producirá dentro de 12 ó 15 años. Algunos dicen que, como el horizonte de un plan director son 15 años, no podemos contemplar el año 17 o el año 20. Para una inversión de esta naturaleza, yo creo que sí tendríamos que tener en cuenta el colapso de esa pista a 300 metros dentro de 20 años. Si la pista norte nos garantiza indefinidamente todos los incrementos de pasajeros, parece que lo sensato sería apostar por esa pista norte. Además, tenemos que tener en cuenta, como bien decía el señor Segura, que al lado se está construyendo el puerto de Granadillas, que necesita 20 millones de metros cúbicos de escombro y que hay que sacarlos de algún lado de la isla, que, como todas las del arhipiélago canario, tiene una alta sensibilidad desde el punto de vista ecológico. Veinte millones de metros cúbicos de escombros no se sacan de cualquier parte, pues es un atentado ecológico de primera magnitud. Se tiene la posibilidad, haciendo la pista en la parte norte, donde existen esos 20 millones de metros cúbicos de escombros; a 10 kilómetros de distancia aproximadamente se construye el puerto de Granadillas y se puede trasvasar ese escombro. Estamos hablando de dinero público y parte de lo que cuesta de más la pista norte se lo ahorran los recursos públicos con la construcción del puerto. Si además tenemos en cuenta que vamos a tener problemas con la pista pegada al mar, porque afecta por los ruidos a zonas turísticas, es un dato más para que apostemos por la pista norte. Además de eso, tenemos que tener en cuenta que la construcción de la pista sur necesita 10 millones de metros cúbicos de escombros, con movimiento de tierras muy importantes, que van a alterar toda una zona muy próxima a la zona de expansión turística. Independientemente de los informes técnicos, por ser una zona de extraordinaria capacidad de observación visual al Reina Sofía, el número de operaciones con la pista sur, que son 50 horas, pueden llegar a ser del orden del 60 ó 70, tema muy discutible, porque no siempre en el sur el tiempo es espléndido, por lo que se necesiten medios técnicos para la aproximación de las aeronaves. Así pues, no parece lógico que en estos momentos estemos en una situación de *impase*. Dudo mucho que, si no hay un impulso político, se pueda acometer definitivamente la redacción del proyecto con el horizonte que se han marcado los planes directores y poder llegar a tiempo, como decía el ministro, a fin de no tener un problema importante en el futuro en el aeropuerto Tenerife Sur.

Yo me quedo con la disposición al diálogo, con esa invitación al consenso que ha hecho el ministro al Gobierno de Canarias, al cabildo, a las fuerzas políticas, y le pediría su implicación directa en este asunto, porque o hay una implicación política o dudo mucho de que este asunto se pueda resolver en un corto espacio de tiempo. O lo resolvemos antes del verano o no llegaremos a tiempo en las obras de Tenerife sur para que en el horizonte de cinco o seis años no se produzca el colapso definitivo.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, las intervenciones de los portavoces del Grupo Socialista y de Coalición Canaria creo que han completado con

detalles históricos de los antecedentes y subrayando la importancia de adoptar decisiones lo que en mi primera intervención trataba de comunicar a esta Comisión.

Sobre sus intervenciones, quiero hacer dos puntualizaciones. La primera, señor Segura, que en ningún caso, ni en este ni en otros supuestos, como ministro, voy a suplantar a los especialistas. Esa no es la tarea de un responsable político de un ministerio. Los especialistas tienen su función, tienen su trabajo y tienen su responsabilidad. En ese sentido, confío en los especialistas de AENA, los especialistas del Ministerio y las asistencias técnicas con las que estamos trabajando en los planes directores, en concreto los que estamos tratando en esta Comisión en estos momentos. Segundo. Señor Segura, creo que no es bueno que empujemos a los responsables políticos a ser profetas de nada, mucho menos de acontecimientos que deseamos que se produzcan pero que no se han producido. Si es verdad que S. S. hoy puede decir que, desde el año 1992, había iniciativas en marcha que podrían haberse formalizado y desarrollado, también yo le podría hacer un listado de las muchas que no se pusieron en marcha y que ha habido que formalizar con sentido común y con paciencia. Si en el aeropuerto Reina Sofía trabajaron ustedes con suficiente grado de previsión y le parece que las últimas decisiones van lentas, a lo mejor otros nos encontramos con que, para los trazados del AVE a Levante, no se habían hecho las tareas previas con un plazo largo de maduración y hemos tenido que superar en el tiempo, con esfuerzo, decisiones que también requieren el consenso. Yo voy a aplicar los mismos criterios, señor Segura, le pido el mismo margen de confianza y también las mismas limitaciones. Repito, no se nos inste a suplantar a los especialistas sino a ser garantes de que los especialistas, en este caso en el diseño de infraestructuras aeroportuarias, cumplen con su responsabilidad. Si de verdad estamos de acuerdo en que, sobre las decisiones técnicas de los especialistas, es bueno un impulso entre administraciones, para contemplar los problemas funcionales, constructivos, presupuestarios y otros problemas complementarios, como la interrelación con la construcción de las infraestructuras, demos el margen para que esto se pueda producir. Es lo que he manifestado en mi primera intervención y lo que subrayo al puntualizar —no al rectificar sino al puntualizar— los datos que S. S. ha puesto sobre la mesa para urgir al Gobierno una respuesta.

