



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 303

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 23

celebrada el miércoles, 26 de septiembre de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Relativa a la instalación de pasos elevados en la N-VI a su paso por los municipios de Cambre y Oleiros (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000925) | 9304 |
| — Sobre el estacionamiento de un calendario y plazos de ejecución, así como dotaciones económicas suficientes que permitan adjudicar y ejecutar los proyectos aprobados de los tramos Nerja-Motril y Motril-Adra de la autovía del Mediterráneo. Presentada por el Grupo parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000243) | 9306 |
| — Relativa a la mejora del servicio ferroviario en el trayecto Almería-Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000831) | 9309 |

— Sobre el túnel ferroviario internacional de Somport. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000847)	9311
— Relativa a la construcción de la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000307)	9314
Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:	
— El cumplimiento del mandato del Pleno del Congreso de los Diputados del 28 de abril de 1998, derivado de la aprobación por unanimidad de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista relativa a la ley de navegación aérea y aeropuertos del Estado. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000337)	9318
— Los planes directores para los aeropuertos de Galicia. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000357)	9331

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA INSTALACIÓN DE PASOS ELEVADOS EN LA N-VI A SU PASO POR LOS MUNICIPIOS DE CAMBRE Y OLEIROS (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/000925)**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días a todos.

Señorías, no son ajenos ustedes a que existen una serie de turbulencias en el orden del día y vamos a tratar de ser justos y equitativos con todos.

De momento, y digo de momento porque luego no sé qué ocurrirá, vamos a pasar, por acuerdo de los portavoces y de la Mesa, a debatir en primer lugar la proposición que figuraba en el punto número 5 del orden del día, y sucesivamente iremos viendo cuáles son las posibilidades de debate para compaginar con el resto de las Comisiones.

De momento damos comienzo a esta sesión de la Comisión con el debate de la proposición que figura con el número 5, relativa a la instalación de pasos elevados en la Nacional VI a su paso por los municipios de Cambre y Oleiro, en A Coruña, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, y su portavoz tiene la palabra para su defensa.

El señor **AYMERICH CANO:** Esta proposición no de ley obedece a un compromiso pendiente del Gobierno y a una promesa permanentemente incumplida; digo una promesa incumplida porque son ya varias las iniciativas realizadas por el BNG en las que se le pregunta al Gobierno acerca de la construcción de pasos elevados que eviten los accidentes, como mínimo ya dos en este verano con resultado de muerte de dos peatones

que intentaban cruzar una carretera nacional de cuatro carriles en ese punto, en O Seixal y en O Graxal. Por ejemplo, en una respuesta de 9 de marzo de 2001 decía el Gobierno respecto de la pasarela localizada en el punto kilométrico 588,8, en O Seixal, que se resuelve mediante un paso superior en la N-VI, incluido en el proyecto redactado enlace de San Pedro de Nós y que forma parte del plan extraordinario de seguridad vial. Pero, a pesar de este anuncio del plan extraordinario de seguridad vial, de proyectos de pasarela, la pasarela aún no está hecha y no hay previsiones de que se vaya a hacer en un plazo de tiempo breve. Mientras tanto, como dije, en agosto murió una persona, en septiembre murió otra, porque hay que darse cuenta de que entre Perillo y el cruce de O Seixal, es decir, en un tramo muy poblado de prácticamente dos kilómetros, no hay ningún semáforo, ningún paso de cebrá, ningún paso elevado, es decir, no hay ninguna forma de cruzar con seguridad esta vía que, como también reconoce el Gobierno en otra respuesta parlamentaria, constituye, por sus características, una travesía urbana; travesía urbana en la que, sin embargo, los vehículos van a velocidades muy superiores a los 50 kilómetros por hora y en la que los atropellos a peatones son tristemente frecuentes.

No parece haber intención por parte del Gobierno de solucionar esta situación, porque la semana pasada, y ante la petición de los dos ayuntamientos implicados, de Cambre y de Oleiros, de que sus representantes fuesen recibidos por el delegado del Gobierno para tratar un problema tan grave, ya que, como digo, está implicada la propia seguridad y la propia vida de las personas, el delegado del Gobierno en Galicia, con excusas de mal pagador como que no habían asistido los alcaldes sino otros representantes de esos dos municipios, olvidando en los dos casos que quienes acudieron fueron alcaldes en funciones, es decir, los primeros tenientes de alcalde, se negó a recibirlos, no se comprometió a realizar ningún tipo de actuación y dio a la ciudadanía un mensaje que, desde el punto de vista del BNG,

es muy negativo. Pensamos que a los ciudadanos lo que menos les interesa es si las administraciones se entienden mal o bien entre ellas, los ciudadanos lo que piden es que el entramado de las administraciones públicas funcione de forma eficaz y que las divisiones y discusiones que puedan tener, sobre todo en un tema tan grave como el que ahora estamos tratando, en el que está implicada la propia vida y la propia seguridad de las personas, las tengan entre ellas y no trasciendan a los medios de comunicación, sobre todo, como en el caso del delegado del Gobierno en Galicia, como excusa para no acometer, y urgentemente, la solución del problema.

Por esa razón, desde el Bloque Nacionalista Galego instamos al Gobierno a que en el plazo de tiempo más breve posible, es decir ya, porque parece que la obra ya está proyectada, que ya está incluida dentro de un plan extraordinario de seguridad vial en la N-VI, se instale un paso a nivel en el punto kilométrico 589 de la N-VI, en O Graxal, para permitir un acceso seguro a la parada del autobús situada en dicho punto. En este momento los usuarios del autobús lo abandonan a un lado de la carretera y tienen que cruzar al otro jugándose la vida, muchas veces tristemente con un resultado de muerte.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: El Grupo Socialista está de acuerdo con la proposición no de ley que se acaba de presentar y defender por el Grupo Mixto, en concreto por el Bloque Nacionalista Galego, aunque, como luego diré, creo que no debe ceñirse el paso elevado, tal como indica la proposición no de ley, al punto kilométrico 589, en O Graxal. Es necesario estudiar la situación de la N-VI desde Perillo a Guísamo, tramo que tiene una alta densidad de población a ambos márgenes de la carretera, con un flujo constante y necesario de peatones. El crecimiento urbano a ambos lados ha sido de una densidad enorme, con nuevas urbanizaciones, nuevas necesidades en zonas como el O Graxal, Nós, etcétera. Por tanto, nosotros añadiríamos que se construyeran los pasos de peatones necesarios que eviten los continuos accidentes de peatones. En este momento es cierto que hay una auténtica falta de seguridad vial, pero también es necesario ejecutar de una vez por todas, y lo quiero decir aquí, el enlace en el cruce de la N-VI con los desvíos necesarios a la autopista y A Coruña en el lugar concreto de O Seixal. Hay un proyecto, están los terrenos a disposición, por tanto no sé muy bien a qué se espera para realizar ese enlace que derivaría el tráfico rodado, y al crear algunos pasos elevados facilitaría muchísimo en ese tramo concreto el cruce de peatones, sabiendo además que ese enlace y el propio proyecto prevé diversos pasos peatonales.

En esa línea va una proposición no de ley que mi grupo ha presentado, que se debatirá en su momento en esta Comisión. Por tanto, sí estamos de acuerdo con la iniciativa presentada, sería un paso adelante. Votaremos afirmativamente, pero si no se han adoptado esas medidas, volveremos a debatir el tema que acabo de esbozar, referido a todo el tramo de la N-VI y al enlace con O Seixal. Además, esto tiene un riesgo añadido, que son las largas caravanas de enlace con la autopista A-9 y con la propia ciudad de A Coruña, y cruzar, como ya se ha dicho aquí, para los peatones supone el tener que ir sorteando vehículos con el riesgo de ser alcanzados. Por tanto, es un incumplimiento del Gobierno que debe resolver con prontitud, ya que de otro modo se crearía un auténtico conflicto social, como ya apareció estas últimas semanas en los medios de comunicación con personas cortando el tráfico, y no son precisamente personas incitadas a ello, sino que las muertes y los atropellos dan como consecuencia estas situaciones cuando no se resuelven estos conflictos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **PÉREZ CORGOS**: Cuando se producen hechos como la muerte de peatones al intentar cruzar una calzada, evidentemente la preocupación de quienes tienen la responsabilidad de velar por los intereses públicos se acrecienta. Retomando las palabras de los portavoces que me han precedido, es claro que en esta zona se ha producido, y lo decía la señora Marón, un importante crecimiento urbanístico en los últimos años; crecimiento urbanístico que debería haber puesto en alerta a los responsables de la política municipal, de los ayuntamientos de Cambre y Oleiros, para solucionar este problema que se les venía encima. Efectivamente, el Gobierno está preocupado y está trabajando en este tema, prueba de ello es que el propio delegado del Gobierno había concedido cita a los alcaldes de los dos municipios para conversar sobre esta situación. Al parecer, tanto el alcalde de Cambre como el alcalde de Oleiros estaban de vacaciones, ésa fue la disculpa que dieron. Yo creo que cuando hay un tema de tan alta preocupación las vacaciones no se deben coger en el mes de septiembre, cuando el delegado del Gobierno le ha dado una cita. Así lo ha entendido también el alcalde de Cambre, que ha solicitado una nueva cita, que se le ha concedido creo que para pasado mañana, viernes. Por tanto, la Administración central del Estado y el Ayuntamiento de Cambre siguen negociando y hablando de esta situación.

Es cierto que había la previsión de construir una pasarela; previsión que se contenía ya en un convenio entre el Ayuntamiento de Cambre y una promotora privada de viviendas de una de esas urbanizaciones. No sé cuál es la razón por la que no se ha llevado a cabo ese convenio, quizá por el fallecimiento en circunstancias

todavía no aclaradas del mayor accionista o propietario de esa promotora. Lo cierto es que las negociaciones siguen abiertas, que ésta es una preocupación de la Administración de carreteras y que en breves fechas se encontrará un punto de acuerdo y una solución a este problema. Cada uno tiene que asumir sus responsabilidades. Los ayuntamientos tendrán que poner mucho de su parte y en esa negociación entre Administración central y administraciones municipales hallaremos el punto de encuentro y la solución a este conflicto. Yo creo que no es el momento para que el Congreso de los Diputados apruebe esta proposición no de ley, instando al Gobierno a tomar unas medidas que ya el propio Gobierno contempla.

— **SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN CALENDARIO Y PLAZOS DE EJECUCIÓN, ASÍ COMO DOTACIONES ECONÓMICAS SUFICIENTES QUE PERMITAN ADJUDICAR Y EJECUTAR LOS PROYECTOS APROBADOS DE LOS TRAMOS NERJA-MOTRIL Y MOTRIL-ADRA DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/000243)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta proposición recuperamos el orden del día prefijado y pasamos a debatir la que figuraba con el número 1, sobre el establecimiento de un calendario y plazos de ejecución, así como dotaciones económicas suficientes que permitan adjudicar y ejecutar los proyectos aprobados de los tramos Nerja-Motril y Motril-Adra, de la autovía del Mediterráneo. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista y, para su defensa, tiene la palabra la señora Pleguezuelos.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Señor presidente, señorías, creo que prácticamente todos ustedes conocen la autovía del Mediterráneo y saben que une todas las provincias del litoral mediterráneo, obviamente. Realmente une todas, salvo una: Granada. Granada es el agujero negro que tiene la autovía del Mediterráneo porque llega exactamente hasta Nerja —se inauguró el último tramo de la provincia de Málaga hace pocos meses—; se interrumpe exactamente en Nerja, que es donde finaliza la provincia de Málaga y comienza la de Almería, hasta Adra que es, como ustedes saben también, el primer municipio de la provincia almeriense. Por tanto, sólo hay una provincia, Granada, que queda fuera de ese arco mediterráneo unido por un eje de alta capacidad. Les aseguro, señorías, que para la provincia de Granada en su conjunto, y muy especialmente para la comarca de la costa granadina, es muy importante que esa autovía sea una realidad; lo es para su desarrollo socioeconómico y para su vertebración territorial tanto con las dos provincias limítrofes como

con el resto de Andalucía y, desde luego, de toda España.

La verdad es que tengo que hacerles una confesión. Cuando observé que había una proposición no de ley del Partido Popular para su debate en esta Comisión —en la que es verdad que retrasa de forma sustancial los compromisos adquiridos tanto por el ministro Rato en campaña electoral como por el propio ministro del ramo, el señor Álvarez-Cascos que en Almería, el 17 de febrero de 2000, confirmaba, afirmaba y se comprometía a tener finalizada esa autovía para el año 2005— descubrí y lamenté dos cosas que supongo que abordaremos en esta Comisión próximamente. La primera que le pide al Gobierno, curiosamente, que agilice la ejecución de la obra para que finalice antes del año 2007. Esto supone, en primer lugar, incumplir todos los compromisos pero, en segundo lugar, poner de manifiesto que incluso las previsiones del Plan de infraestructuras 2000-2007 no contemplaban la finalización para ese ejercicio económico. Pero lo que sin duda hemos lamentado todos los granadinos —yo he dado curso a esta proposición no de ley— es que en la exposición de motivos de la iniciativa popular, cuando habla de la importancia vital que tiene para el desarrollo socioeconómico de las provincias andaluzas este cierre de la autovía, señorías, nombra sólo a Málaga y a Almería. En Granada estamos muy acostumbrados a que esto ocurra, a pesar de lo que dice el señor Ollero —que lamento que no sea hoy la persona que dé la cara defendiendo esta iniciativa porque cuando va a proponer una transaccional o va a votar favorablemente sí se presenta, hoy lamento mucho que no sea él el portavoz y le toque al señor Atencia, un parlamentario de la provincia de Málaga, donde acaba de finalizar la autovía, por tanto está más tranquilo—, y le costará bastante más explicárselo a los granadinos. Pues bien, la exposición de motivos de la proposición no de ley del Partido Popular dice, leo literalmente: el cierre de la autovía del Mediterráneo entre Adra y Nerja es una obra de vital importancia para el desarrollo socioeconómico de las provincias de Málaga y Almería. Es lamentable que una vez más hayan olvidado que esos 80 kilómetros de agujero negro de la autovía transcurren precisamente por la provincia de Granada y, desde luego, para la agricultura y el turismo de la costa granadina es tan vital el desarrollo y la ejecución de esta autovía como lo es, sin duda, para la almeriense, y en el sentido turístico y de vertebración territorial para la provincia de Málaga.

Señorías, hemos presentado esta proposición no de ley por varias razones. En primer lugar porque esas tretas y argucias del Partido Popular de ir haciendo referencias continuas al pasado se van acabando ya porque, señorías, el Partido Popular ha elaborado ya seis presupuestos, es decir, se hereda a sí mismo desde hace cinco años y próximamente se va a heredar en el sexto. Como el primer gran tramo de esta autovía, el de Nerja-Motril, tiene finalizados y aprobados los proyectos

desde comienzos del año 2000, entendemos que han ralentizado la tramitación parlamentaria para no abordar esta ejecución. Es verdad, señorías, y así lo reconozco, que el segundo tramo, el de Motril-Adra, tiene más retrasada la tramitación, pero eso, sin duda, no exime del cumplimiento —voy terminando, señor presidente— de estos compromisos.

Para finalizar, si de verdad como dijo el señor Rato en la campaña electoral o si, como dijo el señor Álvarez-Cascos, es vital para estas tres provincias que se una, se finalice y se cierre el eje mediterráneo, la provincia de Granada reclama estar en la agenda política del Partido Popular, que ha destinado en estos cinco últimos años cantidades simbólicas —como ejemplo, en el año pasado, en el ejercicio de 2001, 4,3 millones para el tramo Nerja-Motril, ni para un pisito, señorías, tal y como está el asunto ni para la entrada de un pisito— y por eso pedimos, señorías, que hagan el favor de mostrar una auténtica voluntad política, presupuesten una dotación económica que permita el cierre de la autovía del Mediterráneo en la provincia de Granada, construyan estos 80 kilómetros y, por favor, que eso sea una realidad para el año 2005, que es lo que reclaman todas las provincias del litoral andaluz.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Atencia, en nombre del Grupo Popular.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señora Pleguezuelos, yo creía que hoy veníamos aquí a discutir una proposición no de ley del Grupo Socialista. Usted ha querido adelantar un debate de una iniciativa que el Grupo Parlamentario Popular tiene registrada en la Cámara y que está en el inventario de iniciativas de esta Comisión, que se refiere al tramo completo de la autovía del Mediterráneo que discurre entre las provincias de Granada, Almería y Málaga. Simplemente la emplazo a que, en su momento, cuando se discuta esa iniciativa y mi grupo la defiende usted pueda presentar las enmiendas que estime oportuno, pero me parece que hoy de lo que hay que hablar es de la iniciativa que usted plantea.

Vayamos al fondo de la cuestión. Usted ha afirmado no sólo la importancia de esta autovía, sino el hecho de que no se haya construido ni un solo kilómetro en la provincia de Granada, pero ¿quién es el responsable de esa situación? Los que durante los años ochenta y también los años noventa, tomaron dos decisiones de carácter político y administrativo. La primera fue no continuar todo el arco mediterráneo por todo el litoral andaluz entre las provincias de Almería y de Málaga, sino levantar la conexión con el Levante a través de la A-92, mediante la solicitud de transferencia por parte de la Junta de Andalucía a la Administración general del Estado. Fue una decisión política que tomó el Gobierno de la Junta de Andalucía, asumir como propia una determinada autovía y, además, esto representó

ralentizar y retrasar las inversiones del Estado en lo que era la conexión del arco mediterráneo. Esa fue una decisión que tomó el Partido Socialista cuando gobernaba en España y el Partido Socialista gobernando en Andalucía. Por tanto, ustedes asuman esa decisión que yo no comparto y que desde el Partido Popular criticamos pero que la tomaron ustedes; no pueden pretender echarnos a nosotros una responsabilidad que es única y exclusivamente una decisión del Partido Socialista. Pero es que no sólo se tomó esa decisión, la de unir el arco mediterráneo con el interior de Andalucía que, desde el punto de vista estratégico, podía tener sus efectos positivos, sino que se ralentizaron las decisiones políticas y administrativas para relanzar o poner en marcha todas las obras de la autovía del Mediterráneo entre las provincias de Almería y Málaga, fundamentalmente entre Adra y la provincia Málaga. Sólo hay que hacer referencia al retraso que se produce en las órdenes de estudio de la autovía entre Málaga y Nerja y entre Nerja y Adra, porque va por esos tramos de la provincia de Granada. Sólo me remito a un debate que se produjo sobre un tema muy similar en esta Comisión —que defendió por parte de su grupo el diputado señor Contreras e intervino por parte de mi grupo el diputado, miembro de la Mesa, señor Matarí— respecto a plantear los retratos y las responsabilidades que había por parte del Gobierno socialista en esta obra.

Le quiero decir varias cosas. Desde que gobierna el Partido Popular esta obra se ha colocado en la agenda de las actuaciones prioritarias y se puede demostrar por los hechos. Esta obra se va a ejecutar, en los tramos que van desde El Rincón de la Victoria hasta Adra, que es lo que estaba pendiente cuando ustedes dejaron el Gobierno, de acuerdo con las previsiones realizadas, es decir, desde El Rincón de la Victoria se va a ir avanzando hasta Algarrobo, hasta Torrox, hasta Frigiliana, hasta Nerja, hasta La Herradura, hasta Motril, continuando hasta Adra. ¿Qué ha hecho el Gobierno del Partido Popular en estos últimos años? Señorías, ejecutar tres tramos de la autovía del Mediterráneo; es cierto que era en la provincia de Málaga, porque así se ha empezado la ejecución de la planificación que ustedes mismos hicieron y que no he visto que hayan rectificado. Pero no se ha quedado ahí, no sólo hay tres tramos en servicio, actualmente hasta Nerja —donde por cierto no se cierra todavía el tramo, hay unos kilómetros en la provincia de Málaga hasta unir con la provincia de Granada—, es que además el pasado 1 de junio se autorizó, y finalmente se ha licitado, el tramo entre Nerja y La Herradura, en el término municipal de Almuñecar, una decisión muy importante para continuar esta obra que, además, representa una inversión superior a los 21.000 millones de pesetas, con la modalidad del método alemán, pago aplazado del precio al final de la obra.

Además, en los presupuestos del año 2001, por primera vez tienen consignación presupuestaria los siguientes tramos, que van desde La Herradura hasta

Taramay, en el término municipal de Almuñecar, y desde Taramay hasta Motril, como S.S. conoce, porque mi compañero Juan José Matarí ya dio sobrada información de la marcha de cada uno de los tramos. Está el Motril-Motril, que está englobado en el estudio informativo de conexión de la autovía Bailén-Motril y Mediterráneo; el tramo de Motril, proyecto que está pendiente de la declaración de impacto ambiental; el tramo Carchuna-Castell de Ferro, también pendiente el anteproyecto de la declaración de impacto ambiental; el tramo Castell de Ferro-Castillo de Baños, todos ellos en la provincia de Granada y cuyos proyectos de construcción están en redacción; el tramo Castillo de Baños-Albuñol, también con su proyecto de construcción en redacción; o desde la variante de Adra hasta Albuñol, que ya es el límite entre las provincias de Granada y de Almería, que también tienen su proyecto de construcción en redacción.

El Partido Popular ha considerado hasta ahora prioritarias estas obras, rectificando decisiones tomadas por el Gobierno socialista. No sólo se ha limitado a consignarlo en los presupuestos sino que es una realidad, con obras terminadas, licitadas o próximas a ejecutar. Pero es que además, señoría, la garantía de estas obras está en el Plan nacional de infraestructuras 2000-2007, al que usted ha hecho referencia. Estas obras se van a terminar en el ámbito temporal previsto en este Plan nacional de infraestructuras. Ya que ha hecho usted referencia a la apuesta por la provincia de Granada, le diré que es curioso que precisamente vengan ustedes, miembros del Grupo Socialista, a hablar de la apuesta por la provincia de Granada, precisamente ustedes que con decisiones como las que les he recordado o la de olvidarse de la autovía Granada-Motril, son los responsables de que hoy no esté en marcha una obra tan importante, tan complicada, tan costosa y tan necesaria para el desarrollo del conjunto de la provincia de Granada, especialmente de las conexiones del litoral granadino con la propia ciudad de Granada y con el resto de España, tanto desde el punto de vista turístico como para la comercialización de los productos agrícolas y pesqueros. Conviene que sepa S.S. que precisamente el impulso a la autovía Granada-Motril, que afecta en su último tramo a la autovía de la que estamos hablando, es del Gobierno del Partido Popular, frente al olvido permanente de su grupo.

Simplemente le digo que lo mejor que podrían hacer con la iniciativa de hoy, ciñéndonos al tenor literal de lo que proponían y de la enmienda que ha presentado, es retirarla, porque al fin y al cabo aparte de hacer valoraciones generales proponen algo que ya en este momento no está en la capacidad de esta Cámara; usted propone en el día de hoy —y lo estamos discutiendo a las diez y cinco de la mañana— que los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 contemplen tal o cual cosa. Los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 han sido ya presentado en el registro de

esta Cámara y, por tanto, de acuerdo con el Reglamento de la Cámara, todos los grupos y todos los diputados tienen la capacidad de plantear iniciativas de carácter presupuestario, en función de los presupuestos presentados.

Coincidiendo con usted en la necesidad de esta obra, pero no coincidiendo en ninguna de las otras valoraciones, me parece que lo más oportuno es que S.S. la retire y, en su caso, una vez conocidos los presupuestos para el próximo años, que presente la iniciativa que estime conveniente. **(La señora Pleguezuelos Aguilar pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pleguezuelos.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Solamente para aclarar al señor Atencia que esta proposición no de ley se debate prácticamente un año después de su presentación. Por tanto, la última parte de su razonamiento obviamente debería eximirla el señor Atencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por la aclaración. Señor Atencia, los mismos 20 segundos.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Una mera cuestión de orden aclaratoria. Esta iniciativa se discute en el día de hoy porque el grupo que la presenta y la diputada que la presentó hace unos meses dejó que decayera cuando estaba incluida en el orden del día, por alguna razón. Por tanto, impidió que esto se debatiera.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Señor presidente, eso se debatió en junio. Me parece que cuando al señor Atencia le faltan argumentos de peso tiene que inventar otros de mal estilo político.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pleguezuelos, ya ha quedado claro que esta iniciativa se ha debatido por lo que se ha debatido y tiene usted mucho tiempo hasta la votación para explicar al señor Atencia lo que quiera.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: No tengo ningún interés en hablar con el señor Atencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pleguezuelos, no nos ha dicho usted lo más importante: si admite o no la enmienda.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: ¿La enmienda de qué?

El señor **PRESIDENTE**: Una autoenmienda de usted.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Si es una autoenmienda es lógico que se admita. No se retira la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, muchas gracias.

Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 2 en el orden del día.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, no ha llegado aún el ponente. Solicitaría, si es posible, que se discuta en último lugar.

El señor **PRESIDENTE**: Si los portavoces no tienen inconveniente, por parte de esta presidencia tampoco lo habría.

¿Hay algún inconveniente? (**Denegaciones.**)

Habida cuenta de que los portavoces no tienen inconveniente y la Mesa parece que tampoco, esta iniciativa que figura con el número 2 en el orden del día pasaría a ocupar el último lugar.

— **RELATIVA A LA MEJORA DEL SERVICIO FERROVIARIO EN EL TRAYECTO ALMERÍA-MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/000831)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la iniciativa número 3, relativa a la mejora del servicio ferroviario en el trayecto Almería-Madrid, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, la proposición no de ley que voy a defender en nombre del Grupo Socialista tiene como objetivo fundamental intentar mejorar el servicio ferroviario que en estos momentos se presta entre Almería y Madrid; servicio ferroviario que, sin lugar a dudas, se ha empeorado después de la modificación que se hizo en junio de este mismo año.

Como todas SS.SS. saben, hace pocas fechas Túnez cedió el testigo de los Juegos del Mediterráneo a la ciudad de Almería. Con motivo de este evento, sin lugar a dudas importante para los almerienses, importante para la ciudad de Almería y también para su provincia, la mesa de las infraestructuras, que está integrada por partidos políticos, Partido Socialista, Partido Popular, Partido Andalucista, Izquierda Unida, y por los sindicatos Comisiones Obreras y UGT, así como por asociaciones empresariales, como la Cámara de Comercio y ASEM-PAL, ha liderado a lo largo de los últimos años un movimiento para que los Juegos del Mediterráneo no sean solamente unos magníficos juegos deportivos sino que también se aproveche este impulso para mejorar las infraestructuras. En esa línea, la máxima aspiración de la mesa de las infraestructuras y también de los almerienses es que en ese horizonte de 2005 pudiese estar terminado el tramo de autovía que anteriormente se ha estado debatiendo, el tramo entre Adra y Nerja.

Con eso se solucionaría el tramo al que anteriormente hacía referencia la señora Pleguezuelos, que son kilómetros que están en la provincia de Granada; a estas tres provincias se les daría una entidad económica, porque las tres tienen un desarrollo equivalente desde el punto de vista turístico y también agrícola. Por tanto, se entiende que esa es una actuación prioritaria para estas tres provincias, en especial para Almería.

De la misma manera pensamos que la alta velocidad, la conexión Almería-Madrid, a través del Levante, es de especial importancia y relevancia para la economía de nuestra provincia. Hemos estado intentando que eso se pudiese hacer en el horizonte del año 2005, pero las últimas informaciones del Ministerio de Fomento, algunas de ellas aparecidas recientemente en *El Mundo*, apuntan a que esta importante conexión a través de la alta velocidad no estará antes del año 2010. El Grupo Socialista va a seguir luchando para que esto se adelante lo más posible. El Ministerio de Fomento tiene prevista esta importante infraestructura para el año 2010 pero es más que evidente que la conexión de Almería a Madrid no puede seguir en las circunstancias anteriores, que no son las circunstancias del siglo XXI, ni tan siquiera del siglo XX; son conexiones que había en el siglo XIX. En estos momentos se tarda prácticamente siete horas en ese trayecto, a pesar de haber puesto un Talgo 7, un Talgo de última generación.

La situación actual es la siguiente. El tramo Almería-Huéneja tiene 79,6 kilómetros y está electrificado. el tramo Huéneja-Linares-Baeza tiene 162,4 kilómetros y está sin electrificar y el tramo Linares-Baeza-Madrid tiene 318,8 kilómetros y está electrificado. Total: 560,8 kilómetros. En este trayecto se tarda prácticamente siete horas. Hay que tener en cuenta que hay 20 tramos, que suponen un total de 268 kilómetros, en los que el tren no puede alcanzar una velocidad superior a los 100 kilómetros/hora y hay 100 kilómetros en los que la velocidad tiene que ser inferior a los 85 kilómetros/hora. Nosotros no estamos pidiendo en este momento, ni vamos a pedir, la reforma del trazado. Sabemos que eso es costosísimo y, a pesar de que se tarde 10 años, pensamos que no sería muy razonable estar invirtiendo en alta velocidad y a la vez estar trabajando en la mejora de esta línea. Nuestras propuestas se centran fundamentalmente en tres apartados que creemos bastante razonables y pedimos al Grupo Popular que los apoye como ya hizo el presidente del Partido Popular de Almería, señor Rodríguez Comendador, en la mesa de infraestructuras. La petición que voy a efectuar no es una petición solamente del Grupo Socialista sino que viene respaldada por lo que recientemente propuso la mesa de infraestructuras.

Las actuaciones las centraríamos en tres apartados. En lo que es propiamente infraestructura, creemos que es imprescindible que se acometa la electrificación del tramo Huéneja-Linares-Baeza, que son 162 kilómetros; ello supondría una reducción en el tiempo de viaje de

entre 60 y 90 minutos y por supuesto conllevaría ahorro económico y menos impacto ambiental. En cuanto al material remolcado, pensamos que de forma inmediata se debía de acometer la reposición (digo reposición porque ya funcionaba) del expreso. El expreso Almería-Madrid se suprimió bajo el argumento de que tenía poca ocupación (52 por ciento) y la información de este verano es que en el Talgo, ese magnífico Talgo que es cierto que se ha puesto, la ocupación estaba en torno al 25 por ciento, o al menos así apareció en la prensa. Lo que estamos pidiendo, por tanto, es la reposición urgente del expreso y que se acometa, con la perspectiva de 2005, la puesta en funcionamiento entre Almería y Madrid de un tren hotel, o un Talgo con primera, segunda y coches cama. En cuanto al material motor, las razones por las que, a pesar de que se ha puesto el Talgo 7, no se ha podido disminuir el tiempo en más de 10 minutos, son bien sencillas: por la falta de electrificación y porque la máquina diesel 319.300, con una potencia de 2.000 caballos de vapor, no se ha sustituido sino que es la misma que había anteriormente. Por tanto, lo que vamos a pedir es la sustitución de esa máquina diesel por otra 333.200, con una potencia de 3.000 caballos de vapor. Pensamos que esto es imprescindible para la mejora del servicio. También pedimos un cambio en los horarios, que no tiene coste alguno y que es una petición unánime de los usuarios porque cuando llegan a Madrid, bien sea en el horario del mediodía o de la noche, no tienen otra posibilidad de combinación.

Termino con la petición al Grupo Popular de que apoye esta propuesta que, como decía anteriormente, no es una petición exclusivamente del Grupo Socialista sino que ha sido apoyada por el presidente del Partido Popular de Almería.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley. Para su defensa, tiene la palabra el señor Matarí.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Siguiendo el orden que contiene la motivación de la proposición presentada por el señor Contreras, voy a manifestar con mucha brevedad la posición del Grupo Popular con respecto a las afirmaciones y a las peticiones que en ella se contienen, y al mismo tiempo defenderé la enmienda que hemos presentado. Seguiré ese orden porque hoy han salido aquí muchos temas que creo que no son el objeto de la proposición que el señor Contreras ha presentado en el registro.

Hoy, señor Contreras, nos ha tocado el tren convencional y en anteriores sesiones nos tocó el tren de alta velocidad (también hoy de pasada), la autovía del Mediterráneo... Siempre los mismos temas recurrentes. En una próxima sesión de la Comisión, no lo sabemos todavía pero es casi seguro, formulará alguna petición tan bien fundamentada como ésta, tan rigurosa y

tan coherente con las actuaciones e iniciativas que recordamos de los gobiernos socialistas en la provincia de Almería.

Efectivamente, señor Contreras —es lo único acertado de su proposición—, el ministro de Fomento, en una visita realizada a Almería el pasado año, anunció que en junio del año 2001 se mejoraría el material que se venía utilizando en el corredor ferroviario Madrid-Almería. En virtud de ese compromiso, en el pasado mes de junio se sustituyó el servicio nocturno por un Talgo 7 diurno de última generación, con lo que la circulación ha quedado servida por un Talgo 3, que se cambiará en el menor tiempo posible por el nuevo Talgo 7. Creo que con ello tenemos una circulación diaria de mañana y de tarde que mejora la prestación anterior. Este nuevo servicio no solamente incrementa la oferta de plazas a Almería en un 23 por ciento sino que con este nuevo servicio los ciudadanos que se trasladan a nuestra provincia o de Almería a Madrid van a contar con uno de los materiales, en términos de calidad y de confort, más modernos de RENFE. Este tipo de Talgo permite alcanzar velocidades máximas de 220 kilómetros/hora, pero para que una velocidad máxima de diseño de un tren se convierta en velocidad comercial tiene que posibilitarlo la infraestructura y, como señaló recientemente el secretario de Estado de Fomento en esta Comisión, como usted mismo ha dicho, en la medida que vayamos avanzando en la infraestructura prevista en el tramo Madrid-Jaén se podrán ir alcanzando velocidades acordes con las que el tren posibilita. En cualquier caso, con los datos que usted ha ofrecido hace un momento, tengo que decirle que en el tramo Madrid-Linares-Baeza se da la infraestructura exacta para circular a 160 kilómetros/hora aunque no en todo su recorrido, y en el tramo Linares-Baeza-Almería, con una longitud de 242 kilómetros, sólo existen cuatro tramos aptos para circular a 170 kilómetros/hora, además de otros 47 kilómetros a 140 kilómetros/hora; en el resto (191 kilómetros) su velocidad media máxima es aproximadamente de 100 kilómetros/hora.

Este nuevo servicio, señor Contreras, no sólo incrementa en un 23 por ciento la capacidad de pasajeros sino que aumenta ostensiblemente la calidad del servicio con que en este momento cuenta la provincia de Almería. Por eso, señor Contreras, creo que se equivoca usted cuando pide otra locomotora y cuando pide la electrificación para que se pueda ganar tiempo. Yo creo que le han informado mal porque la locomotora no condiciona el tiempo de recorrido. Tanto la locomotora eléctrica como la locomotora diesel tienen potencia suficiente para desarrollar las velocidades máximas permitidas en este momento en esta línea, de acuerdo con la infraestructura existente. Tampoco la electrificación introduciría ninguna mejora sustancial de los tiempos de viaje.

Para terminar el debate técnico, aunque yo creo que éste no es el lugar oportuno para tenerlo, puesto que

para eso están los técnicos de RENFE y del Ministerio de Fomento, le tengo que decir que las mejoras de tiempo alcanzadas (entre 15 y 20 minutos aproximadamente) se deben a la introducción de la pendulación en los trenes, lo que permite incrementar la velocidad en las curvas.

En cuanto al tren nocturno, señor Contreras, usted sabe bien que la demanda era cada vez menor y que el aprovechamiento del expreso nocturno venía siendo del 50 por ciento aproximadamente y a la baja, así como que el tren era de una deficiente calidad. Quienes le han preparado esa proposición tendrían que haberle contado también que la tendencia actual es que vayan desapareciendo este tipo de trenes nocturnos y que sólo se mantengan para servicios internacionales. Actualmente, desde Madrid sólo operan tres trenes nocturnos del tipo estrella que se ha cambiado en Almería y sólo funcionan dos del tipo Talgo que usted pide en su proposición. Por eso se ha cambiado el tren por uno mejor, lo que, como le he dicho, además del incremento en un 23 por ciento de su capacidad, ha supuesto una mejora de calidad indudable, y esto ha hecho que la ocupación media alcance el 70 por ciento. No sé de dónde se ha sacado el dato del 5 por ciento, pero le puedo decir que la ocupación media de estos meses alcanza el 70 por ciento. ¿Sabe por qué? Porque la demanda y el mercado se inclinan muy mayoritariamente por trenes diurnos. No tengo dudas, señor Contreras, de que hay ciudadanos que utilizaban este servicio y que están enfadados, pero tampoco tengo dudas de que hay muchos más que han recibido muy bien y están encantados con las mejoras introducidas, con la calidad de viaje que ahora se oferta y con la potencialidad que existe cara al futuro de acortar los tiempos de viaje. Además, los cambios introducidos fueron comentados en su momento, cuando todavía era una propuesta, con las autoridades municipales de Almería y de Granada y no pusieron ninguna objeción, y estas autoridades, señor Contreras, creo que son de su partido.

Termina usted su motivación refiriéndose a la alta velocidad. Le voy a recordar, una vez más, para que no se le olvide, que el tren de alta velocidad va a llegar a nuestra provincia porque el Gobierno del Partido Popular lo ha comprometido en el plan de infraestructuras 2000-2007. Le voy a recordar también, para que tampoco se le olvide, que el plan del PSOE 1995-2007, misma fecha de terminación que el del Partido Popular, sólo contemplaba la alta velocidad hasta la región de Murcia. La alta velocidad, señoría, llegará a Almería, si sigue gobernando el Partido Popular, en los plazos comprometidos en el Plan de infraestructuras y el tiempo de viaje Madrid-Almería será entonces de aproximadamente tres horas y cuarto. Mientras la alta velocidad llega a Almería, el Ministerio de Fomento y RENFE seguirán mejorando los servicios convencionales y adaptándolos a la demanda existente. Por ello creo razonable, señor Contreras, que su grupo acepte la

enmienda que proponemos por la que se insta al Gobierno y al Ministerio de Fomento, lógicamente, a dotar la relación ferroviaria Almería-Madrid, Madrid-Almería de los servicios precisos para atender la demanda realmente existente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Contreras nos dirá si acepta o no la enmienda del Grupo Popular.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Esa enmienda me parece que es un brindis al sol porque no dice absolutamente nada...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, no le he pedido su opinión sobre la enmienda, sino si la acepta o no.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Como no creemos que tenga ningún contenido, no la vamos a aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, los portavoces han solicitado debatir la proposición número 2 en el lugar que le correspondía. **(La señora Urán González pide la palabra.)**

Perdón, señora Urán, la número 2, que se tenía que haber debatido en lugar de la que hemos tratado ahora, pensamos debatirla en este momento, para tratar de ajustarnos al orden del día, pero tiene la palabra.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, tengo que estar en otra Comisión en cinco minutos y me gustaría que pudiéramos debatir ahora la iniciativa del Grupo Federal de Izquierda Unida, si no hay inconveniente por parte del resto de los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿A cuál se refiere?

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: A la número 4.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón, señora Urán, puesto que han sido los propios portavoces anteriores los que han solicitado su proposición. Así que mantenemos la petición inicial y pasamos a debatir la 4.

— **SOBRE EL TÚNEL FERROVIARIO INTERNACIONAL DE SOMPORT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/000847)**

El señor **PRESIDENTE**: Este tema, señorías, será objeto de tratamiento en la próxima Mesa y portavoces, para evitar que ocurran estos sucesos con más profusión.

Como ya hemos dicho, debatimos ahora la que figura con el número 4 en el orden del día, sobre el túnel

ferroviario internacional de Somport, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Para su defensa, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señorías, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida plantea una iniciativa en la que no estamos demandando una nueva obra de infraestructura ni el que haya una adecuación distinta a lo que el Gobierno tiene previsto ejecutar. En todo caso, señorías, en esta iniciativa lo que estamos reclamando es una actuación necesaria que evite el que pueda, en un momento determinado, verse afectada la seguridad en el túnel internacional de Somport, en cuanto túnel de vehículos que en estos momentos está adecuándose, junto con el túnel ferroviario de Canfranc, para utilización como salida de emergencia de ambos túneles; es decir, que el túnel ferroviario sirva de salida de emergencia para el túnel carretero y que el túnel carretero pueda servir de salida de emergencia para el túnel del ferrocarril. Nuestro planteamiento, señorías, es adelantar la instalación de unas infraestructuras para evitar que en un futuro bastante próximo, según los acuerdos firmados entre el Gobierno de España y el Gobierno de Francia, se pueda ver deteriorada la seguridad del túnel carretero.

Señorías, en la comparecencia del ministro de Fomento, al inicio de esta legislatura, nos decía que una de las principales líneas de actuación de su departamento iba a ser la de velar y garantizar la mayor seguridad posible en todas las infraestructuras y en todos aquellos aspectos que competen a su departamento. Pues bien, señorías, de eso es de lo que estamos hablando en estos momentos. Todos sabemos que en el mes de mayo del año 2000, en una cumbre celebrada entre España y Francia, se acordó la reapertura de la línea del ferrocarril de Canfranc y se supone que va a estar reabierta y en funcionamiento en el año 2004. En estos momentos se están realizando obras para que este túnel ferroviario sirva de salida de emergencia al túnel de carretera de Somport, y lo que nosotros planteamos en nuestra iniciativa, y nos parece que es muy importante, es que al mismo tiempo que se están haciendo estas actuaciones de acondicionamiento para ser utilizado como túnel de emergencia, se prevea y se coloquen las traviesas y la catenaria para la utilización del túnel de Canfranc como túnel ferroviario, como está previsto en la reapertura del ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Olorón.