En cuanto al señor Rivero, quiero decirle que tiene mucha razón cuando, al hablar de los planes directores, introduce un elemento que no he mencionado a lo largo de toda la mañana, pero que está explícito en el decreto en el que se explica qué es un plan director, cómo se realiza un plan director y cuáles son las previsiones estratégicas de un plan director. Precisamente por el carácter de los planes directores de planificación sometida a la realidad, a la evolución de la realidad, el decreto establece en su artículo 7 que los planes directores se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones. El que crea que un plan director es una condena o es una salvación, se equivoca. El plan director es un documento vivo, que habrá que ajustar, en un sentido o en otro, en función de la evolución de la realidad. No limita nada. Lo que hace es permitir la anticipación de situaciones que, si luego cambian, es necesario revisar; para que no haya ninguna duda, obliga a que se revise al menos cada ocho años. Por tanto, no supone ninguna incertidumbre para el año 2016, ni para 2017, ni para 2020; tiene un horizonte en el año 2015, que puede tener la continuidad que se le quiera dar desde las administraciones responsables de la planificación. En ese sentido, creo que habría que ayudar, desde la pedagogía de la comunicación, a eliminar algunos recelos en relación con los planes directores. No hay que pedir al plan director más de lo que debe dar en su concepción de diseño de las reservas de espacios, que no son los proyectos, ni tampoco atribuirle unos poderes negativos, si la decisión que se contempla en el año 2001 no es la que luego, en el año 2003 o en el 2004, debería contemplar, porque en ese momento hay amplia libertad y mandato expreso para su revisión.

Por tanto, si existe ese compromiso de acelerar las decisiones de planificación de los planes directores para poder pasar a la concreción de las actuaciones a través de los proyectos, creo que deberíamos comprometernos entre todos a ese esfuerzo. Desde luego, en la tarea que tengo encomendada, no en la suplantación de otras tareas, procuraré que no se pierda ni un minuto, pero sigo apostando por los buenos acuerdos antes que por los acuerdos rápidos, especialmente cuando se trata de acuerdos que afectan no al ejercicio 2001, sino a muchos años de diseño y ejecución de infraestructuras y a muchos años de servicio de esas infraestructuras.

Con esa actitud espero seguir compareciendo ante ustedes, responsables políticos, a lo largo de planes directores —si estuviéramos en ferrocarriles o en autovías, diría lo mismo de los estudios informativos— y espero también, en la responsabilidad que nos queda con otras administraciones con competencia en la ordenación del territorio y el urbanismo —cabildos, Gobierno autonómico y ayuntamientos—, hacer posible que la reciprocidad nos permita alcanzar estos acuerdos. Me parece que esto es lo que procede en estos momentos y confío en que, en un plazo breve y razonable de tiempo —ojalá antes del mes de agosto—, podamos celebrar estos acuerdos. Repito, invito también a que el resto de las instituciones mantenga el espíritu de reciprocidad con el que se deben abordar cuestiones que afectan al desarrollo futuro de infraestructuras básicas, en este caso para la Comunidad Autónoma canaria.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor ministro, le rogaría que no me responsabilizase de cosas que no he dicho. En primer lugar, nunca he pretendido suplantar a

los técnicos ni que el ministro suplante a los técnicos. Lo que ha caracterizado siempre a este diputado que le habla en su condición de diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife, a lo largo de toda su vida profesional y política, ha sido un afán por la lectura y por el enriquecimiento intelectual derivado de esa lectura. Le aseguro que me he leído los informes de Ineco, de Consultrans, de Peat Marwick, y otros muchos a lo largo de los últimos años y he sacado conclusiones que configuran un criterio político de quien les habla.