Señorías, lo que planteamos es que si después, cuando se tengan que llevar a cabo las obras de infraestructura para la apertura de la línea de ferrocarril, no se ha previsto la instalación anterior de la catenaria y de las vías de ferrocarril, se puede ver afectada la seguridad del túnel carretero, se puede ver menguada esta seguridad, por lo que se tendría que proceder o al cierre o a una reducción del tráfico rodado por el túnel de Somport. Como están previstas las dos obras de infraestructura,

lo que estamos planteando es que se lleve a cabo la que ahora parece necesaria, para impedir que después se vea reducida la seguridad o se tenga que reducir el tráfico o cerrar del túnel de Somport. De ahí que nuestra iniciativa vaya dirigida sólo en ese sentido. En su punto segundo, a pesar de que la redacción no ha sido excesivamente afortunada, pretendemos que al mismo tiempo que nuestro Gobierno adecua esas obras y las lleva a cabo de manera previsible y anticipada, impulse o inste al Gobierno francés para que siga la misma línea de actuación en el tramo que a él le compete.

Por lo tanto, señorías, nuestro punto 2 insta al Gobierno a que, con el apoyo de esta Cámara, si se aprueba la iniciativa, le diga al Gobierno francés que lleve a cabo la misma actuación para prevenir los posibles riesgos que después las obras de apertura de la línea ferroviaria pueda llevar aparejado el funcionamiento del túnel carretero.

Señorías, esta es nuestra iniciativa, que creemos que va en aras de la seguridad de los dos túneles y, por lo tanto, de la seguridad de los usuarios de estas líneas de infraestructura. Creemos que son necesarias y tratarían de que, con la consignación presupuestaria necesaria, en el túnel se dejen ya instaladas las vías del ferrocarril y la catenaria para no interferir después en el funcionamiento del túnel carretero.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA:** Señorías, al Grupo Socialista le parece esta iniciativa muy oportuna y prudente. Nosotros vamos a votar a favor de la misma, con independencia de que hagamos una especie de enmienda técnica *in voce* al punto número 2, que creo que resultaría más adecuada al espíritu que se plantea en la proposición de Izquierda Unida.

Nosotros entendemos que es oportuna por cuanto plantea una serie de circunstancias que hay que tener presentes en la compatibilidad del funcionamiento de los dos sistemas de transporte como es el ferrocarril y la carretera y, además, en un ámbito espacial muy reducido. La distancia que hay entre ambos túneles es muy corta y prueba de ello es que el túnel de ferrocarril va a servir como un túnel de seguridad para el propio túnel carretero, porque van a estar comunicados ambos túneles. En este caso concreto, señorías, va más rápido el túnel por carretera que el túnel por ferrocarril. Los acuerdos entre España y Francia para la reapertura del túnel del ferrocarril tienen que llevarse a cabo en los plazos que ha previsto el Gobierno. Espero que ese túnel se reabra, tal y como ha planteado el ministro de Fomento en sus conversaciones con el Gobierno francés. Sin embargo, es cierto que en un futuro ambos sis-

temas de transporte van a estar operativos. Si eso es así y si lo que quiere el Gobierno es que funcionen tanto el túnel por carretera como el túnel por ferrocarril, es decir, los túneles de Somport y de Canfranc, tendrá que hacerlo de la mejor manera posible para evitar que cuando, funcionando el túnel por carretera se ponga operativo el túnel por ferrocarril, tengamos problemas de circulación en el propio túnel carretero.

Esta propuesta de Izquierda Unida es prudente, oportuna y aceptable. Sí lamento que el señor ministro de Fomento, cuando en sus viajes por Aragón habla de este problema, lo reduzca a una simple manifestación de que la zahorra que existe en el túnel de ferrocarril en estos momentos una señora con una escoba la quita. Hay que ser algo más serio y menos irónico en problemas que afectan a la seguridad de ambos túneles. Ya ha habido en otros países experiencias desgraciadas para el tráfico y que han ocasionado pérdidas tanto en vidas humanas como en bienes materiales. Hay fórmulas que se han presentado al ministerio por parte de algunas asociaciones y colectivos, que se deberían considerar, encaminadas a que esta compatibilidad entre ambos túneles se lleve a cabo, a que se realicen estas obras de acondicionamiento del túnel del ferrocarril antes de que se ponga en funcionamiento el túnel carretero para que no haya ningún problema, porque el hecho de que el túnel de ferrocarril disponga de una plataforma, de una vía ferroviaria en placa —como se dice— o que en caso de emergencia puedan circular vehículos por ese túnel ferroviario o que puedan circular personas cuando haya algún problema en el túnel carretero, son medidas prudentes que supondrían que en un momento determinado, cuando se abra el túnel del ferrocarril y esté operativo el túnel carretero, no haya ningún tipo de problema entre ambos túneles. La seguridad se puede garantizar, si se adopta este tipo de medidas que supondría que, cuando se inaugure el túnel carretero del Somport esté en condiciones de circulación el túnel del Canfranc, se abra cuando se abra, pero al menos nos encontraremos con que no existe ningún problema de seguridad en el futuro.

Respecto al segundo punto, señor presidente, si se acepta por parte de la proponente y por parte de usted, presentaría una enmienda *in voce* con el siguiente texto: A que en el marco de los acuerdos bilaterales entre España y Francia y en la comisión mixta que existe para el desarrollo y ejecución del túnel de Somport se plantee al Gobierno de Francia la necesidad de llevar a cabo dichas previsiones. Es decir, dichas previsiones encaminadas a que el túnel del ferrocarril esté operativo, aunque no circulen los trenes hasta el momento en que los acuerdos entre España y Francia se consoliden y se inviertan en las infraestructuras de acceso a dicho túnel.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Berta Rodríguez tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Señorías, actualmente por parte del Ministerio de Fomento se está rehabilitando el túnel carretero de Somport y para facilitar las obras se ha adaptado, como han indicado los anteriores ponentes, el túnel ferroviario. La Comisión Europea ha publicado recientemente un libro blanco para equilibrar la relación entre el transporte por carretera y el transporte por ferrocarril. En la cumbre bilateral hispano-francesa de Santander, de 23 de mayo de 2000, se comunicó formalmente la decisión por parte francesa de apoyo a la reapertura del paso ferroviario de Canfranc, acordándose impulsar la actuación conjunta y la inclusión de dicho itinerario en las redes transeuropeas con objeto de poder disponer de la financiación comunitaria. Esta reapertura ha constituido una reivindicación del Gobierno de España durante las últimas cumbres hispano-francesas. Prueba de ello fue la inclusión de la conexión ferroviaria Huesca-Canfranc dentro del Programa de inversiones en infraestructuras ferroviarias del 2000-2007, presentado en el mes de enero del año 2000 por el presidente del Gobierno don José María Aznar.

El pasado día 13 de mayo se ha celebrado una reunión hispano-francesa para estudiar de forma conjunta la reapertura del túnel ferroviario de Somport. Actualmente el Ministerio de Fomento se encarga de las gestiones técnicas y de seguridad, mientras que Francia realizará los estudios económicos asociados a la reapertura. A mediados del mes de julio, tanto españoles como franceses decidieron reabrir el antiguo túnel ferroviario que nos une mientras que la gran travesía central de los Pirineos está tan sólo en fase de estudio, con lo cual conviene esperar a las conclusiones de dichos informes. Respecto a lo referente a colocar ahora los raíles del túnel, así como las catenarias, como apunta la proposición no de ley, no lo consideramos necesario ya que esta obra la realizará el Ministerio de Fomento, según tiene previsto y anunció el señor ministro Álvarez-Cascos en su comparecencia en esta Comisión de 15 de junio de 2000.

Por todo lo indicado anteriormente, nuestro grupo votará en contra de esta proposición no de ley. Respecto a las enmiendas presentadas *in voce* por parte del representante del Grupo Socialista, no consideramos oportuno tenerlas presentes.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Presentación, usted es la indicada para decirnos si acepta la enmienda *in voce*. Simplemente para decirnos sí o no.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Sí, señor presidente. No voy a hacer ninguna otra alusión. Se acepta la enmienda *in voce*.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, esto significa que a la hora de votar —ya lo advertiremos— se votará la proposición con la enmienda *in voce* presentada por

el Grupo Socialista y aceptada por la proponente, a pesar de que el Grupo Popular ya ha advertido que no va a votar a favor.

Seguimos con el orden del día y entramos en el debate de la que figuraba con el número 6, relativa a la declaración de obligación de servicio público en los tráficos aéreos con la Península...

El señor **DELGADO ARCE**: Yo creo que procede debatir la número 2, que es la que se ha aplazado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, ya hemos hecho bastantes cambios en el orden del día. Ustedes han propuesto llevar esa proposición al último lugar del orden del día.

El señor **DELGADO ARCE**: No, no.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Delgado, al último lugar. Lo dijo el portavoz del Grupo Socialista y ustedes aceptaron. Siempre que no haya un portavoz que le toque intervenir que acepte la anteposición de la proposición que llevaron al último lugar, seguiremos el orden establecido. Ya he advertido que trataremos el tema en Junta de Portavoces para evitar este exotismo en el trato del orden del día.

El señor **DELGADO ARCE**: Nosotros hemos tenido la deferencia de esperar al portavoz socialista, que se retrasó unos segundos y esta deferencia se convierte luego en una penalización a los que estamos puntuales desde el primer momento.

El señor **PRESIDENTE**: Lo entiendo, don Celso, pero la petición fue posponerla al último lugar del orden del día. Eso es lo que entendió y aceptó la presidencia.

Señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Yo entiendo que, cuando se discutió la proposición anterior, se habló de que se volvía al turno y se discutía la número 2. Dado que, son unas proposiciones de ley importantes para Galicia y que además, tal como vamos de tiempo, si el ministro aparece tenemos que cortarla, con lo que quedarían excluidas las dos prácticamente, a mí me gustaría que se siguiera el orden y volver a la segunda.

El señor **PRESIDENTE**: Le vuelvo a repetir que la petición de su grupo ha sido posponerla al último lugar del orden del día y sólo en el caso de que los portavoces aceptaran introducirla delante se debatiría ahora; si no seguiríamos el orden que ustedes mismos han propuesto.

Además, les advierto, señorías, que, si nos entretendemos en esta diatriba decimonónica sobre el lugar en el orden, no llegaremos a discutir ninguna.

Señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Señor presidente, tiene usted toda la razón en lo que está planteando, pero hasta que la Mesa trate cómo ordenamos esta Comisión, y como usted mismo apunta esa posibilidad, si los portavoces no tienen inconveniente, podríamos volver a modificar el orden. Le sugiero que pregunte a los portavoces si tienen algún inconveniente en tratar ahora el punto 2.

El señor **PRESIDENTE**: El único portavoz que tiene que manifestarse es usted, porque los demás ya se han manifestado.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Yo no tengo inconveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vázquez. Por ahí teníamos que haber empezado.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA SANTIAGO-ALTO DE SANTO DOMINGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/000307)**

El señor **PRESIDENTE**: Por fin llegamos a debatir la proposición número 2, relativa a la construcción de la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo, que la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Hernández Cerviño. (**Rumores.**)

Señorías, por favor, guarden silencio y avanzaremos mucho más.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Vamos a abreviar y esperemos llegar hasta el final y votar la mayor parte de las que se puedan.

El primer tramo de la autopista de peaje Santiago-Ourense, Santiago-Dozón, que unirá la capital de Galicia con la villa de Silleda se abrirá al tráfico en noviembre de 2002, según informes del controvertido conselleiro de la Xunta de Galicia, José Cuiña, el cual informó además que el peaje será un poco más bajo que el que se cobra por circular por la A-9. Este tramo de autopista, que cuenta con 56 kilómetros y 8 enlaces, tiene un grado de ejecución del 30 por ciento entre Santiago y Bandeira y sólo el 10 por ciento entre Bandeira y Silleda. Actualmente sólo está licitada la primera parte del proyecto hasta Dozón y según los proyectos políticos el total de la autopista debería estar en funcionamiento en el año 2004.

Este proyecto, que ya planteó problemas en su adjudicación, se llevará 46.000 millones de pesetas y se realizará mediante un convenio entre el Ministerio de Fomento y Xunta de Galicia, en el que ambos aportarán 10.000 millones de pesetas, y Fomento, curiosa-

mente, lo hace a través de un crédito y recuperará estos 10.000 millones a través de los peajes y la Xunta los aporta a fondo perdido. Es decir, que el Gobierno central va a construir una vía de comunicación, esperada por toda la población, que va a convertirse en un negocio redondo para la concesionaria y el ministerio, ante una Xunta inerme, que ve que como no cofinancie los proyectos, no se construyen. No estamos a priori contra la cofinanciación que incluiría la corresponsabilidad en decisiones como trazados, etcétera, pero sí estamos en desacuerdo en que, por ejemplo, en este proyecto y en otros como el AVE no se dé la misma cofinanciación en todos los proyectos de la llamada España próspera y sí se den en cambio en la España que quiere emerger. Hemos visto en la obra del trazado de esta autopista cómo en el Ayuntamiento de Vedra los afectados rechazan firmar las actas, hay protestas en Ceres, hay protestas a la hora de consensuar el trazado, se separa de polígonos industriales, etcétera. También llama la atención la relativa rapidez que existe en la construcción de proyectos que incluyen peajes, como este mismo o la autopista Rebullón-frontera portuguesa y, en cambio, proyectos que fueron hechos en la época socialista como la llamada autovía Transcantábrica, de carácter gratuito, no hayan recibido el más mínimo impulso por parte de la Administración popular, gallega o española. Resulta que en esta autopista también hay truco, en la de Santiago-Dozón, ya he señalado que sólo está licitada la primera parte, pero ¿para cuándo el tramo Dozón-Orense? ¿No será que el tramo de Dozón-Orense tiene menos rentabilidad y por ello se dilata en el tiempo *sine die*? Vaya negocio que se montan las empresas adjudicatarias de autopistas en Galicia: se financian, se les prorroga la concesión, se les adjudican nuevos tramos de peaje, prácticamente no se les exige responsabilidad y seguramente, y ya se lo pronostico a todos ustedes, pronto asistiremos al debate para prevenir un proceso de privatización de todas ellas.

Si avanzamos más en el tiempo y nos situamos en el 2010, teóricamente tendremos que entre Ourense y Santiago habrá un tren de alta velocidad, una carretera convencional y una autopista de peaje. Es decir que según todas las previsiones se habrían invertido 180.000 millones de pesetas entre estas dos ciudades y villas que reúnen en el trayecto poco más de 260.000 habitantes. No estaría nada mal la inversión para articular y cohesionar, fijar la población gallega y acometer reformas estructurales y sociales en el territorio gallego, pero el problema surge cuando comprobamos que en este proyecto el tren no va a parar ni en una sola estación, la vía más importante de comunicación que se construye es de peaje y nos preguntamos cuál es la razón última de que la única autovía gratuita que es la Transcantábrica no se haya construido en seis años de Gobierno del PP. La discusión que existe por los peajes no es nueva en Galicia. Ya lo solicitamos en tramo A Coruña-Barcala, en el llamado Puente de Rande, conse-

guimos también algunos tramos gratuitos de circunvalación en las ciudades y seguimos también, por cierto, esta misma discusión en el Parlamento. Nuestra teoría es que primero hay que comunicar y luego, siempre que haya buenas carreteras y rutas alternativas de calidad suficiente, se podrían solicitar las autopistas correspondientes. Por eso nos planteamos esta proposición no de ley, para reparar el daño que se puede realizar e instamos al Ministerio de Fomento a que negocie con la Xunta de Galicia la modificación del convenio firmado para la construcción de la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo, acordando su construcción libre de peajes, con cargo a los 10.000 millones de pesetas, ya que no hay remedio para esto, que aporta a fondo perdido de los fondos propios la Xunta de Galicia y, además, para llevar a cabo la prolongación de esta vía de comunicación hasta la ciudad de Orense en el menor plazo posible, incluyendo en los presupuestos generales del 2002 la dotación presupuestaria correspondiente, dado que en dichos presupuestos del 2001 no aparecía ninguna dotación plurianual en este capítulo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

El señor Vázquez tiene la palabra, en nombre del Grupo Mixto.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: La proposición no de ley que estamos debatiendo del Grupo Parlamentario Socialista y que el señor Hernández acaba de defender nos parece justa en el fondo de lo que se demanda, con buena intención, aunque desde mi punto de vista es dudosa en su planteamiento resolutivo, y luego me explicaré; también algo antigua en el tiempo, aunque eso es una cuestión menor, ya hizo referencia el señor Hernández al tema presupuestario. En todo caso, señor presidente, señoras y señores diputados, estamos delante de un problema de fondo y de base como es el déficit de infraestructuras viarias modernas en importantes zonas de Galicia. Estamos ante la necesidad urgente de adaptar estas infraestructuras a lo que es ya común en otras latitudes del Estado o de esa Europa en la que estamos incluidos. Es necesario avanzar y rápidamente en la modernización de esa red interior mediante vías de comunicación por carretera, ya que son muy deficientes en este momento. Es evidente que una de las obras básicas que hay que abordar es la vía de comunicación entre Santiago y Ourense, más necesaria porque, como SS.SS. saben y especialmente los que van a intervenir en este debate, la actual comunicación por carretera es absolutamente inadecuada para dar respuesta a las necesidades actuales del tráfico. Esta vía de comunicación forma parte también del culebrón que es habitual en nuestro país respecto de la construcción de carreteras modernas. Como saben ustedes, sobre esta cuestión se debate y se discute desde hace mucho tiempo. Hace años se produjo aquella famosa polémica

entre el entonces ministro de Obras Públicas, señor Borrell, y el conselleiro de Política Territorial, aún hoy en el cargo, señor Cuiña, por la cual cada uno prometía una vía mejor y construida en menor plazo de tiempo. Yo no recuerdo ahora porque mi memoria no es muy buena, pero creo que esta polémica se producía a la altura del año 1993 —no sé si me equivoco mucho en el tiempo—, es decir, hace aproximadamente ocho años estábamos hablando de esta cuestión.

El tiempo pasó y la realidad es que la decisión final del Ministerio de Fomento consiste en construir una autopista de peaje con plazos, por cierto, más que dilatados en el tiempo. Se decide empezar por un tramo que va de Santiago al Alto de Santo Domingo y ya veremos cuándo acabaría llegando a la ciudad de Ourense y, encima, con una importante financiación por parte de la Xunta, como ya empieza a resultar habitual. La Xunta de Galicia —lo digo aquí desde otra posición política— tiene una práctica constante de detraer fondos que necesita para dar respuesta a sus propias obligaciones y competencias, haciéndose cargo de obligaciones y competencias que son del Gobierno central, en este caso del Ministerio de Fomento. Es decir, bajo el famoso pretexto de la solidaridad entre gobiernos, entre gobiernos central y autonómicos, esa solidaridad en el caso de Galicia se convierte en un sinsentido. Tampoco voy a descubrir nada nuevo aquí a SS.SS. al decir que en la Comunidad Autónoma de Galicia las necesidades son importantes porque está muy retrasada en muchos campos, también en el de las infraestructuras y, por lo tanto, que la Xunta de Galicia se dedique a cubrir las necesidades que le corresponden al Gobierno central nos parece un sinsentido y además, por decirlo entre comillas, un suicidio. Esta es la cuestión tal como está planteada y nosotros, aunque no sea más que testimonialmente porque el Partido Popular no va a modificar su posición, vamos a seguir insistiendo en lo que hemos insistido respecto a esta vía aquí y en otros foros. Nosotros creemos que esa nueva comunicación por carretera entre Santiago y Ourense debe ser por autovía libre de peaje. Ahora mismo acabamos de hablar en esta misma Comisión de otras muchas autovías entre distintas ciudades del Estado, algo que es normal en otras latitudes. Por cierto, también tengo que seguir insistiendo en que se acelere la construcción de esta autovía porque es absolutamente necesaria y no puede seguir demorándose *sine die*, y seguiremos insistiendo en que se financie exclusivamente, nosotros lo creemos justo, a cargo de los Presupuestos Generales del Estado en tanto que esa es una vía competencia del Gobierno central.

Dicho esto, señor presidente, explico que la parte resolutive del punto primero de la proposición no de ley que nos presenta el Grupo Parlamentario Socialista —aun sabiendo, y vuelvo a insistir en ello, que la intención del proponente es buena— nos parece algo confusa porque no parece cuestionar que la Xunta siga invir-

tiendo en la construcción de esa vía y, por tanto, no vemos claro ese planteamiento. Insisto en que debería ser libre de peaje, pero sin la inversión que ha comprometido la Xunta de Galicia y puestos a modificar el convenio, también se debería modificar en ese sentido. Por estas dudas que tenemos respecto de la parte resolutive es por lo que, en principio, mi grupo se va a abstener.

El señor **PRESIDENTE**: Don Celso Delgado, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: El Grupo Parlamentario Socialista formuló esta iniciativa el día 2 de noviembre del pasado año 2000 y ahora cuando casi va a hacer un año y a poco menos de un mes de unas elecciones autonómicas en Galicia es cuando interesa su tramitación en esta Comisión de Infraestructura, pudiéndolo haber hecho antes, quizás pensando en la obtención de un crédito electoral, que yo le vaticino al proponente que no lo va a obtener, sino que —y se lo digo con todo el cariño del mundo— va a resultar escaldado. Es muy fuerte tener que escuchar en esta Comisión que es triste o que es preocupante o que por qué dos ciudades, como Santiago y Ourense, de la Galicia interior, han de estar comunicadas en el futuro por una autopista, por un tren de alta velocidad y por una carretera convencional. Se ve que nosotros, los del interior de Galicia, somos menos que los de nuestra querida franja costera.

Ministerio de Fomento y Xunta de Galicia convinieron la construcción de la autopista Ourense-Santiago como un itinerario alternativo a la N-525 que va a unir dos carreteras de gran importancia, la autopista del Atlántico y la autovía de las Rías Baixas y que va a vertebrar la Galicia interior. Como tantas autopistas de España su construcción se acomete en varias fases o tramos. Para que sea posible esta construcción el Ministerio y la Xunta de Galicia para cubrir el presupuesto aproximado de cerca de 50.000 millones de pesetas establecieron un sistema de concesión con el incentivo del préstamo participativo del Estado de 10.000 millones y con la subvención a fondo perdido, de 10.000 millones también, como fórmula para que dicha obra pueda ejecutarse en el plazo programado. Hemos de decir —y esto va en alusión a lo manifestado por el Bloque Nacionalista Galego— que el ejercicio del autogobierno por parte de las comunidades autónomas está en la toma de decisiones que justamente permitan acelerar infraestructuras que se consideran vitales para el desarrollo equilibrado de un país, y nuestro país, Galicia, necesita de un esfuerzo importante en materia de infraestructuras. Por ello muy razonable que la Xunta de Galicia haya tomado en el ejercicio del autogobierno esta decisión. (**Rumores.**) En estas condiciones se ha licitado la primera fase de estas obras,

que es el tramo Alto de Santo Domingo-Santiago y las obras —debo decir a los proponentes— se encuentran... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Perdona un momento, señor Delgado. Señorías, ¿quieren ustedes guardar silencio, por favor? Se hace muy difícil entender lo que dice don Celso y debe tener mucho interés para todos.

El señor **DELGADO ARCE:** Gracias, presidente.

Como decía, las obras de esta primera fase llevan un fenomenal ritmo de ejecución. Le comunico, señor Hernández, que el tramo Santiago-Bandeira, de 24,37 kilómetros, lleva ya en este momento el 30 por ciento de obra ejecutada y su inauguración está prevista para el 30 de junio de 2002. El tramo Bandeira-Silleda, de 9,11 kilómetros, lleva un 10 por ciento de obra ejecutada y el 31 de diciembre de 2002 se podrá inaugurar. En los tramos que van desde Silleda hasta Dozón están en este momento realizándose levantamientos de las actas previas a la ocupación correspondiente al proceso expropiatorio y las obras comenzarán en la primavera del año que viene y está previsto cumplir los plazos establecidos de que Silleda-Lalín esté concluido el 31 de diciembre de 2003 y que Lalín-Alto de Santo Domingo esté el 21 de diciembre de 2004. Por tanto no se está produciendo ningún tipo de injusticia en la adopción de este sistema de financiación de las infraestructuras y no procede, por ello, modificar un convenio que se está cumpliendo a la perfección, a satisfacción de las dos partes contratantes y que se está materializando en la construcción de la autopista. Una vez más, lo que nosotros vemos es un intento de torpedear, a cualquier coste, que esta infraestructura pueda seguir adelante. Además, cualquier cambio en las condiciones de la adjudicación que suponga una modificación del equilibrio económico y financiero de la sociedad concesionaria sería necesario compensarlo de acuerdo con la legislación vigente sobre construcción, conservación y explotación de autopistas en el régimen de concesión.

Por lo que se refiere —y termino, señor presidente— al segundo punto de la iniciativa, que es plantear cuándo se va a ejecutar la autopista en su segunda fase desde el Alto de Santo Domingo hasta Ourense, señor Hernández, usted sabe mejor que nosotros que tanto el Ministerio de Fomento como la Xunta de Galicia tienen comprometida, y decidida la continuación de esta autopista hasta Ourense, que enlazará previsiblemente en Barbantes, con la Autovía de las Rías Baixas, para lo cual ya se han dado los primeros pasos administrativos y confiamos en que esté abierta al público antes de que termine el año 2005. Las garantías, y la credibilidad que el Partido Popular en materia de infraestructuras está dando se manifiesta con hechos. En trece años de gobiernos socialistas para esta carretera de comunicación entre Santiago y Ourense no se preveían más que arreglos en la saturadísima N-525, un carril de ade-

lantamiento por aquí, una supresión de curva por allá, pero ninguna actuación seria, ninguna vía de alta capacidad. Por todas estas razones votaremos en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, según lo concertado por la Mesa y portavoces habríamos terminado el orden del día en este momento. No obstante, la presidencia quisiera conocer qué grupos van a intervenir en la próxima proposición que figura en el orden del día. Habida cuenta de que el ministro todavía no está presente, podíamos ver la proposición siguiente que versa sobre las obligaciones de servicio público en los tráfico aéreos con la Península desde la ciudad autónoma de Melilla. ¿Cuántos grupos desearían intervenir? **(Pausa.)** Si son dos grupos creo que dará tiempo.

El señor **SEGURA CLAVEL:** ¿Se verán las dos primeras, señor presidente?

El señor **PRESIDENTE:** No, las dos creo que no. ¿Cuántos grupos desean intervenir en la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre las medidas que modifiquen todos los estudios y proyectos sobre la alta velocidad en Galicia? **(Pausa.)** Con la intervención de tres grupos no daría tiempo a ver la proposición número 7. Podemos debatir la proposición número 6 o suspender el orden del día y pasar a la votación. **(Pausa.)**

Habida cuenta de que los portavoces están de acuerdo, suspendemos el orden del día, como había sido anunciado por Mesa y portavoces con anterioridad y pasamos a las votaciones de las iniciativas debatidas. **(Rumores.- Pausa.)**

Señorías, por favor, habría de preguntarse este presidente el porqué de lo revueltos que se encuentran esta mañana. Es sorprendente que en una Comisión tan seria como ésta tengamos este revuelo. Vamos a ver si recuperamos la cordura y pasamos a la votación.

Iniciamos las votaciones de las proposiciones no de ley debatidas en esta Comisión. En primer lugar, votamos la proposición no de ley sobre el establecimiento de un calendario y plazos de ejecución, así como dotaciones económicas suficientes que permitan adjudicar y ejecutar los proyectos aprobados en los tramos Nerja-Motril y Motril-Adra de la autovía del Mediterráneo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 21, abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

Señorías, pasamos a la votación de la segunda proposición no de ley, relativa a la construcción de la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley número 3, relativa a la mejora del servicio ferroviario en el trayecto Almería-Madrid.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 21, abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La siguiente proposición no de ley que sometemos a votación es sobre el túnel ferroviario internacional de Somport.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición de ley relativa a la instalación de pasos elevados en la N-VI, a su paso por los municipios de Cambre y Oleiros, en A Coruña.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, terminado el debate y votación de la primera parte del orden del día, se suspende la sesión por cinco minutos, para reanudar con la comparecencia del señor ministro de Fomento.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO PARA INFORMAR SOBRE:

— EL CUMPLIMIENTO DEL MANDATO DEL PLENO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS DEL 28 DE ABRIL DE 1998, DERIVADO DE LA APROBACIÓN POR UNANIMIDAD DE LA PROPOSICIÓN NO DE LEY DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA RELATIVA A LA LEY DE NAVEGACIÓN AÉREA Y AEROPUERTOS DEL ESTADO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 213/000337)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras iniciando la segunda parte correspondiente a la celebración de las comparecencias del excelentísimo señor ministro de Fomento, que se encuentra con nosotros y a quien damos la bienvenida. De forma inmediata vamos a entrar en la primera de ellas, para informar sobre el incumplimiento del mandato del Pleno del Congreso de los Diputados de 28/04/1998, derivado de la aprobación por unanimidad de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la Ley de navegación aérea y aeropuertos del Estado.

Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, para mí es muy grato comparecer de nuevo ante esta Cámara para tratar de los asuntos relativos al presente y al futuro de la navegación aérea y de los aeropuertos del Estado, porque en la petición de comparecencia lo que permanece vigente es el deseo del grupo proponente, compartido por el Ministerio de Fomento, de adecuar y actualizar nuestra legislación aeronáutica al marco comunitario y al marco de organización de la navegación aérea y de gestión aeroportuaria en el contexto internacional. Este Gobierno no ha desoído el mandato parlamentario, porque el mismo, como saben SS.SS., ha decaído al término de la legislatura, por tanto, no hay ningún mandato parlamentario desoído por este Gobierno. Por otra parte, procuraré justificar que el camino elegido por el Ministerio de Fomento y que se contiene en las líneas básicas que tuve el honor de presentar en esta Comisión en el mes de junio del pasado año se está desarrollando con una razonable agilidad.

El derecho aeronáutico, es, por esencia, internacional y uniforme. Estas características del derecho aeronáutico explican que, a juicio del Gobierno, la fuente normativa principal esté constituida por el conjunto de normas internacionales. Este régimen internacional, unido a los esfuerzos legislativos desarrollados a nivel nacional en las legislaturas pasada y presente, ha configurado como resultado un marco jurídico adecuado capaz de ofrecer respuestas a las principales demandas del sector del transporte aéreo. Quiero referirme, primero, a la importancia de la normativa internacional y, a continuación, haré una referencia al esfuerzo normativo realizado desde la pasada legislatura, que ha alcanzado un importante nivel de desarrollo en la presente.

A nivel internacional, es preciso hacer una alusión, en primer lugar, a la importancia de las normas comunitarias, los reglamentos y las directivas de la Unión Europea, especialmente en relación con el régimen jurídico de explotación del transporte aéreo, pues este está sometido cada vez en mayor medida a reglamentos comunitarios de carácter obligatorio. La política común del transporte aéreo exige, en un contexto de liberalización creciente del sector, la adopción de normas comunitarias que fijen las directrices para conseguir un desarrollo uniforme de la política común de transporte de la Unión Europea. Así, se han elaborado, entre otros, los siguientes reglamentos: el 3975/1987, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector de transporte aéreo; el 3976/1987, de 14 de diciembre, relativo a la aplicación del apartado tercero del artículo 85 del tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo; el 2342/1990, de 24 de julio, sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares; el 2409/1992, de 23 de julio, sobre las tarifas de los fletes y los servicios aéreos; el 2343/1990, de 24 de julio, relativo al acceso

de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros; el 2408/1992, de 23 de julio, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad Europea a las rutas aéreas intracomunitarias; el 2407/1992, de 23 de julio, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas; y el reglamento 95/1993, de 18 de enero, relativo a las normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. Todas ellas forman el marco normativo básico común a todos los Estados miembros de la Unión Europea para la regulación del transporte aéreo y en particular de España. A ello hay que añadir también las directivas comunitarias en materia de transporte aéreo que España ha cumplido y que ha traspuesto a su ordenamiento jurídico interno.

Además del marco europeo, conviene recordar la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional —la normativa OACI—, compuesta fundamentalmente por el Convenio de Chicago y sus 18 anexos. El Convenio de Chicago fue ratificado por España en 1969 e integra un sistema uniforme con pretensiones de universalidad. Los Estados miembros han ido incorporando progresivamente en sus ordenamientos jurídicos internos los postulados básicos contenidos en sus diferentes anexos, que han inspirado la mayor parte de las reformas normativas operadas a nivel mundial en el sector del transporte aéreo.

Finalmente, la normativa JAR; la normativa basada en los requisitos conjuntos de aviación, que surge a partir de la creación de las Autoridades Conjuntas de Aviación, cuya sede se encuentra en Hoofddorp y que fueron constituidas formalmente a raíz de los acuerdos de Chipre, firmados por España en 1990. En la actualidad, son miembros de pleno derecho de las Autoridades Conjuntas de Aviación los 15 Estados miembros de la Unión Europea junto con Suiza, Noruega, Islandia y Mónaco. Estas normas de las Autoridades Conjuntas de Aviación tienen como fin la elaboración y adopción de las normas técnicas relativas al diseño y fabricación de aeronaves, el establecimiento de procedimientos para la certificación de material aeronáutico y servicios aeronáuticos, la organización de la certificación conjunta del material, la armonización de las normas aeronáuticas con otras autoridades y la cooperación en materia de aviación civil en la certificación de material aeronáutico.

Para llevar a cabo mi compromiso en esta legislatura, el Gobierno ha continuado introduciendo la normativa JAR en los reales decretos que se iniciaron en la legislatura pasada. Concretamente, y en fechas recientes, a través del Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, se determinaron los requisitos exigibles para la realización de las operaciones del transporte aéreo comercial por aviones civiles; y en el Decreto 660/2001, de 22 de junio, se regularon las certificaciones de las aeronaves

civiles, productos y piezas relacionadas con ellas, asunto sobre el que acabo de contestar una pregunta en el Senado. Por tanto, en esta legislatura, el Gobierno responde de su compromiso explícito, expuesto en esta Cámara, de continuar modernizando nuestro marco normativo a través del impulso efectivo de los códigos europeos JAR, referentes a la formación y licencias del personal aeronáutico, certificación, mantenimiento y fabricación de productos aeronáuticos y operaciones en vuelo. Del grado de cumplimiento del desarrollo normativo e incorporación a nuestro ordenamiento jurídico interno de los principales códigos europeos, les recuerdo que informé con detalle en el Senado el director general de Aviación Civil, el pasado mes de mayo; doy por sentado que es una exposición conocida por SS.SS. y no insistiré en ella.

En cuanto a las normas JAR relativas a las licencias al personal de vuelo de aeronaves civiles, el Decreto 270 de 25 de febrero —que he citado antes— estableció la regulación de los títulos y licencias aeronáuticos teniendo en cuenta las condiciones exigidas por las autoridades de los Estados europeos firmantes. Para su desarrollo, se han publicado ya sendas órdenes ministeriales sobre detalles derivados de estos requisitos y concretar así las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los aviones civiles, y los relativos a la organización médico-aeronáutica, los certificados y los requisitos médicos exigibles al personal de vuelo de aviones y helicópteros. Para mantener la unidad y coherencia del sistema normativo, lo hemos complementado con un real decreto que establece la habilitación del título de piloto agroforestal de avión y helicóptero, indispensable para realizar las operaciones aéreas de carácter agroforestal. Este proceso continuará en el futuro para el resto de las profesiones aeronáuticas. De hecho, la Dirección General de Aviación Civil ya ha iniciado el procedimiento de aprobación de la futura orden por la que se adopten los requisitos conjuntos para las licencias de las tripulaciones en vuelo —las JAR-FCL— y los relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles. Con este tipo de medidas estamos equiparando nuestra normativa a las normas reguladoras que existen en esta materia en los principales países europeos.

En cuanto a las operaciones de transporte aéreo comercial —otro aspecto muy interesante—, el Decreto 220/2001, de 2 de marzo, determinó los requisitos exigibles para la realización de estas operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles. Con ello, se van unificando en el ámbito europeo todas estas condiciones de las operaciones de los aviones civiles con fines de transporte aéreo comercial, haciendo posible la existencia de certificados de operador aéreo que, por estar sujetos en su emisión a requisitos comunes en todos los Estados europeos que los hayan adoptado, sean válidos sin necesidad de ninguna otra formalidad

para su uso por los operadores aéreos en cualquiera de estos Estados. Finalmente —y repito que he contestado hace unos minutos en el Senado—, en materia de certificación de aeronaves y productos aeronáuticos, el último Real Decreto, de 22 de junio de 2001, ha establecido esta regulación de la certificación de aeronaves civiles, productos y piezas relacionados con ellas, sobre lo que no voy a insistir.

Es evidente que una vez que se está produciendo este esfuerzo normativo que tiene como finalidad la homologación de la normativa española con la europea y la internacional, es posible plantearse una adaptación sistemática y permanente de la legislación aeronáutica española. Por tanto, la definición del marco y del camino elegidos es perfectamente compatible con una aspiración que no forma parte del compromiso programático anunciado ante esta Cámara, y que sin embargo forma parte de la reclamación planteada insistentemente desde la oposición, de abordar la unificación de un nuevo marco regulador con un texto legal que de alguna manera sistematice y ordene la actualización de la legislación aeronáutica española producida por este camino.

En todo caso quisiera señalar —puesto que ya lo he anunciado también en mi comparecencia— que facilitaría el entendimiento sobre las bases políticas de este esfuerzo normativo que también se aceptaran algunos principios, que desde el punto de vista de la modernización de nuestro sistema aeroportuario y de navegación aérea, al Gobierno le parecen en estos momentos indispensables; es decir aprovechar un esfuerzo de adaptación sistemática y permanente de la normativa aeronáutica para reforzar el papel de la Dirección General de Aviación Civil como órgano regulador del mercado aeronáutico, mejorando la inspección aeronáutica y dando cobertura legal adecuada al ejercicio de sus funciones, como ya parcialmente se hizo cuando hubo necesidad de acudir a esta función mediadora o de arbitraje como vía de solución a la cancelación de las operaciones declaradas por la empresa Iberia recientemente.

Paradójicamente la liberalización exige el reforzamiento de las competencias de la administración reguladora. Si estamos en un marco cada vez más liberalizado hay que establecer la capacidad de una autoridad arbitral más potente y esa autoridad arbitral reside en la Dirección General de Aviación Civil, que es el órgano regulador del mercado aeronáutico llamado, como digo, a perfeccionar, a intensificar y a fortalecer sus funciones.

Segundo, esa normativa debería orientarse a la mejora de la transparencia del mercado aeronáutico y también a asumir y a incorporar las mayores cotas de seguridad y calidad del transporte aéreo, que como se ha puesto de manifiesto recientemente es uno de los temas de mayor actualidad de cara a volver a trasladar al mercado aeronáutico y fundamentalmente a los viajeros

que usan el transporte aéreo el mismo nivel de tranquilidad y seguridad que disfrutaban antes de los trágicos acontecimientos del pasado 11 de septiembre, lo cual va a conllevar el perfeccionamiento del actual sistema de infracciones y sanciones en el ámbito aeronáutico con la intención de conseguir un eficaz efecto disuasorio en el caso de incumplimiento de la normativa aeronáutica vigente.

Extendernos en estos momentos en el tema de la seguridad, especialmente el día que también están planteadas otras iniciativas en el Pleno de la Cámara, me parece que es algo que dentro de la especialización del trabajo se puede repartir. Por tanto, yo no lo introduzco en esta primera intervención parlamentaria, quedando a expensas de los turnos de los grupos intervinientes para si fuera menester incluir los elementos específicos de los retos de la seguridad, que también forman parte de las preocupaciones del Gobierno y que están siendo abordados en el marco de la cooperación internacional.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de portavoces.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, bienvenido de nuevo a esta Comisión.

Desde el punto de vista metodológico acéptenme que haga una breve descripción, no por una cuestión de autocomplacencia sino como decimos en la jerga parlamentaria por razón de coherencia en la defensa de la línea que el Grupo Parlamentario Socialista ha venido manteniendo en el tema que hoy nos ocupa.

Comparece el señor ministro, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre el incumplimiento del mandato del Pleno del Congreso de los Diputados del 28 de abril de 1998, derivado de la aprobación por unanimidad de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista relativa a la Ley de navegación aérea y aeropuertos del Estado. Es suficientemente conocido que hoy continúa en vigor una Ley del año 1960, la Ley de navegación aérea, que ha sufrido una serie de modificaciones a lo largo de estos últimos 40 años y que se ha convertido —y utilizo terminología coloquial, como es evidente— en la ley más parcheada de la historia de la democracia española. Es una ley que ya debió haber sido modificada y que no lo ha sido; una ley en la que las Cortes Generales ha dado reiterados mandatos a los sucesivos gobiernos que no se han cumplido.

Quiero describirlo a efectos de situar el tema y que no se vea como una especie de aspiración del Grupo Parlamentario Socialista que reiteradamente lo ha venido poniendo de manifiesto. Miren ustedes, señorías, la Ley orgánica 1/1986, de 8 de enero, Ley orgánica de supresión de la jurisdicción penal aeronáutica y adecuación de penas por infracciones aeronáuticas, una

Ley orgánica, repito, del año 1986, aprobó en su disposición adicional primera el texto siguiente: «El Gobierno, en el plazo de un año a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, someterá a las Cortes Generales un proyecto de ley por el que actualice la Ley número 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea y la legislación penal aeronáutica». Es decir, en el año 1986, siendo presidente del Gobierno don Felipe González, las Cortes Generales dan un mandato para que se presente una nueva ley de navegación aérea que modernice la anterior.