En 1992, AENA ya hizo una previsión, que el aeropuerto Reina Sofía, en 2000, alcanzaría un nivel de operaciones que haría insoportable la situación, situación a la que se llegó en 2000. En el año 2000, los dos días singulares, martes y viernes, porque la economía de la isla está vinculada a ese sector, se ha alcanzado un nivel espectacular de operaciones. Tengo los datos. Los martes, del orden de 200 a 220 operaciones a lo largo del día; a lo largo de ocho o nueve horas, no de las veinticuatro horas, se realizan del orden de 40, 42 operaciones por hora en el aeropuerto Reina Sofía, que no tiene una pista alternativa ante cualquier emergencia. Además, las aeronaves que proceden de los aeropuertos de Amsterdam, de Gattwick, de Heathrow, de Luton, de Hamburgo, de todos los grandes aeropuertos, llevan grandes flujos de pasajeros y llegan ya con muy escasa capacidad de maniobra y de combustible. Es un hecho cantado por las propias compañías. Y que no exista una pista alternativa es gravísimo.

Señor ministro, para ser concretos, AENA abrió un concurso en noviembre, pactado con el Cabildo Insular de Tenerife, después de muchos diálogos. El Cabildo Insular de Tenerife es la entidad encargada de la regulación y de la ordenación del territorio de la isla, de la planificación en su conjunto. Se abre ese concurso y durante cinco años sigue abierto; ese concurso hay que resolverlo o dejarlo desierto. De ese concurso se derivaba el encargo —que primero tenía consignados 1.000 millones de pesetas para pago de honorarios y ahora tiene 1.500— al equipo redactor del tipo de pista, del campo de vuelo y de la nueva área terminal. Que, en mayo de 2001, no se haya resuelto un concurso que se abrió en noviembre de 1995, es absolutamente injustificable, desde mi punto de vista. Es más, si se resolviese ahora, por la fórmula que fuese, la nueva pista no entraría en funcionamiento hasta el año 2007. Señor ministro, el aeropuerto Reina Sofía está colapsado y ¿cuál es la función de este parlamentario, en representación de su grupo? Hacerle llegar la preocupación política, estimularle políticamente a la toma de decisiones, que vendrán inspiradas por los informes.

Con esto termino, señor presidente. Los informes de todos los servicios técnicos de una institución señera para un canario, como es el Cabildo Insular de la isla de Tenerife, que tuve el honor de presidir en una etapa de mi vida, derivados de los estudios técnicos de AENA, como consecuencia de los equipos multiprofesionales que se constituyeron, hacen unas recomendaciones que ponen de manifiesto que, a día de hoy, el aeropuerto está colapsado con 40 operaciones por hora. Si se hiciese la nueva pista paralela a la actual, a la que hice referencia, se alcanzarían 50 operaciones por hora y el colapso se alcanzaría en el 2003.

Señor ministro, sin ser alarmista ¿cuál es la intencionalidad de la petición de su comparecencia? Aquí no está usted en condiciones de producir una resolución, pero si usted se va de aquí con la preocupación de que hay que adoptar decisiones urgentes para combatir la negligencia que ha caracterizado a lo largo de los últimos años, hará un gran servicio a la comunidad canaria. Eso es exclusivamente lo que le pido. Salga de esta Comisión sensibilizado y usted, que es un hombre operativo, que toma decisiones, tome decisiones políticas, impulse esto y vamos a dejarnos de teorías para un foro académico u otros ámbitos, como el plan hasta el 2007 y los 18 billones. Estamos en un caso concreto. No quiero hablar del AVE, sino del Reina Sofía. Hay que resolverlo, hay que tomar decisiones, señor ministro. Adóptelas, porque es un tema de vital importancia. Se lo digo así, con absoluta claridad. Demuestre una vez más que es un hombre operativo.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Rivero ¿quiere intervenir?

El señor **RIVERO BAUTE:** Señor ministro, compartimos el objetivo general, que fue el expresado por usted en su primera intervención sobre la importancia estratégica de los aeropuertos en Canarias. Como compartimos ese objetivo general y su sensibilidad por entender la importancia de los aeropuertos en un archipiélago alejado, Coalición Canaria va a trabajar, como fuerza política mayoritaria en Canarias y, en este momento, con mayoría absoluta en el Cabildo de Tenerife, que es el órgano de Gobierno de la isla, prestando la máxima colaboración, tanto desde el punto de vista parlamentario como desde el punto de vista de las instituciones donde gobierna el Gobierno de Canarias, el Cabildo de Tenerife, en buscar y cerrar cuanto antes un acuerdo.