Una serie de argumentos expuestos por los sucesivos ministros, a instancias y preguntas de parlamentarios de distintos grupos, no consiguieron que los sucesivos gobiernos modificasen esa ley ni que presentasen la nueva que por mandato del Pleno del Congreso de los Diputados debían haber presentado. El Grupo Parlamentario Socialista, por ejemplo —a modo de anécdota—, a instancias de un senador de ese grupo —a mí me tocó defenderla—, en el año 1994, V legislatura, presenta una proposición no de ley en el Pleno del Senado que se aprueba y en la que se insta al Gobierno a cumplir el mandato anterior —se reitera— y a la presentación de una nueva ley de navegación aérea. Termina sus responsabilidades gubernamentales el Partido Socialista sin cumplir ese mandato parlamentario, evidentemente. Este diputado, en aquel momento senador, en esa línea de coherencia lo hace constar en el «Diario de Sesiones» en el debate que tiene lugar el 1.º de diciembre de 1994 en el Pleno del Senado.

En el año 1996 el Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados lo reitera en otra proposición no de ley que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en el plazo de un año remita a las Cortes Generales un proyecto de ley de navegación aérea y aeropuertos del Estado que responda a la necesidad de adecuar nuestra legislación aeronáutica al actual marco comunitario y de organización de la navegación aérea. Después del correspondiente debate plenario, se aprueba por unanimidad el 28 de abril de 1998, mandando al Gobierno a que en el plazo de un año se presente esa nueva ley. Reitero que es cumplir el mandato de una Ley orgánica del año 1986; por consiguiente, no es el capricho de un parlamentario, de un diputado, o de un grupo de empresas aeronáuticas o de sindicatos que regulan colectivos del transporte; no, es una absoluta necesidad del Estado español. Aún no se ha cumplido ese mandato. En efecto, estamos en la VII Legislatura y el programa electoral del Partido Popular, cuyo secretario general era el señor ministro (si no era secretario general sí era un caracterizado dirigente del Partido Popular), llevaba el compromiso de presentar una ley de navegación aérea. Llevan ya dos ministros distintos de diferentes gobiernos pero del mismo partido y creemos que en algo más de cinco años han tenido tiempo de traer ese proyecto de ley.

Señor ministro, el Grupo Parlamentario Socialista tiene elaborada una proposición de ley sobre aviación civil (y no dispone de los instrumentos potentes de que dispone la Administración pero sí de personas muy valiosas que nos asesoran) que presentaremos próximamente para su debate en el pleno y poner de manifiesto que el Gobierno no cumple con sus obligaciones y que el Grupo Parlamentario Socialista, el partido alternativo en la acción de Gobierno, dado que no gobierna quien tiene que gobernar, va a hacer que gobierne nosotros, los que estamos en la oposición y que pasaremos próximamente a ejercer labor de Gobierno.

Señor ministro, la proposición de ley, con más de 140 artículos y una serie de disposiciones adicionales, transitorias y derogatorias que tendremos ocasión de debatir, es una obligación que tenemos los grupos parlamentarios que estamos ahora en la oposición ante ese vacío normativo de que adolece la regulación aeronáutica española actual. Es bueno que hoy, en esta Comisión de Infraestructuras se produzca ese debate, siempre con ese planteamiento positivo y constructivo que mueve a este grupo parlamentario, puesto que esta tarde en el Pleno haremos una interpelación al Gobierno sobre seguridad aeroportuaria y seguridad en la navegación aérea y no tendríamos inconveniente en encontrarnos en una especie de zona común e ir poniendo las piedras en el camino de cara a ese debate de esta tarde y la posterior moción consecuencia de la interpelación.

La nueva ley es innegable, señor ministro, porque la que tenemos es de 1960 y fue elaborada por los servicios técnicos del Ministerio del Aire, que tenía las competencias de la navegación aérea. Fíjese la de circunstancias que han cambiado desde aquella época. Nos hemos convertido en un país democrático, con una Constitución, un Estado de las autonomías, con aspiraciones competenciales que vienen reiteradamente manifestando gobiernos autonómicos, parlamentos autonómicos como el catalán, que ha aprobado hace prácticamente un año, en el ámbito de sus competencias, una ley reguladora de aeródromos (no aeropuertos de interés general que la Constitución determina claramente) y regulación de los mismos en el espacio aéreo sobre el que teóricamente tendrían competencias.

Señor ministro, nosotros creemos que la nueva ley tiene que traer toda una normativa reguladora del ámbito aeroportuario tanto en materia de planificación, proyectos, autorizaciones y construcción de nuevos aeropuertos, así como lo referente al régimen de explotación de los mismos. Ha de traer también un bloque de disposiciones sobre materia de servicios del transporte aéreo en el que se incluyan todo un conjunto de disposiciones relativas a la promoción del transporte aéreo y todo aquello relacionado con el contrato del transporte como financiación para el uso de las infraestructuras y servicios aeronáuticos, etcétera. Ha de traer

también disposiciones relativas al medio ambiente, relacionado con el transporte aéreo (las infraestructuras, las instalaciones); el régimen jurídico de la inspección general aeronáutica (infracciones aeronáuticas, de la investigación de accidentes e incidentes en aviación civil, infracciones administrativas aeronáuticas); tratamiento dispositivo adecuado de la aviación civil en sus relaciones y colaboración con la seguridad nacional y con la defensa nacional, que no tiene la vigente ley en vigor. Tendrá que traer todo tipo de regulación de las exigencias tecnológicas modernas, porque, señor ministro, desde el año 1960 hasta el día de hoy, en 40 años cómo ha cambiado la tecnología en los mecanismos de ayuda a la navegación, en los sistemas de propulsión, etcétera. El Reino de España se incorporó a Eurocontrol y consiguientemente determinadas funciones vienen siendo ejercidas por Eurocontrol, transferidas por el propio Gobierno español. Tiene que traer la regulación del ámbito competencial de las comunidades autónomas en materia de servicios aeronáuticos, e incorporación al ordenamiento jurídico español de normativa comunitaria de actual aplicación en España. Son muchas las razones que justifican la necesidad de una ley de esta índole.

Usted ha hecho referencia a una serie de órdenes ministeriales y reales decretos que a lo largo de los últimos años han venido desarrollando cumplimientos que el Gobierno español tenía la inexorable e inexcusable obligación de poner en marcha, como las normativas JAR. Cuánto me gustaría que un día produjésemos un debate sobre ese amplio conjunto de normativas, pero no tendrá por qué ir en esa ley de navegación aérea.

También tiene que hacer referencia al establecimiento de autorizaciones para servicios aéreos regulares, la determinación de los requisitos para las compañías aéreas, la limitación de emisiones sonoras de aeronaves, tema de fundamental importancia en el entorno geográfico y en el entorno humano y social de los propios aeropuertos, que han venido generando en los últimos tiempos situaciones de conflictividad como consecuencia del desarrollo de los aeropuertos; las autorizaciones sobre servicios aéreos intracomunitarios y habrá que potenciar la inspección.

El anterior ministro, Arias-Salgado, manifestaba que cuando tomó posesión de su cargo en el Ministerio la Dirección General de Aviación Civil estaba infradotada humanamente. Pues tenía razón, pero han pasado cinco años y la Dirección General de Aviación Civil no dispone de los instrumentos, del personal, ni de mecanismos suficientes para ejercer con amplia responsabilidad las competencias que le son inherentes. Es necesario reforzar el papel del regulador, el papel de la Dirección General de Aviación Civil, y en eso coincidimos desde el Grupo Parlamentario Socialista con el planteamiento que ha hecho el ministro, que se ha referido a este tema concreto.

En reiteradas ocasiones, el ministro de Fomento nos invita a participar en la construcción de la norma. Señor ministro, aquí tenemos una proposición de ley con un amplio articulado. Ahí tiene usted una prueba del interés que desde el Grupo Parlamentario Socialista se tiene por este tema, porque no nos encontrará nunca, y lo digo en unos días muy difíciles, alimentando el fuego de la incertidumbre, alimentando las preocupaciones ciudadanas o alimentando esa especie de crisis intelectual en la que nos vemos los usuarios de los aeropuertos como consecuencia de los acontecimientos que han tenido lugar. La seguridad nacional tiene que insertar normativamente en su seno toda la seguridad aeroportuaria y la seguridad en el transporte aéreo, y eso tiene que tener cabida en esa nueva ley. Por ello, señor ministro, resulta fundamental un debate de estas características.

Señor presidente, permítame cinco minutos, que sería uno menos en Canarias...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, permítame que le interrumpa habida cuenta de su invitación a que lo haga. Dispone usted solamente de dos minutos porque ya ha sobrepasado cinco minutos de su tiempo.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, tengo en mis manos las resoluciones de OACI de hace unos cuantos días, la declaración de la Asociación Europea de Aeropuertos. Se está poniendo de manifiesto que los aeropuertos y el transporte aéreo, en todos los países integrantes de esta asociación, requieren todo un vuelco en la gestión, impulsado no solamente por los avances a la modernidad a los que hemos hecho referencia, sino por las nuevas circunstancias de terrorismo espectacular que hemos vivido y que ojalá no se reproduzcan, pero ante los que tenemos que estar en guardia. Sin duda alguna, la labor inspectora de la Dirección General de Aviación Civil juega un papel fundamental para exigir a las compañías el cumplimiento de la norma que se dicte, ampliando la actual en el control de equipaje, de personal de tantas y tantas empresas de servicios que prestan servicio, valga la redundancia, en las diferentes compañías, no solamente transportistas, sino colaterales al mundo del transporte, de handling, de limpieza, etcétera. La Dirección General de Aviación Civil hoy no tiene instrumentos para controlar y comprobar que se está cumpliendo la norma y la norma nueva que se dicte. En consecuencia, eso se tiene que recoger en un capítulo específico de la nonnata ley de aviación civil que refleje la etapa en que nos encontramos. Es necesario potenciar la inspección del *catering*, la inspección de la cabina del avión antes del embarque, el aumento de las patrullas de seguridad alrededor del aeropuerto, la inserción de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado especializados y con conocimientos en materia aeronáutica, que vayan desplazando entre otras a las compañías privadas de segu-

ridad que no disponen de la cualificación pertinente para desempeñar las funciones que deben desempeñar en materia de seguridad; el control al empleados, el personal de refuerzo y el control estricto de acceso al aeropuerto, la retirada de objetos metálicos, el control al cien por cien de la carga que se introduzca en las bodegas de las aeronaves. Son los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil quienes tienen que observar, cumplir y proponer sanciones, en el supuesto de que las compañías aéreas no cumplan con los cometidos e instrucciones que se les dicte desde el regulador español. En España —y termino, señor presidente— se ha potenciado al regulado, es decir al ente AENA, con una gran personalidad institucional, con capacidad de gestión económica, financiera y de inversión, pero hay un vacío tremendo en la norma —de ahí la necesidad de la nueva ley— y en la Dirección General de Aviación Civil, que es el regulador que tiene la obligación de exigir al regulado, AENA, y a las compañías que prestan servicio, el cumplimiento de la norma recogida en la nueva ley.

Por eso, señor ministro, le instamos a que el Gobierno del que usted forma parte y el Ministerio que dirige, salga de ese letargo, de esa situación propagandística diaria de primera cinta de publicidad y se convierta en un Ministerio eficaz, operativo, que sirva a los intereses ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó, en nombre de Convergència, tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Si me permite, i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Lo he hecho para abreviar tiempo. Excúseme, señor Sedó.

Por Convergència i Unió el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Me es difícil entrar, porque tengo tres o cuatro vías para ello, pero voy a hacerlo usando lo que el compañero que me ha precedido en la palabra ha usado: autocomplacencia. Por tanto, yo voy a hacer una intervención haciendo historia. Lo que sucede es que yo no tengo la documentación a mano —las circunstancias han hecho que la tenga desde ayer tarde—, lo cual dificulta la búsqueda de fechas y papeles, aunque el más importante sí lo tengo. Estoy muy de acuerdo con la base de lo que ha expuesto el señor Segura. Creo que la Ley de 1960 es obsoleta, por lo que hay que modernizarla y rehacerla si es necesario. De esto ya hemos hablado muchísimas veces, y tengo que ir hacia atrás, a cuando se aprobó por unanimidad un mandato del Congreso sobre este aspecto en la anterior legislatura. No sé si fue en ese mismo debate o en otro se presentó una proposición o una moción del Grupo Socialista, defendida por el señor Segura, en la que se incluían 12 puntos, y en la que no pudimos llegar a un acuerdo global transaccio-

nal. Prácticamente estaba consensuado al 99 por ciento, pero en el último momento, por circunstancias que no tengo por qué citar, no se pudo alcanzar una votación unánime de toda la Cámara. Se produjo una votación separada y de los 12 puntos creo que se aprobaron 5 ó 6. Muchas veces hemos tenido conversaciones positivas sobre este tema con el señor Segura y con todo lo que nos ha ido diciendo yo estaba plenamente de acuerdo, lo que pasa es que uno es como es cuando presenta sus iniciativas y no tiene la gran facilidad que el señor Segura demuestra.

El señor ministro ha hecho toda una relación de normas que se cumplen y deben cumplirse. He creído entender que facilitaría el entendimiento para revisar la Ley de 1960 y dar la importancia que merece a aviación civil con un nuevo marco que regulase todo lo que hay que regular y que incluyese cosas que ya se han dicho; es decir, haciendo una transformación sistemática al marco moderno que hoy en día tendríamos que tener. Los acontecimientos sufridos por Estados Unidos hace unos días creo que harán variar otras muchas cosas. Estimo que tenemos que hacer una revisión de la Ley de 1960, tan parcheada como decía antes el portavoz del Grupo Socialista, aunque quizás sería mejor hacer una ley totalmente nueva. Por tanto, señor ministro, sería conveniente que este debate positivo pudiera continuar para ver cómo se puede orientar e introducir lo que en estos momentos deberá incluirse en esta normativa y que en estos momentos creo que ignoramos.

Ayer tarde me sorprendió ver que el Grupo Socialista —hoy nos enseña el documento— ya tiene preparada una ley para la semana próxima. En estos momentos no se encuentra presente el compañero Segura, pero yo le pediría que lo aparcase, porque tengo mis dudas de que pueda llevarse a cabo hoy en día, dado que deberá adaptarse a todo lo nuevo que venga. Además, dentro del buen esquema de debate positivo que teníamos en la legislatura pasada, cuando se discutió lo que se aprobó aquí me llegó un borrador de estos que circulan de vez en cuando —no me lo dieron confidencialmente para que no se usase—, con fecha 30 de junio de 1997, relativo a la ley de aeronáutica civil. Di una copia de este borrador a mi compañero Segura, con el que estaba trabajando en estos temas. Ayer me sorprendió ver, a través de un teletipo, que el Grupo Socialista tiene preparada una proposición de ley. En el título preliminar de esa ley se habla del ámbito en el que tiene que trabajar esta ley. Este ámbito se marca en aquel borrador del título I. Supongo que el detalle del articulado después será distinto. El título del artículo 1 de la ley, Espacio aéreo, infraestructuras y circulación aérea, y después, dominio público y servidumbre, exactamente igual que el título del artículo 2, es decir la ley que nos van a presentar va del título preliminar a título VI y en el borrador aparece de Título I a VII, y el artículo 2 coincide con el título del artículo tercero, Personal y material. El tercero, antiguamente cuarto, operadores aéreos. El

cuarto, anteriormente quinto, inspección general aeronáutica. El quinto que nos van a presentar corresponde a accidentes, que era el sexto anterior. El sexto que se nos va a presentar corresponde exactamente a infracciones administrativas aeronáuticas, que es el que existía. En la disposición adicional derogatoria hay una expresión, según el teletipo, que es exactamente igual, pero aquí ya no puedo decir lo mismo, porque puede ser una frase que se use siempre en términos legales: cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan —coma—, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en la presente ley. Esto también figura, es la última frase de aquel borrador.

Lógicamente, cuando se hace una ley se necesita un borrador inicial, que alguien haya hecho y sobre el que se trabaja. Supongo que el equipo que lleva aviación en el Grupo Socialista ha trabajado con aquel documento, al menos en el enunciado de los títulos; pero aquel documento era del año 1997, la nueva ley va a salir con 144 artículos, más disposiciones adicionales y aquel borrador tenía 147 artículos más las disposiciones adicionales. Estará revisado completamente, eso lo sé, porque el rigor que pone en ello el señor Segura es total y me gustará verlo, pero le pediría que esperase y, señor ministro, le pido a usted que nos haga trabajar sobre el debate conjunto para encontrar este entendimiento de aceptaciones de temas para sacar una buena ley, porque usted también ofreció que saliera esta ley, pero tiene que recoger toda la normativa de seguridad, de empresas, etcétera. En este momento todas las compañías están en un tris, así como las aseguradoras y va a haber una revolución total. Si ahora entramos a considerar un proyecto de ley que puede estar vivo, haremos una ley que nos servirá. Si tenemos en cuenta que la revisión de la ley del año 1960 ha estado tanto tiempo aparcada, no vendría mal esperar un tiempo que no fuera mucho y mientras podríamos trabajar en alguna forma de reunión, no sé cuál, para adaptar la ley, y para incorporar todo lo nuevo que deba introducirse.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Otxoa tiene la palabra en nombre del Grupo Vasco.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Bienvenido, señor ministro.

Siempre me encuentro con el mismo problema personal, yo no sé si es que tengo asimilación lenta, pero cuando hablan los portavoces de otros grupos, algunos en particular, hay tal lluvia de datos, que a veces me cuesta asimilar y, además, tergiversan la idea inicial que yo tenía cuando hemos venido aquí. Pensaba que la comparecencia del señor ministro de Fomento era para informar sobre el cumplimiento del mandato del Pleno del Congreso de los Diputados del año 1998, derivado de la aprobación por unanimidad de la proposición no de ley del Grupo Socialista en aquel momento, y creo

que nos estamos extendiendo en cosas que se me escapan.

El señor ministro nos ha hecho en su intervención un alegato de las normas, reglamentos, directrices, inherentes al Convenio de Chicago, de las nuevas normativas europeas, que se van recogiendo en forma de decreto ley muchas veces y que se han incorporado a nuestro ordenamiento jurídico. Son normas de obligado cumplimiento. Los *standard JAR* o las normas que emanan del Convenio de Chicago son algo que tenemos que incorporar; pero estamos hablando de otra cosa, se trata de una vieja ley de navegación aérea. Todos los grupos estamos de acuerdo en que hay que superarla y mejorarla. En estos momentos también ha habido un cambio de escenario brutal a partir de los acontecimientos del día 11, y efectivamente puedo coincidir en parte con lo explicado por el señor Sedó en que quizás nos haya cambiado a muchos o a todas las perspectivas de lo que queríamos y haya que hacer una nueva reconsideración sobre lo que debemos establecer desde el Congreso de los Diputados como una nueva ley; pero también hay que definir qué va en la ley y qué va en los reglamentos y habrá que definir si es navegación aérea, si es seguridad o qué ámbito competencial es el que tiene que introducir nuevas directrices en este ámbito. Todos tenemos que repensar mucho qué vamos a hacer a futuro con la urgencia que requiere el caso. En este sentido el señor ministro lo tiene bastante fácil, porque aquí en la Comisión parece que hay futurólogos que conocen lo que se va a hacer a futuro, cómo van a ser las leyes, hay quien conoce hasta el número de artículos que va a tener la futura ley. Reconozco que soy lego en la materia y por lo visto mal informado, pero —insisto— lo tiene fácil. Usted tiene colaboradores en esta Comisión que le vamos a solucionar todo. Señor presidente, ponga a votación este tema, constituyamos una ponencia y seguro que en poco tiempo vamos a sacar una buena ley. Permítame esta broma en un asunto que es de suma importancia.

Señor ministro, con esa nueva ley no solamente tiene que ponerse al día nuestra normativa para equipararla con la de los países miembros de la Unión Europea, sino que hay un tema mucho más importante y es que luego todos los países cumplan esa normativa por igual. En este momento nos estamos encontrando que con iguales reglamentos en diferentes países el comportamiento en la navegación aérea es distinto, y las competencias entre compañías y entre países tienen diferentes apoyos. Podríamos poner ejemplos que llegan hasta comercializaciones de países terceros a través del Estado y, por ejemplo, con la misma normativa de ruidos, vuelos que no se aceptan en el Estado español entran en Bélgica o entran en Francia, que la comercialización de la perca del Lago Victoria que viene al Estado español tenga que pasar por Ostende, porque la normativa de ruidos, aplicada estrictamente por el Estado español, no permite ese aterrizaje de aviones en nuestro país.

Consideramos esencial la homologación de los servicios en tierra —cosa que no se toca aquí—, esa apertura real, esa liberalización real de los servicios de carburantes, de los servicios de *handling*, todos esos servicios que en este momento, queramos o no, están prácticamente monopolizados en el Estado español y que son el talón de Aquiles de la competitividad de nuestros sistemas.

Por último, aparte de todo lo que aquí se ha expuesto por portavoces anteriores y con los que coincidimos en bastantes aspectos, hace falta aclarar hasta dónde va a llegar la iniciativa privada en la construcción o explotación de nuevos aeropuertos. Existen rumores que hablan de la posibilidad de grandes inversiones en el sector por parte de intereses privados y hay que aclarar si se van a permitir o no, dónde va a estar el límite de la competitividad y esto es importante clarificarlo pronto y hacerlo en esa nueva ley.

Resumiendo, y no quiero alargarme porque se han dicho muchas cosas y sería repetirlas, esa ley es necesaria, todos estamos de acuerdo. La decisión del Congreso de los Diputados, unánime en su momento del año 1998 permanece viva, hay nuevos elementos que hay que incorporar, pero precisamente esos nuevos elementos determinan que la prisa en este momento sea mayor; no digo precipitación pero sí prisa, señor ministro. En ese sentido, quiero puntualizar la necesidad de revisar y clarificar la explotación de nuestros sistemas aeroportuarios.

Nada más que ofrecer nuestra humilde ayuda en lo que pueda ser necesario y constructivo y desearle, señor ministro, que tenga agilidad y suerte en la redacción de esa nueva ley, que esperamos ver muy pronto en este Parlamento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rivero, ¿quiere intervenir? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra en nombre del grupo canario.

El señor **RIVERO BAUTE**: Brevemente, para agradecer la presencia del señor ministro y la profusión de datos que ha hecho llegar a la Comisión sobre los distintos trabajos que a lo largo de los últimos años se han realizado, como no podía ser de otra manera, y digo que no podía ser de otra manera en el nuevo marco en que nos encontramos en la última década, fundamentalmente en Europa, en todo lo relacionado con el transporte aéreo. La conclusión final la resumiría en si el señor ministro cree necesario o no en estos momentos tener una nueva ley de navegación aérea. Esa es la conclusión final a la que voy a llegar. Yo tengo mis dudas en estos momentos sobre si es oportuno de forma inmediata, urgente cumplir —y hay que aclararlo para despejar todas las dudas— un compromiso político, pues yo creo que no es una justificación un acuerdo del Congreso de los Diputados de hace tres años, que haya terminado la legislatura y que no esté en un programa

electoral, y no impulsar la nueva ley, una ley de adaptación de la Ley de 1960 a los nuevos tiempos. Podría entender que no es el momento, por distintas razones que podría entrar a detallar, de poner sobre la mesa una nueva ley de navegación aérea. El dinamismo de los últimos años en el mundo, particularmente en Europa, en todo lo relacionado con el tráfico aéreo hace que exista una profusión de normativa internacional —de directrices comunitarias, de reglamentos, de reales decretos, etcétera—, que se promulga para mejorar el tráfico aéreo y adaptarlo a las nuevas circunstancias. El nuevo marco en que nos movemos, por una parte el marco de la liberalización del tráfico aéreo y por otra el de la privatización, hace que día a día surjan situaciones no previstas que requieren nuevas normativas. Adaptar en estos momentos todo lo relacionado con el ordenamiento jurídico a esos nuevos aspectos que se detectan del nuevo marco, ha significado una revolución en el mundo del transporte aéreo, particularmente en la última década en Europa. Los aspectos comentados por el señor ministro nos parecen esenciales, fundamentales y no necesariamente tienen que ser encauzados a través de una ley de navegación aérea, como es reforzar el papel de los poderes públicos, el papel de la Administración para garantizar a los usuarios, en esta nueva situación liberalizadora y privatizadora, un servicio acorde con las necesidades que en estos momentos demandan los ciudadanos. Es obvio que estamos en un momento en el que se han roto las fronteras, estamos hablando de la globalización, y si hay aspectos de la globalización que es necesario homogeneizar, llegar a acuerdos que van mucho más allá de los intereses particulares de un Estado, es en el mundo de las comunicaciones y de las telecomunicaciones. Por eso, lo que se haga en España tiene que tener siempre como referencia lo que pase en Europa y en el mundo.

Es útil que se haga este debate en estos momentos y el que se puede tener en la tarde de hoy a través de la interpelación presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, porque estamos en unos momentos especiales en lo relacionado con el movimiento aéreo, en una situación de psicosis a raíz de los tristes acontecimientos del día 11 de septiembre. Me parece oportuno que el señor ministro deje perfectamente claros a la opinión pública unos aspectos que se han tocado relacionados con la seguridad, fundamentalmente de los pasajeros y de los aeropuertos, que no están diferidos a la legislación del año 1960. Después del año 1960 ha habido una serie de medidas que han ido adaptando el ordenamiento jurídico al nuevo marco que nos hemos dado. En una situación de globalización, de homogeneización en el mundo de las comunicaciones tengo serias dudas sobre si es el momento de impulsar de forma urgente la legislación española que tiene que ser una legislación que se adapte paulatinamente a los nuevos cambios que se den en el orden internacional o si es mejor que se cierre el nuevo espacio, donde se va homogeneizando toda la

legislación, donde la Unión Europea todavía no ha terminado de desarrollar todas las directivas y reglamentos referidos a todo lo que es la seguridad y el tráfico aéreo en general y luego adaptar la legislación española a la normativa internacional. Por eso a mí me gustaría que hoy esto no sea una cuestión como el Guadiana, que aparece y desaparece, Lo importante no es el compromiso de hacer en un año una nueva ley de navegación aérea, sino que el ministro diga con claridad y rotundidad si en estos momentos en los que se producen esa serie de alteraciones en todo lo que es la normativa a nivel internacional, es partidario que de forma inmediata se presente un proyecto de ley por parte del Gobierno sobre navegación aérea, o si por el contrario es partidario de ir adaptando los nuevos tiempos relacionados con el tráfico aéreo a la nueva situación mediante los reglamentos, impulsando las decisiones que vayan acomodando la seguridad y la mejora del tráfico aéreo en general a las normas comunitarias e internacionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, ¿quiere usted intervenir? (**Asentimiento**.)

Tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero saludar la presencia del señor Álvarez-Cascos y plantear en forma de pregunta algunas cuestiones de tipo político relacionadas con toda la legislación aeronáutica. En primer lugar, si piensa el señor ministro que la actual situación puede incidir en las ventajas que tiene hoy viajar en avión, especialmente en cuanto a la duración de los viajes, la comodidad y la dignidad con que deben ser tratadas las personas y si en todo caso el Gobierno español va a tener especial cuidado en incidir lo menos negativamente que sea posible en estos tres aspectos a los que antes me referí. En segundo lugar, cuánto tiempo piensa el señor ministro que tardará en diseñarse el nuevo marco de seguridad y si será un marco europeo o abarcará a todo el mundo. En último lugar, dos cuestiones: si como representante del Gobierno en el caso de que se hagan los cambios (que parece van a ser inevitables, una parte de ellos lógicos y otras partes seguramente guiado más por una psicosis que no debía cundir) va a ser tan fácilmente compatible como está siendo hasta ahora la presencia de las compañías de seguridad privada con la capacidad legal para poder actuar suplantando a las fuerzas de seguridad del Estado, porque creo que hay cuestiones que no deben hacer las compañías de seguridad en el trato con los viajeros. Por último, qué perspectivas se manejan en cuanto a la gestión de toda la problemática aeronáutica en tierra en relación con los aeropuertos, si se va a dar alguna entrada en su gestión o alguna forma de participación a las comunidades autónomas en la gestión de los aeropuertos en el conjunto del Estado español.

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor ministro de Fomento su comparecencia hoy aquí en la reanudación de este período de sesiones, para tratar un tema en el que tengo que comenzar agradeciendo la información que nos ha facilitado el señor ministro, pero inmediatamente tengo que empezar por negar la mayor, es decir el título de la comparecencia del señor ministro. Ya lo ha dicho también el señor ministro, yo creo que aquí no ha habido ningún incumplimiento y cuando algún portavoz apela al rigor parlamentario yo creo que tiene que empezar por el rigor propio. Aquí no ha habido incumplimiento de ninguna proposición no de ley, puesto que como bien sabe ese portavoz cuando no hace demagogia, ha decaído plenamente.

Es verdad que ha reconocido el incumplimiento sistemático del mandato de una ley orgánica durante diez años, del mandato de su propio partido, y yo creo que ahí sí que existía otra coyuntura que quizá hubiera permitido plantearnos la reforma de la vieja Ley de 1960, de navegación aérea. Por tanto, yo quiero insistir en que alguna razón habría para que en escenarios totalmente distintos el Gobierno del Partido Socialista no quisiera o no pudiera llevar a cabo el mandato que una ley orgánica, seguramente aprobada con mayoría también del Partido Socialista, le había dado a su Gobierno; incumplimiento que sí se produjo cuando no cumplió aquellas proposiciones no de ley presentadas en el Senado por el propio Grupo Socialista y que no decaerían como esta que se cita hoy de 28 de abril de 1998. Por tanto creo que en esto hay que ser justo y hay que negar la mayor. Aquí no ha habido incumplimiento por parte del Ministerio de Fomento, por parte del Gobierno, porque si algo caracteriza a este Gobierno del Partido Popular y en concreto a este señor ministro, es que suelen cumplir todas y cada una de las cosas que anuncia, y circunstancias muy excepcionales podrían hacer que no fuera así. Esto lo quiero dejar claro.

Tengo también que contestar a un dardo lanzado por el portavoz señor Segura, en cuanto a que en otras materias —digámoslo así— hay una actividad desbordante de corte de cintas. Evidentemente hay corte de cintas, y hay corte de cintas porque existe una actividad desbordante dentro del Ministerio de Fomento, y eso a ustedes les duele porque no han sido capaces ni siquiera de hacer una ejecución presupuestaria adecuada en los años que han gobernado. Pediría al señor ministro —y no hace falta que se lo pida— que continúe con esa actividad porque es el mejor síntoma, la mejor demostración de que hay una ejecución presupuestaria, se cumplen unos objetivos y se cumplen unos planes de infraestructuras que van a modificar la piel de este país. Además, señor Segura, permítame le diga que lamento que no haya estado presente en la intervención de sus

compañeros de otros grupos parlamentarios, que se empieza mal pidiendo que un nuevo instrumento jurídico, que es un instrumento confeccionado parlamentariamente, cuando usted después de su intervención no oye lo que le dicen los demás compañeros y ha estado tantos minutos fuera de la sala como ha durado su intervención. En este sentido solo quiero decirle una cosa. Yo creo que la intervención del señor Sedó ha sido muy significativa, muy clara y el tema de la apropiación intelectual personalmente no me gusta, seguramente a otros cuando lo utilizan les debe gustar muchísimo más. Voy a decir otra cosa también. Creo que la intervención del portavoz socialista pertenece al mundo onírico, porque con lo que está cayendo me parece un ejemplo de inoportunidad política, de falta de realismo plantearse de forma inmediata la presentación por parte del Gobierno de un proyecto de ley en esta Cámara sobre navegación aérea. Yo creo que el Gobierno está teniendo una actividad normativa importante, que nos ha explicado ya el señor ministro, se han ido ajustando las diferentes piezas que forman este puzzle tan complicado, y es la navegación aérea en todas sus facetas, incluida una que sin duda hay que reforzar por la coyuntura de los días pasados, como es el de la seguridad en sumo grado. Por tanto, creo que hay que dejar a criterio del señor ministro y del departamento que dirige poder enviar, si lo considera conveniente, pues yo personalmente tengo serias dudas de que sea el momento adecuado para hacer una ley buena, una ley que como tal sea duradera y perdurable en el tiempo y que sea un instrumento de regulación, con independencia de quien pueda tener el Gobierno en su día. Por tanto, me gustaría que el señor ministro nos pudiera aclarar en la réplica la conveniencia o no y las dificultades o no para hacer una nueva ley de navegación aérea o si en este momento es mucho mejor la alternativa de ir ajustando las diferentes piezas que componen todo eso que se ha llamado navegación aérea. Agradezco el tono de los diferentes portavoces de la oposición, porque creo que se están planteando estas cuestiones desde un punto de vista constructivo, no solo nominalmente sino de una forma real y decisiva porque es un tema que nos afecta a todos. Hoy no se concibe el mundo sin un tráfico cada vez más creciente exponencialmente y que modifica la calidad de vida de todos los ciudadanos. **(El señor Segura Clave pide la palabra.)**

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

El señor **SEGURA CLAVEL**: He sido aludido por dos portavoces, por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor López-Amor y por el señor Sedó, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y quiero hacerles una precisión como consecuencia de la

alusión personal, impropia en un debate de estas características.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le aclararé que la alusión ha sido al tenor de su discurso y no a usted personalmente. Si mencionan su nombre, señor Segura, es porque usted es el portavoz del Grupo Socialista, no van a hablar en abstracto. He estado muy atento y no han hecho ninguna alusión a su persona en su personalidad, sino a su discurso político. Dentro de su discurso político podrá hacer las precisiones que crea convenientes.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor presidente, por una cuestión de orden. El señor Sedó ha hecho unas consideraciones de naturaleza política; pero las consideraciones de tipo personal las ha hecho el señor López-Amor y le pido que no encorsete ni dificulte estas posibilidades al amparo de un reglamento flexible que me permita durante un minuto hacer una precisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, si usted que es un parlamentario avezado me asegurara que va a durar un minuto su intervención, esta presidencia no tendría inconveniente, rogándole que no reabra el debate, que se dirija usted exclusivamente a comentar lo que entiende como alusión, por un minuto.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor presidente, me parece de mal gusto, algo que no haré yo ni he hecho en mi vida parlamentaria, la alusión que personalmente me ha hecho el señor López-Amor haciendo referencia a que he salido de la sala y no he oído intervenciones. Le diré, a efectos de constancia en el «Diario de Sesiones», que una razón estrictamente familiar producida por una llamada recibida desde mi domicilio, me ha obligado a salir de la sala durante tres minutos. Este diputado siempre lee, si se producen circunstancias como la que se ha producido hoy de tenerme que ausentar tres minutos, los contenidos recogidos en el «Diario de Sesiones» de las intervenciones de los colegas cuando se trata de temas tan relevantes. Simplemente quiero que quede constancia a efectos de mi respeto a la intervención del señor Sedó, no tenga la más mínima duda de que leeré su contenido y me parece absolutamente impropio ese comentario por parte del señor López-Amor puesto que le deja en un lugar muy malo e innecesario. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor, tiene la palabra también por un minuto.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Señor presidente, voy a ser mucho más breve. Simplemente para decirle que desconocía la causa por la que usted se ha ausentado durante algo más de tres minutos, también a efectos de constancia en el «Diario de Sesiones», acep-

to que hay razones de causa y de fuerza mayor y que seguramente justifican que usted haya estado algún tiempo sin oír a los portavoces de otros partidos políticos.

El señor **PRESIDENTE**: Volviendo a la materia de esta Comisión, tiene la palabra el señor ministro para cerrar la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Después de oír el conjunto de intervenciones y sin perjuicio de alguna puntualización sobre cuestiones que yo no había enfocado, puesto que explícitamente he separado los temas que podríamos llamar de seguridad relacionados con los últimos acontecimientos de esta intervención sobre la actualización de nuestro marco normativo, como introducción a esta intervención resumiré diciendo que estamos ante un debate de prioridades. Las cosas que se han dicho no son rechazables en sí mismas, ni las que ha dicho el portavoz que ha solicitado la comparecencia ni las de los que en su misma línea han reforzado alguno de sus planteamientos coincidentes en la necesidad de presentar una normativa actualizada. Repito, es un problema de prioridades. En ese debate conviene recordar que en política el orden de factores sí altera el producto; a partir de ahí lógicamente tener distintas prioridades tiene valor político e interpretación políticos distintos. Sinceramente el planteamiento que se hace, invocando los antecedentes y recordando algunos mandatos políticos anteriores, en esta fecha concreta tiene mucho de anacrónico. Probablemente este debate hace unos años pudo tener más actualidad y más sentido, y la prueba de que hoy es un debate cargado de anacronismo es que no se ha podido citar un solo problema real derivado de esa falta de actualización de la normativa por la vía de un nuevo proyecto de ley, sino que se ha citado el objetivo de tener una ley como un objetivo en sí mismo, que es el clásico argumento leguleyo de convertir el hecho formal de una ley en la resolución de los problemas que el marco legal produce.

Cuando uno se plantea un debate en estos términos, e ignora la realidad en la que está inmersa el transporte aéreo y la realidad política e institucional en la que está España en estos momentos, se producen circunstancias verdaderamente paradójicas. En el año 2001 que se haga un debate a fondo sobre la modernización de la normativa de navegación aérea y no se haga una sola referencia al proyecto europeo de cielo único es asombroso, se está perdiendo la perspectiva; pero si además se añade que en estos momentos está en su fase final el reglamento europeo de la agencia europea de seguridad aeronáutica, ya estamos absolutamente fuera del mundo en que vivimos la inmensa mayoría de los españoles. No son temas baladíos, señorías, hablar de una ley antigua ignorando que en el año 1969 se firma, y España se adhiere, un convenio internacional, y que,

como dice el artículo 96 de la Constitución, los tratados internacionales válidamente celebrados una vez publicados oficialmente en España forman parte del ordenamiento jurídico interno. El Convenio de aviación civil y sus 18 anejos son ordenamiento jurídico interno español, les guste o no les guste. Como además la Unión Europea en el año 1991 en su Reglamento 3922 —se me olvidó citarlo en mi primera relación, lo preciso en esta otra— estableció el mandato, año 1991, a los Estados miembros de adherirse a las autoridades aeronáuticas conjuntas y aplicar las normas JAR, desde el año 1991 al año 1996 no se cumplió un mandato europeo contenido en un reglamento, pero desde el año 1996 estamos dando cumplimiento a un reglamento europeo. Por lo tanto, me reitero en la prioridad, en cumplimiento de ese mandato europeo del año 1991, de culminar como anuncié en mi primera comparecencia el proceso de adaptación y de trasposición al ordenamiento jurídico español de las normas JAR pendientes, que son las de los requisitos conjuntos de aviación relativa a la lista maestra de equipos mínimos de a bordo de aeronaves civiles; la de requisitos conjuntos de dispositivos sintéticos de entrenamientos —los simuladores y entrenadores—; la de requisitos conjuntos de operaciones de transporte aéreo comercial para helicópteros civiles, la JAR OPS 3; la de requisitos conjuntos de personal certificado de mantenimiento y la de requisitos conjuntos de organizaciones de entrenamiento, examen de personal y mantenimiento. Las normas JAR son la base de la agencia europea de seguridad, que está a punto de ser aprobada por las instancias comunitarias si se impulsan los últimos acuerdos necesarios para alcanzar una posición común; si no, tal vez sea la presidencia española y no la belga la que tenga la responsabilidad de impulsar en su tramo final la creación de la agencia europea de seguridad.

Cuando se hace un relato de los contenidos de ese proyecto de ley, la agencia europea de seguridad, señorías, ni más ni menos supone: asistir a la Comisión Europea en la definición de la política aeronáutica; elaborar y adoptar códigos de aeronavegabilidad y otros estándares de certificación; llevar a cabo inspecciones técnicas y expedir certificados-tipo, asumiendo estas tareas por sí misma o asignadas a determinadas entidades cualificadas todavía por definir; establecer sistemas de supervisión permanente de aeronavegabilidad de los productos para los cuales se haya emitido certificado-tipo; ayudar a la Comisión a controlar la aplicación de las normas comunes a nivel nacional, creando equipos de expertos encargados de inspeccionar los sistemas nacionales y comprobar sus métodos de trabajo; establecer relaciones internacionales apropiadas con organizaciones internacionales y autoridades aeronáuticas de terceros Estados con miras a armonizar normas y procedimientos. En el ámbito de la investigación la agencia dispondrá de un presupuesto para llevar a cabo actividades relacionadas estrictamente en su ámbito

técnico. Pero ¿es que merece la pena que juguemos a profetas y que creemos una normativa que el día que la apruebe el Parlamento llenará de satisfacción a quienes ven en las leyes un argumento político en sí mismo, pero que puede quedar desfasada y necesitar su actualización y adecuación con arreglo al marco comunitario que nosotros mismos estamos configurando? Sinceramente, me parece que insistir dogmáticamente en la solución o en la panacea de los problemas a través de una ley y no haber hecho una sola referencia ni al proyecto de cielo único ni a la creación de la agencia europea de seguridad —repito— avala, refuerza la posición del Gobierno y devalúa enormemente los argumentos que se han venido dando para que cambiemos el orden de prioridades.