Los horizontes de los planes directores son quince años, pero los planes directores no son dogmas de fe y se pueden ir revisando. En el caso de Gran Canaria, y ahí es donde apelaba, no para que se suplantara a los técnicos ni a nadie, sino para dar otra lectura a las cosas, tener otra visión, por encima de la estrictamente técnica, porque los técnicos tienen una función y los planes directores tienen un horizonte de quince años y en ellos se centran a trabajar. No están pensando más allá, porque no es su función; la de los políticos, sí. En el caso del aeropuerto de Gran Canaria, tenemos que tener en cuenta la imperiosa necesidad de prever el crecimiento de ese aeropuerto. No estamos en un territorio cualquiera; estamos en una isla, donde el territorio es escaso, donde la fragilidad de todo lo que se haga sobre el territorio también es muy importante, así como la

necesidad de contemplar cuanto antes medidas disuasorias para evitar asentamientos humanos en la posible zona de expansión del aeropuerto. Es imperiosa la necesidad —insisto— estratégica de contemplar una nueva pista en el aeropuerto de Gando.

Respecto al aeropuerto de Tenerife-Sur, no hay que entrar en disquisiciones técnicas sobre si el horizonte son 8, 10, 12, 14, 15 años. ¡Qué mas da! No es una discusión que merezca la pena tener, ni siquiera merece la pena discrepar con los técnicos. No me sirve que el plan pueda ser revisado dentro de 8 o de 15 años si en este momento tengo que hacer una inversión de 40 a 60.000 millones de pesetas para construir una pista, la pista sur pegada al mar y, después, se me obliga a construir otra nueva pista cuyo coste, dentro de 15 años, será 100.000 millones de pesetas. Si en estos momentos se construye esa pista al norte, estoy resolviendo todos los problemas, no estoy creando problemas de ruido a una zona turística, estoy resolviendo un problema medioambiental, estoy resolviendo el tema del puerto de Granadilla. Por tanto, ahí es donde hay que poner algo más que la visión técnica. Merece la pena hacer una reflexión. Para esa reflexión o cualquier otra para mejorar el conjunto aeroportuario, tiene usted la colaboración de Coalición Canaria.

El señor **PRESIDENTE:** Señor ministro, tiene la palabra para cerrar la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Quería hacer dos apuntes muy rápidos en relación con estas segundas intervenciones.

Señor Segura, con sus propias previsiones, la segunda pista en Tenerife Sur, si se toma la decisión ahora, se pondrá en servicio el año 2007. Si debiera estar en servicio hoy, en el año 2001, nos retrotraería la decisión al año 1994, fecha en la que no se adoptó esa decisión. No quiero hacer ninguna cuestión histórica de cómo estaban las previsiones de cada uno de los aeropuertos. Es verdad que en Tenerife Sur hay un problema, vinculado a la pista, que S.S. ha citado en relación con la situación de la terminal. En el consejo de administración de AENA de anteayer, 28 de mayo, se acordó iniciar un expediente para la contratación de las obras de la mejora o ampliación de la terminal, a base de una remodelación o adaptación de la planta de llegadas, por un importe de 4.200 millones, con el objetivo de aumentar la eficiencia del terminal, reordenando las salidas y las llegadas, separándolas en niveles diferentes, con un nuevo edificio anexo para llegadas de 5.500 metros cuadrados, acondicionamiento de 29.000 metros en la cota cero y tratamiento de agua, acondicionamiento de 8.500 metros cuadrados en la cota 5, más las correspondientes obras de urbanización y de saneamiento, más la incorporación de nuevas cintas de tratamiento de equipajes de llegada. Espero que el problema que S.S. citaba, comparado con Gran Canaria, de la actual terminal de Tenerife Sur, con estas decisiones recientes del consejo de administración de AENA, pueda quedar solucionado y que se mejoren las condiciones de utilización a los pasajeros en el aeropuerto de Tenerife Sur. Confío en que las grandes decisiones de planificación que afectan a la decisión, no ya de construir la segunda pista, que no es que esté cuestionada, sino a los calendarios y a la funcionalidad o a la ubicación de estas pistas, sean las decisiones básicas con las que cerremos los acuerdos de los planes directores de estos dos aeropuertos.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, con la intervención del ministro queda cerrada la comparecencia.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta minutos de la tarde.

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**