Fíjense, señorías, que yo no he querido cerrar la puerta a la iniciativa de una ley, lo que he dicho es que ese proyecto de ley debería de ser el texto refundido que recopilara toda la normativa que en algunos casos resolviera cuestiones particulares pendientes en la organización aeronáutica española y no nos obligara a hacer un trabajo inútil. Por lo tanto, yo no estoy en estos momentos rechazando de plano —contesto a algunas de las preguntas que se han hecho— que en un momento determinado no debamos plantearnos el impulso a un proyecto de modernización de nuestra normativa de navegación aérea y del sistema aeroportuario; no digo que no, lo que estoy sugiriendo es que el momento procesal no sea el del principio de la legislatura, por estas razones de que tenemos otros deberes antes y en Europa se está trabajando ahora en la dirección que he apuntado, sino que la dejemos para un momento posterior. Por cierto, en los programas electorales no se suele precisar si se adaptan al principio de la legislatura o al final, por lo que incluso en términos de programa electoral no estaríamos saliéndonos de ninguna previsión.

Esto es lo que me parece que se debería desprender de esta comparecencia: que no siendo rechazable nada de lo que aquí básicamente los grupos han propuesto, deberíamos hacer un pequeño esfuerzo por adecuar nuestros calendarios. Ya sé que cambiar las prioridades puede ser un problema político, pero yo les invito a ello y estoy dispuesto como Gobierno también a asumir la parte de interés de sus iniciativas que pueda corresponder a la hora de marcar la actividad del Gobierno en ese calendario. Yo no he puesto el acento, señor portavoz del Grupo Mixto, del Bloque Nacionalista Galego, en los temas de seguridad porque esta tarde hay una interpelación monográfica sobre ellos. Sinceramente, sobre el resultado de todo este proceso de la situación actual, la modernización de los sistemas de transporte aéreo y los nuevos retos de la seguridad yo soy de los optimistas, de los que creen que al final de una crisis por profunda que sea se desemboca en un escenario mejor, y por supuesto mejor no sólo para las empresas que viven en el sector aeronáutico sino para los ciudadanos y para

los usuarios. Por tanto, el balance final de esta situación en la que estamos en estos momentos, que yo creo que es coyuntural, no es una recesión que se pueda prever larga en el tiempo, va a ofrecer ventajas en materia de confort y de seguridad para los pasajeros del transporte aéreo. No tengo ninguna duda de que este marco de seguridad tiene que ser —y así lo ha hecho el Consejo Europeo de Transportes hace una semana— conjunto, europeo y mundial. Por eso estos días en la asamblea de la OACI la posición común de la Unión Europea está tratando de canalizar una respuesta en los distintos frentes: la norma, los métodos y las organizaciones y la cooperación entre países para reforzar la seguridad del transporte aéreo mundial.

Acerca del tercer comentario sobre la seguridad privada, aclaro que existe en todo el mundo, está en todos los aeropuertos. Probablemente uno de los países en los que hay un mayor porcentaje de fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado públicas sea España. Si usted sale a los aeropuertos europeos o americanos se encontrará con compañías de seguridad privadas, que en principio no tienen por qué ni ofender al pasajero ni menospreciarlo. En cuanto al modelo, me remito a lo que he dicho en otras comparecencias. De momento seguimos defendiendo un sistema integrado de aeropuertos, que es un sistema que da ventajas al desarrollo aeroportuario del conjunto del territorio español; por supuesto, las competencias en materia de navegación aérea están atribuidas al Estado y no vamos a someter a revisión esta atribución competencial de la navegación aérea.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la primera comparecencia del ministro, vamos a dar paso, salvo que el ministro quiera algunos minutos para organizarse, a la segunda comparecencia. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, yo le pediría un margen breve y razonable a efectos de participar en un turno de réplica que tiene que ser muy positivo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Segura sabe que el Reglamento no contempla esta posibilidad, a pesar de que sí lo hemos hecho en algunas ocasiones, y se ha hecho siempre cuando la presidencia entiende que el motivo de la comparecencia requería intervenciones ulteriores. La presidencia ha deducido de las intervenciones de los distintos portavoces que todos han realizado una pregunta concreta a la que el ministro ha respondido también de forma concreta, salvo el portavoz socialista que ha introducido dentro de la comparecencia algunos elementos externos a la misma, lo que no dice esta presidencia sino recogiendo las intervenciones de otros portavoces. Por tanto, lo que no queremos es establecer un debate ajeno al de la comparecencia,

señor Segura. Está suficientemente debatido. El ministro ha respondido a las preguntas, y vamos a dar paso a la segunda comparecencia, porque no merece la pena introducir nuevos elementos en el debate que no están previstos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, yo simplemente invoco no al Reglamento, sino al *fair play* de la presidencia, dos minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, tiene usted la habilidad en estos temas de darle un vuelo a Lindbergh; por tanto, si se lo da a Lindbergh, se lo da también a la presidencia. La presidencia le va a conceder un minuto para preguntar más que replicar al ministro, por si alguna duda haya quedado en el ambiente, pero le ruego que sea breve puesto que el tema ha quedado suficientemente debatido.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, esta comparecencia, pese a la densidad de ocupación que tiene esta Comisión, fue solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista, entrada por el registro, el 8 de marzo de este año; es decir, no tiene nada que ver con estos acontecimientos. Primer dato. Segundo dato. En el año 1995, en los últimos meses del último Gobierno Socialista, se había elaborado un proyecto de ley de navegación aérea que fue remitido al Consejo de Estado, cuyo ejemplar está en mi poder y obviamente ha servido para inspirar, junto con otro ejemplar posterior, de 1997, al que hemos tenido acceso, la proposición de ley que tenemos elaborada. Este era el comentario que yo le quería hacer al señor Sedó.

Termino, señor ministro. Esta tarde vamos a hablar de la agencia europea de seguridad aérea, tal como está recogida en el documento final COM-2000/595, presentado por la Comisión Europea en septiembre de 2000, y del que usted ha leído una serie de contenidos. Este grupo parlamentario ha solicitado, y está recogido en el Registro, su comparecencia en la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea desde comienzos de este año para debatir ese tema. Usted también ha dado un paso al frente muy razonable, que nosotros vemos bien, para hablar del Libro Blanco del transporte en el seno de la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea, que también lo hemos demandado nosotros, tal como figura recogido en Registro.

Por último, señor ministro, la política de cielo único, según declaraciones tuyas en los últimos días, que es muy importante —tengo la referencia de prensa—, no es la panacea que resuelva todos los problemas, obviamente. Se la llevaré esta tarde, señor ministro, no tenga la más mínima duda. Consiguientemente, qué duda cabe que hay muchos temas que en una intervención parlamentaria acotada en el tiempo no se pueden debatir, pero a este diputado le causa sorpresa que se piense

en demorar una norma interna a la que tenemos derecho y necesidad de modernización, con independencia de acontecimientos que no sabemos cuáles son los que puedan producirse en un futuro. Esa es la posición del grupo parlamentario, señor ministro. Presenten un proyecto de ley, porque tiene toda una estructura administrativa para hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura.

No creo que ningún portavoz más quiera intervenir.

El señor ministro contestará y cerraremos la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, simplemente le agradezco al señor Segura las precisiones que ha hecho, que me abren determinadas incertidumbres, lo que es lógico. Yo nunca le pediré, como él ha hecho, que me desvele el tenor de su discurso de esta tarde, pero sí debo decirle que abre algunas incertidumbres. Tenemos un problema de lenguaje, señor Segura. Los ingleses tienen dos palabras para la seguridad, *safety* y *security*, y usted está mezclando los dos conceptos. (*El señor Segura Clavell*: No, no.) Precisamente por eso usted ha leído unas declaraciones de este ministro pidiendo que se retirara del documento sobre *security* (seguridad) la referencia a cielo único, y se ha retirado en el Consejo de Bruselas, señor Segura; está retirado. El proyecto de cielo único es un proyecto de gestión de espacios aéreos y de navegación aérea, no un proyecto para garantizar la seguridad. Será un instrumento a utilizar, pero no tiene como objetivo ni tenía, y conviene no confundirlo, la seguridad. Probablemente por algunas razones que tenían que ver con la búsqueda de impulsos al acuerdo final entre España y Gran Bretaña interesaba aprovechar el momento. Felizmente se ha resuelto bilateralmente entre España y Gran Bretaña sin necesidad de confundir un concepto para impulsar el acuerdo sobre cielo único que en estos momentos está desbloqueado. Precisamente por eso, en el acuerdo sobre seguridad se menciona la OACI y no la agencia europea de seguridad, porque estamos hablando de cosas distintas.

Señor Segura, comprenderá que yo he preparado el debate de esta mañana y el de la tarde, y haremos los debates que SS.SS. susciten. Lo que sí me gustaría es que si esta mañana hemos hablado en términos ingleses de la *safety*, que está implícita en todo esto, por la tarde hablemos de la *security* —permítame la pedantería, porque seguramente vamos a ser más eficaces—, pero en todo caso, señor Segura, yo atenderé su interpelación con mucho gusto esta tarde. (*El señor Segura Clavell*: Señor ministro, en castellano es *velocidad* y en inglés *speed* y *velocity*.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le voy a recordar otra palabra: respeto. Le ruego respete usted

tanto a los miembros de la Comisión como a la Mesa de la Comisión y guarde usted las formas en este tema, ya que usted además es un parlamentario de rancio abolengo. Le ruego que mantenga las formas en este caso.

— **LOS PLANES DIRECTORES PARA LOS AEROPUERTOS DE GALICIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 213/000357)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la comparecencia, pasamos a la siguiente sin más dilación, comparecencia del ministro para informar sobre los planes directores de los aeropuertos de Galicia, de la cual ha sido proponente el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, de acuerdo con el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, los planes directores de los aeropuertos son los instrumentos de planificación de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística que definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar la máxima expansión previsible, y que delimitan la zona de servicio aeroportuario. Los planes directores deben contar con una memoria que incluye: estudio de los antecedentes y de la situación actual, necesidades futuras derivadas del análisis del tráfico de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda, delimitación de la zona de servicio con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas, las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto con justificación de su necesidad o conveniencia y la relación con el planeamiento urbanístico. Asimismo, la memoria deberá incluir las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre, teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y el previsible y reflejando igualmente el ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, según las disposiciones vigentes.

Con los planes directores, se trata de que las necesidades de crecimiento de cada aeropuerto se prevean con anterioridad suficiente para anticipar las dotaciones de infraestructuras y equipamiento que vayan a ser necesarias y para que se hagan las reservas de terreno que se estimen precisas para asegurar un crecimiento ordenado de todos los factores que conforman el entorno aeroportuario, al prever con suficiente anterioridad hacia dónde puede extenderse en un futuro el aeropuerto. Con ello, los planes directores pretenden impedir

que se constriña el crecimiento de los aeropuertos por la existencia de obstáculos en sus proximidades. Asimismo, con estas reservas de terreno se evita que las ampliaciones del aeropuerto puedan producir molestias a las viviendas que se hayan construido en las cercanías del mismo sin tener en cuenta las previsiones de crecimiento que podría experimentar en el futuro. Conocer la posible expansión del aeropuerto es una herramienta precisa para su desarrollo en los organismos planificadores de su entorno, como los municipios y autoridades autonómicas en lo relativo a las infraestructuras de otros modos de transporte, además de los accesos al recinto aeroportuario y al entorno urbano, y en su caso a los entornos naturales de especial consideración. Conviene recordar que los planes directores tienen eficacia jurídica, que se extiende específicamente a imponer sobre los territorios afectados por la prevista ampliación del aeropuerto la primacía del uso aeronáutico sobre cualquier otra planificación de otros usos de suelo. En consecuencia, es un instrumento jurídico tendente a garantizar la reserva del suelo necesario para ampliar los aeropuertos españoles en la medida en que el crecimiento de tráfico aéreo, la demanda de la sociedad y el entorno al que sirve así lo exijan.

Para conocer las posibles necesidades futuras en todos los aeropuertos, las previsiones de crecimiento de tráfico se han realizado mediante el desarrollo de cálculos estadísticos, apoyándose en los antecedentes históricos de cada aeropuerto y teniendo en cuenta las referencias dadas por las organizaciones aeronáuticas internacionales, como es el caso de la OACI. Dado que estas previsiones en función de diversos y complejos factores tienen un grado mayor o menor de proximidad a la realidad, está establecido que los planes directores puedan revisar periódicamente estas expectativas de crecimiento y la consiguiente programación de actuaciones en su caso. Por tanto, que sean instrumentos que definen el alcance de las reservas de suelo no significa que sean también instrumentos rígidos de programación de las actuaciones que se contemplan eventualmente en esa reserva de suelo.

Tras esta introducción, y para centrarnos en el propósito de esta comparecencia sobre los planes directores de los aeropuertos gallegos, empezaré recordando que estos han sido aprobados por Orden ministerial de 31 de julio publicada en el Boletín Oficial del Estado de 13 de septiembre. Las actuaciones que contemplan se orientan básicamente a la mejora de la calidad del servicio, adecuando en todo momento la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias a la evolución de la demanda con la anticipación necesaria para que estén operativas cuando se necesiten. Considerando la importancia que tienen estos aeropuertos para el desarrollo social y económico tanto de Galicia como del resto de España, la planificación de sus infraestructuras y actividades pretende dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo, sino tam-

bién a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y de su entorno, así como su compatibilidad con el desarrollo urbanístico periférico. Las características climatológicas de Galicia han hecho que resulte objetivo prioritario la mejora de las condiciones de acceso de los pasajeros a las aeronaves y la continuidad de las operaciones. Así, por ejemplo, desde principios de año, con la inauguración de dos pasarelas de acceso a aeronaves en el aeropuerto de Coruña, se ha procurado completar estos sistemas en los tres aeropuertos gallegos.

Resulta prioritario mejorar la operatividad de aproximación en condiciones de baja visibilidad, por lo que se está dotando a los tres aeropuertos del equipamiento y ayudas visuales correspondientes. Esta es la razón de que el aeropuerto de Santiago tenga ya en servicio desde el 6 de septiembre el sistema instrumental para aterrizajes conocido como ILS categoría 2-3, el segundo que se instala en España después del de Barajas, pocas semanas antes de que entre en servicio el de Barcelona que está en este momento en la última fase para la publicación en las cartas internacionales, como es preceptivo. En Vigo están en curso las actuaciones complementarias para la introducción de esta categoría; confiamos que permitan su entrada en servicio en el primer trimestre de 2003. Tanto en Vigo como en Coruña, cuentan ya con los balizamientos correspondientes. En el caso de Coruña con la publicación del plan director se ha aprobado la prolongación de la pista de vuelo en 500 metros, lo que además de mejorar su interconectividad facilitará las actuaciones necesarias para poner al aeropuerto en categoría 2-3. Por cierto, pónganse en relación algunos debates sobre longitud de pistas y garantías de operaciones del aeropuerto, porque recortar pistas y pedir la máxima categoría 2-3 para un determinado aeropuerto son propuestas llamadas a ser incompatibles.

Las principales previsiones de desarrollo de los planes directores son las siguientes. Aeropuerto de Coruña: este aeropuerto ha aumentado su tráfico en esta última década, hasta alcanzar en el año 2000 los 589.000 pasajeros. En la actualidad en las áreas de movimientos el aeropuerto dispone de una pista de vuelo con dos calles de salida en ángulo recto y raquetas de giro en ambas cabeceras de pista. En cuanto a estacionamiento de aeronaves el aeropuerto posee una plataforma para aviación comercial de reciente ampliación, que permite albergar cuatro aeronaves con capacidad para unos 100 ó 150 pasajeros. Además cuenta con un edificio terminal de pasajeros para los vuelos nacionales e internacionales, de aviación general y militar, con dos pasarelas de acceso a aeronaves que fueron inauguradas a principios del presente año. También dispone de un hangar para helicópteros y está previsto construir de forma inmediata una terminal de carga, habiéndose asignado un terreno para tal fin. Para la aprobación del plan director y en cumplimiento de los trámites legales

se dio traslado a las administraciones públicas afectadas. Todas ellas informaron favorablemente, a excepción del Ayuntamiento de Culleredo, que mostró su oposición por el impacto que la ampliación del campo de vuelo tendría en su municipio, al implicar la expropiación de 165 viviendas. Tras los informes recibidos se han actualizado en el plan director los valores de las indemnizaciones que preveía el proyecto sometido a información pública.

El plan director del aeropuerto de Coruña considera un conjunto de actuaciones que pretenden absorber gradualmente el crecimiento de tráfico estimado, que se cifra en 2008 en 750.000 pasajeros, 8.900 movimientos de aeronaves y 1.100 toneladas de mercancías. Para el año 2013 se estima un crecimiento de hasta 900.000 pasajeros y se prevé que se alcanzarán los 10.400 movimientos de aeronaves y 1.350 toneladas de mercancías. Ya he dicho que está prevista la instalación del sistema ILS, categoría 2-3, la ampliación del campo de vuelo en 500 metros, así como las consiguientes ampliaciones de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, del aparcamiento de vehículos y del edificio terminal de pasajeros. Prevé, asimismo, la construcción de un edificio de mercancías, un nuevo edificio de aviación general anejo a la plataforma destinada al mismo uso y la reubicación de la parcela de combustibles, con una superficie de 4.000 metros. El Plan de infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento prevé una inversión para el período de 30,05 millones de euros, 5.001 millones de pesetas, y el plan director, con un horizonte más amplio, prevé una inversión de 101,46 millones de euros, 16.882 millones de pesetas.

Aeropuerto de Santiago. El aeropuerto de Santiago registró el pasado año un total de 1.334.550 pasajeros. En la actualidad, en el área de movimientos dispone de una única pista de vuelo de 3.200 metros, con su correspondiente franja de seguridad, una calle de rodadura paralela y cuatro calles de salida de pista que mejoran la operatividad del aeropuerto. La plataforma de estacionamiento de aeronaves ofrece diez posiciones de estacionamiento, así como una zona específica para aviación general; también cuenta con un edificio terminal de pasajeros, otro de mercancías y de varias zonas para aparcamiento de vehículos. Las principales necesidades detectadas consisten fundamentalmente en la ampliación y reestructuración de la plataforma de estacionamiento de aeronaves para aumentar su capacidad y su rendimiento operativo actual, así como la ampliación y reestructuración del área terminal para adaptarla a la demanda prevista y con los parámetros de calidad adecuados. Ya he dicho que el pasado 6 de septiembre entró en funcionamiento el sistema instrumental de aterrizaje ILS, categoría 2-3, que va a permitir a las aeronaves que estén debidamente certificadas, y cuyas tripulaciones estén habilitadas para ello, aterrizar en condiciones de baja visibilidad.

Para la aprobación del plan director del aeropuerto de Santiago, y en cumplimiento de los trámites legales, se dio traslado a las administraciones públicas afectadas. Todas han acogido favorablemente las actuaciones previstas, si bien a algunas les han parecido algo conservadoras. Se ha hecho patente el interés existente por desarrollar su zona industrial y mejorar su conexión con otras zonas industriales que se pretenden construir. La aprobación del plan director se ha llevado a cabo por resolución conjunta de los ministerios de Defensa y de Fomento, debido a que es utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto. El plan director considera un conjunto de actuaciones que pretenden absorber gradualmente el crecimiento de tráfico estimado para el año 2010 en 2.358.230 pasajeros, 30.100 movimientos de aeronaves y 9.104 toneladas de mercancías; para el año 2015 se estima que el tráfico se incrementará hasta alcanzar los 2.700.150 pasajeros, 33.600 movimientos de aeronaves y las 10.424 toneladas de mercancías. Para atender esta demanda se prevé en el campo de vuelo la construcción de una calle de salida rápida para cada una de las cabeceras, lo que permite aumentar su capacidad de las 22 operaciones a la hora actuales hasta 40 y, por otro lado, independizar la caída de rodadura de la plataforma como mejora operativa. Se propone desarrollar la plataforma de estacionamiento de aeronaves hacia el sur y el oeste del actual para aumentar su capacidad. En cuanto al área terminal de pasajeros, el plan director prevé la demolición a medio plazo del actual edificio terminal de pasajeros y la construcción de un nuevo terminal al suroeste del edificio actual, con dos plantas y pasarelas de acceso a las aeronaves, permitiendo el desarrollo de la nueva plataforma de estacionamiento. Por otra parte, al sur de los nuevos hangares se situaría el terminal de mercancías, la actual central eléctrica, el nuevo edificio de campo y actividades complementarias y una plataforma para equipos *handling*. La nueva torre de control, de estructura independiente, se construirá al sur del nuevo terminal de pasajeros y la planificación de aparcamientos y accesos se realizará de forma consecuyente sin entorpecer la operatividad de las instalaciones aeroportuarias en cada una de las fases de desarrollo consideradas. El plan de infraestructuras 2000-2007 de transportes del Ministerio de Fomento prevé una inversión para el período del plan de 113,86 millones de euros, 18.946 millones de pesetas; el plan director, con un horizonte más amplio, prevé una inversión de 135,3 millones de euros, 22.512 millones de pesetas.

Aeropuerto de Vigo. El aeropuerto de Vigo, con un tráfico fundamentalmente nacional, ha incrementado su tráfico en esta última década hasta 721.608 pasajeros en el año 2000. En la actualidad dispone de una pista de 2.400 metros; los aterrizajes se realizan normalmente por la cabecera 20, dado que está equipada con un sistema ILS, categoría 1. La plataforma tiene una superficie total de 49.560 metros cuadrados, de los

cuales 900 corresponden a un helipuerto, más una zona destinada al estacionamiento de helicópteros y se ubica al oeste de la pista, al igual que el edificio terminal de pasajeros, el terminal de carga, la torre de control y la central eléctrica. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)** Para la aprobación del plan director, y en cumplimiento de los trámites legales, se dio traslado a las administraciones públicas afectadas. A pesar de mostrarse favorables, algunas de ellas muestran su reserva también por considerar conservadoras las previsiones de tráfico. Se ha recibido el visto bueno con el compromiso de AENA de reducir el posible impacto ambiental y reparar las afecciones que pudieran causarse a los vecinos del aeropuerto. El plan director del aeropuerto de Vigo considera un conjunto de actuaciones que permitirán absorber gradualmente el crecimiento previsto de tráfico, estimado en el año 2010 en 950.700 pasajeros, 12.050 movimientos de aeronaves y 3.385 toneladas de mercancías. En el año 2015 las cifras se elevarán a 1.132.630 pasajeros, 13.850 movimientos de aeronaves y 4.442 toneladas de carga.

Las actuaciones previstas en el plan director son la prolongación de ambos extremos de pista, la construcción de una nueva calle de rodadura paralela a la pista y la instalación de un sistema de aterrizaje instrumental, como ya he anunciado, categoría 2-3, por la cabecera 20, así como la reordenación y ampliación de la plataforma, de manera que cuente con un total de 13 puestos para aviación comercial y nueve puestos de estacionamiento de aviación general. Estas obras, al igual que las del resto de los aeropuertos, estarán sometidas —no lo he dicho en los otros pero lo reitero aquí para todos— al procedimiento de declaración de impacto ambiental conforme a la legislación vigente, según se explicitó en el procedimiento de información pública. Además, el plan director prevé la remodelación del edificio terminal de pasajeros, afectando a salas de embarque, hipódromos de recogida de equipajes y vestíbulos de salidas. La ampliación del aparcamiento de vehículos y la ubicación de una zona industrial de segunda línea dedicada a actividades seculares del aeropuerto también están contemplados en el plan director. En el Plan de infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento se prevé una inversión para este aeropuerto de 35,98 millones de euros, 5.987 millones de pesetas y el plan director, con un horizonte más amplio, prevé una inversión de 48,17 millones de euros, 8.014 millones de pesetas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor ministro.

Por el grupo proponente de la iniciativa, el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Está claro que el sistema aeroportuario del Estado español posiblemente, con todas sus deficiencias, desde el punto de

vista de las infraestructuras sea el que en su conjunto —hecha la salvedad del desequilibrio por muchos motivos, empezando por el del tráfico de los aeropuertos de Barcelona y de Madrid, quizá también Málaga y las islas Canarias— está más equilibrado entre sí, lo cual no quiere decir que funcione perfectamente, ni siquiera que tenga el funcionamiento correcto y derivado de que aún queda una zona muy importante del Estado español que no cuenta con otras infraestructuras necesarias, como puede ser, por ejemplo, la ferroviaria. Por tanto, desde la óptica gallega, nuestra posición crítica respecto del tema aeroportuario es infinitamente menor que respecto del sistema ferroviario. Pero aún así tenemos grandes preocupaciones no solamente sobre la forma de funcionar a corto plazo sino también sobre el futuro. Llama la atención que el Gobierno haga planes directores para los aeropuertos gallegos y no ayude a definir un sistema operativo interrelacionado de los aeropuertos de Galicia, en primer lugar porque está claro que existen tres aeropuertos con unas distancias no superiores a 100 kilómetros, incluso bastante menos, próximos a aeropuertos de un Estado como el portugués, uno de ellos muy importante, el segundo de ese país, que es Oporto. Cualquier estrategia de futuro debería de tener en cuenta este tipo de problemática, por que es difícil evaluar cuáles van a ser las perspectivas de los aeropuertos gallegos sin tenerlas en cuenta. Por tanto, nos gustaría que el Gobierno hiciese una planificación sobre el futuro de los tres aeropuertos y sobre cómo se puede hacer un sistema aeroportuario que, dentro del esquema general del Estado español, tenga en cuenta estas características de Galicia, así como la prioridad y la importancia que tiene este sistema de comunicación, derivado de las deficiencias que tiene un medio concreto y fundamental como es el ferroviario.

En segundo lugar, pensamos que siendo interesante mantener los tres aeropuertos, e incluso darles una perspectiva de futuro, sería necesario hacer una valoración de carácter estratégico y funcional para que se pudiesen calibrar perfectamente las inversiones, procurando que no se hiciesen la competencia mutuamente y en cierta manera ir reservando determinado tipo de tráfico con especial preferencia de aquél que se considere que está mejor situado, que tiene mejores perspectivas de futuro y que por tanto se pudiese acabar dotando a Galicia no sólo de vuelos de carácter doméstico sino también de vuelos continentales y transoceánicos, que pensamos que es una de las cuestiones clave para el sistema aeroportuario de Galicia. Volvemos a repetir que, en ese aspecto, echamos en falta unas definiciones más claras en los planes futuros del Gobierno.

Hay un segundo nivel, que es el nivel de las obras y de las inversiones. Creo que hay una diferencia clara, que aparece explícita en la intervención del señor ministro pero que nosotros queremos hacer más patente, entre lo que son inversiones más o menos presu-

puestas en un periodo de tiempo que iría del año 2000 al año 2007 de aquellas otras inversiones teóricas que se presentan en función de unos planes totalmente futuribles y no bien definidos; por ejemplo, la inversión de 5.000 millones de pesetas entre los años 2000 y 2007 en el aeropuerto de A Coruña y la cifra mucho más fantástica de 16.000 millones con otro tipo de perspectivas. Yo creo que no se pueden mezclar dos cosas que son totalmente diferentes, sobre todo cuando tenemos la conciencia de que incluso las inversiones que se presentan como presupuestadas después exceden siempre en la licitación y ejecución de las obras del periodo establecido. En el caso concreto del aeropuerto de Vigo el Gobierno siempre aseguró que un instrumento fundamental para el vuelo en Galicia como es el ILS 2-3 estaría dispuesto a finales del año 2001 y ahora, en su intervención, vemos que se posterga hasta el primer trimestre del año 2003. Con respecto a Santiago pasa exactamente lo mismo. El de A Coruña, hasta hace poco, se vinculaba a esa ampliación de pista que ahora parece que va a ser real. Lo que no pensamos que vaya a ser tan efectivo es que se vaya a verificar en ese periodo de tiempo de 2000 a 2007 porque para ese periodo de tiempo se asignan esos 5.000 millones de pesetas para el aeropuerto de A Coruña (para el balizamiento, la iluminación de la pista y otras obras) y no creo que dé para mucho más. En el caso del aeropuerto de Santiago de Compostela es curioso que el Gobierno optase por una inversión considerablemente mayor para el periodo 2000/2007, 18.946 millones de pesetas, cifra también muy distante de la otra fantástica y mucho más virtual. En todo caso, esa inversión, que se vincula a actuaciones en pista para esa categoría 2-3 (ampliar la plataforma de estacionamiento de las aeronaves y otro tipo de actuaciones) indica que se está tomando el aeropuerto de Santiago como aeropuerto de referencia central en Galicia, lo cual podría posibilitar los vuelos transatlánticos y aumentar el número de vuelos continentales, hoy ridículamente presentes en los tres aeropuertos de Galicia. Eso sí que es una preocupación importante para nosotros.

Por último, estarían las referencias a las relaciones con las otras administraciones, en concreto la autonómica y la local. ¿El hecho de que se hayan desoído las demandas del ayuntamiento de Culleredo quiere decir que se ha llegado al final a algún tipo de pacto o de acuerdo que minimice el impacto ambiental, o que las obras de ampliación de la pista van a tardar tiempo en realizarse o, simplemente, que se ha optado por desoír en su integridad las demandas vecinales que yo creo que aunque entren en contradicción con la mejora del aeropuerto de A Coruña estaban bastante fundamentadas? Es decir, ¿se cierra totalmente la vía al diálogo o se piensa atender algunas demandas vecinales, como sin duda el señor ministro ha reconocido que sí se tendrán en cuenta, en el caso del impacto ambiental referido al aeropuerto de Vigo? Asimismo, ¿el Gobierno está

actuando con un conocimiento de causa y con una información suficiente e incluso con algún tipo de relación con las autoridades aeroportuarias de Portugal para estructurar el sistema en el caso del occidente peninsular, teniendo en cuenta que hay dos sistemas en confluencia, como es el portugués y el del Estado español, en este caso de Galicia?

Y, por último, las relaciones con el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, en relación con el aeropuerto de Santiago, y la consideración del ayuntamiento de que son conservadoras las actuaciones respecto del aeropuerto de Santiago, ¿en qué nivel de confluencia están o en que nivel de consenso? ¿Hay acuerdo básico o las discrepancias, cuando se hace ese juicio de valor sobre el carácter conservador de las obras que se plantean y de las inversiones, quiere decir que dejará a Santiago de Compostela prácticamente sin la capacidad de expandir todas sus potencialidades, que, volvemos a repetir, son también notables en el ámbito no solamente doméstico, sino internacional?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Cerviño, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señor ministro, saludo su presencia aquí y espero que siga usted compartiendo que para aprovechar todas las oportunidades que ofrece precisamente la nueva economía sería necesario disponer de una red de infraestructuras y de unos sistemas de transporte enormemente eficaces que respondan precisamente a las nuevas demandas que requieren rapidez, habilidad, seguridad y calidad, que permitan de alguna manera hacer frente a los cambios acelerados que los procesos de producción y distribución nos presentan de cara al futuro. Ese sería el marco, yo creo, desde el que usted debería hacer la oferta de planificación desde el ministerio. Me imagino que está de acuerdo con estos criterios y me permitiré analizar un poco por encima los planes directores de los tres aeropuertos bajo estas teorías.

Estamos refiriéndonos a prioridades y quiero señalar que el futuro está ahí. Los municipios, los vecinos, los usuarios, mirábamos con preocupación cómo iba a ser precisamente esta resolución de los planes directores. He seguido con interés su explicación, evidentemente acompañada de los documentos preceptivos, y refleja un poco —quiero que me deshaga usted la incertidumbre— la lejanía en el tiempo para resolver los problemas urgentes que tiene precisamente Galicia. Yo creo que debería planificarse mejor la inversión, porque el tiempo donde vuela realmente es en Galicia, que se está volviendo demasiado tópica. Espero que en la planificación plurianual veamos claros los resultados. Uno de los síntomas es que en el periodo 2000-2007 la inversión prevista en todos los aeropuertos españoles supera el billón de pesetas, de los que curiosamente 885.000 se reparten entre seis aeropuertos y 185.000 para el

resto; es decir, los seis aeropuertos principales a los que ya se ha aludido aquí, Barcelona, Madrid, Málaga, Alicante, Baleares, más Canarias, presentan una alternativa, supongo que por el volumen de población, usuarios, industria, etcétera, y creo que esto debería alterarse. Supongo que los últimos acontecimientos quizás hagan variar de alguna manera las inversiones, la situación jurídica e incluso los plazos. Por esta razón, podíamos haber tenido una actitud cada vez más ambiciosa, a lo mejor, o menos conservadora, pero lo que buscamos es que se evite la rigidez en la planificación de futuro, para evitar, sobre todo, lo que terroríficamente se llama Objetivo 1 en la Unión Europea y que en el año 2007 podamos seguir con ella. La cuestión es saber si con estos planes directores se responderá a las expectativas de futuro. Quiero agradecerle algo que ha comentado de pasada en su intervención: que en el futuro va a haber negociaciones para resolver problemas. Soy consciente y conozco el acuerdo que hicimos usted y yo —privadamente, en un pasillo— para que algunos problemas que había en el aeropuerto de Vigo inicien el camino de la negociación y nos eviten y ahorrén algún quebradero jurídico, algún quebradero de cabeza, porque ese es el camino que debíamos tomar para resolver alguno de los problemas que planteamos y que se plantean en los distintos concellos donde van a actuar los tres planes directores.

Para comenzar con el aeropuerto de Vigo, es cierto que las previsiones son conservadoras. En el año 2000 tuvimos 721.000 pasajeros pero en el año 2001 ya vamos por 800.000 pasajeros, es decir, la ciudad más populosa y más industrial de Galicia responde precisamente a esta iniciativa de empuje económico y la situación de este aeropuerto debe permitir, como usted sabe, pensar en la posibilidad de competir regional e internacionalmente con el aeropuerto de Oporto; sería extraordinario que lo tuvieran ustedes en cuenta. Tengan presente que en el área de influencia de estos aeropuertos hay más de seis millones de personas, contando con Portugal, por supuesto. Podíamos hablar de algo enormemente atractivo. Por este motivo solicitaba la especialización y la competición internacional, regional y estatal. Tampoco olvide usted que dentro de los planes de infraestructura, referentes a la alta velocidad ferroviaria podíamos recoger también la demanda de estos usuarios del área portuguesa y buscar de esta forma la mayor rentabilidad del tren. Supongo que este parámetro lo tendrá usted en cuenta —incluso ya se lo he comentado alguna vez— máxime en los tiempos que se avecinan de liberalización del sector. En este aeropuerto de Vigo la palabra intermodalidad requiere una respuesta muy activa para que podamos aprovechar la mejor oportunidad. Quería comentarle que convendría que se dotasen e iniciasen cuanto antes las obras correspondientes. Es decir, tenemos que acercarnos al 2020. Por cierto, que me gustaría que me explicase por qué el plan del aeropuerto de Vigo es el 2020 y el plan de los

demás aeropuertos es el 2015, no se si será una errata, probablemente lo sea. Interesa empezar los pasos iniciales referentes a las expropiaciones e indemnizaciones necesarias, que deben de hacerse a la mayor brevedad posible, para que AENA realice rápidamente los anteproyectos necesarios. Piense usted que, según algún informe técnico que ya conocerá porque se lo han comentado, el monte de Cotogrande, que está ocupado por las actuales instalaciones del aeropuerto, plantea algunos problemas jurídicos; espero que no haya que llegar a la vía judicial para resolverlos y que la negociación iniciada, como dije antes, pudiera permitir el avance, de tal manera que se acabase cuanto antes con los problemas previos. Por cierto, este problema viene de las asociaciones de montes en mano común, cuya Ley de Montes de Galicia se ha desarrollado relativamente poco.

En segundo lugar, quería decirle que en el aeropuerto de Vigo hay que mejorar la operatividad, hay que acelerar la instalación del ILS 2-3, que con el proyecto hecho y a falta del estudio de impacto medio ambiental fue proyectado en 900 millones de pesetas y probablemente tenga que exceder en otros 400 millones, porque hay que soterrar precisamente una carretera en la cabecera 20. Llama también la atención la variación de cifras, que hablan del primer trimestre de 2003 y antes se hablaba del año 2002. Les ruego que comiencen cuanto antes las reformas de la terminal, el nuevo y necesario parking, y la pista nueva, que permitan el crecimiento de este tráfico, al que aludíamos anteriormente, que se está produciendo de una manera urgente.

Esperamos una respuesta positiva y rápida al problema más importante en cuanto a impacto medioambiental, que es el que afecta al río Lagares. Esperamos que sean respetuosos con la numerosa y exigible legislación ambiental. Piense, por ejemplo, que en el análisis del entorno, en el apartado 2.1 del estudio, se llega a desconocer que el río Lagares nace y discurre precisamente ahí. También se debe establecer —y aquí pediría el liderazgo del ministerio— la colaboración con el concello de Vigo para solucionar los problemas de la A nueva y los problemas aludidos antes de la intermodalidad. Por cierto, en el apartado 2.2 del estudio socioeconómico sólo aparecen citados los accesos viarios y ferroviarios al aeropuerto y un conjunto de datos estadísticos. Convendría que no se limitaran a indicar simplemente estos nuevos accesos. En una palabra, debe ampliarse enormemente para que se cumplan todas las expectativas señaladas.

El aeropuerto de Santiago tiene el mismo problema, un problema relativo, que probablemente la negociación acabe por resolver. Aquí llama la atención que el concello haya hecho una solicitud en la que pedía una pista más amplia, y que sin embargo haya habido una drástica reducción de las superficies destinadas a la denominada área de cautela, que se dedicarían a una

segunda pista, a los sistemas generales y al polígono de servicios destinado al aeropuerto. Como en el caso de Vigo, sólo cabe una salida consensuada con el concello. En el aeropuerto de A Coruña hay una diferencia de datos respecto al número de viviendas afectadas. Aquí sí le pido que haga un esfuerzo especial, porque lo que hay son viviendas, no solamente montes. Usted habla de 165 y el dato que yo tengo son 300. Me gustaría que llegásemos a un acuerdo. En el caso de Culleredo, la falta de señalización de plazos de ejecución implica necesariamente a estas personas y produce inseguridad e incertidumbre entre los vecinos, dado que en muchos casos se afecta a viviendas propias. Por esa razón quiero hacerle ver que en el plan director debe haber algún error, como por ejemplo que sólo habla de la desviación de la cabecera 04, variante de Alvedro, y no cita para nada la de Vilaboa a Celas por Tarrío. Tampoco —aunque es subsanable— se incluye el impacto medioambiental. Desaparecen prácticamente tres núcleos de población y es precisamente en Culleredo donde solicitan desde el propio concello la negociación y el convenio como la salida más airosa.

Como no se cumplan estas cosas no queda sino invertir, como antónimos a lo mejor, las palabras iniciales de esta intervención. Queremos felicitar al señor ministro, queremos felicitar a los gallegos y queremos felicitar a los concellos en el sentido que el impulso de futuro sea positivo. Quedan muchas preguntas en el aire. Simplemente quería decir que un horizonte del 2020 para este plan director, el mismo que para el AVE, el mismo que para otras infraestructuras que necesitábamos, es un horizonte demasiado lejano. Para terminar, simplemente le pido que reduzca los plazos y que negocie, amplíe y provea las inversiones, y deseo que todos tengamos éxito en la resolución de los problemas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor ministro, hemos quedado cumplidamente satisfechos con la información que nos ha trasladado sobre los planes directores de los aeropuertos gallegos. Es una información realista, porque no obedece a conjeturas, sino a documentos que figuran ya en el Boletín Oficial del Estado, porque el 13 de septiembre han sido aprobados por una orden ministerial. Con esta planificación se da respuesta a las aspiraciones que tienen los aeropuertos de Galicia, como parte fundamental de su desarrollo social y económico. El crecimiento que en los últimos años ha tenido el sistema aeroportuario en Galicia, en los tráficos de mercancías y de pasajeros, ha sido muy notable, de ahí que las previsiones que se plantean en distintos horizontes, 2008 y 2013, nos hagan creer muy razonables todas estas inversiones que se plantean. Destacaríamos especialmente, señor ministro, la sensi-

bilidad demostrada en relación con uno de los principales problemas de nuestros aeropuertos, que es el derivado de las inclemencias climatológicas, preferentemente de la niebla. El hecho de que el segundo aeropuerto del Estado sea el aeropuerto de Santiago, que instala un sistema de aterrizaje de la máxima categoría, nos llena de satisfacción y nos da, al mismo tiempo, una confianza mayor en la seguridad de las instalaciones. También, cómo no, el que se esté pensando en actuar en el mismo sentido en los aeropuertos de Vigo y A Coruña, con medidas que, como usted bien decía, están relacionadas con las ampliaciones de las pistas, nos satisface tremendamente. De las informaciones que usted nos da, nos agrada el hecho de que se haya contado, como no puede ser de otro modo desde el punto de vista jurídico, con las administraciones afectadas. Es importantísimo que los ayuntamientos afectados tengan una actitud positiva, ya que esa predisposición a buscar el acuerdo, el consenso y a facilitar las cosas harán que todas estas planificaciones encajen en el tiempo y que sean eficaces para el conjunto de los ciudadanos. De modo que permítame que, como diputado gallego en el Congreso de los Diputados, le traslade la satisfacción que se vive en aquella parte importante de España en relación con esta planificación, que no dudamos que se ejecutará en función de que nos plantea en su comparecencia inversiones planificadas en el plan de infraestructuras e inversiones planificadas en un horizonte más amplio, en el propio plan director.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro para cerrar la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Del conjunto de los argumentos expuestos por SS.SS. en relación con el contenido global de los aeropuertos, entiendo que hay una aceptación básica de las principales líneas de planificación que se contienen en los mismos, en la medida en que no he escuchado la puntualización de la carencia de alguna de las necesidades básicas de un aeropuerto pensando en su desarrollo futuro en el horizonte previsto en el plan director de los próximos 15 años. Quedan, por supuesto, numerosas cuestiones a nivel de detalle que probablemente ni siquiera para alguna de ellas el plan director es el instrumento adecuado para su discusión, porque, aunque el decreto no lo tengo aquí a mano, el plan director tiene efectos jurídicos sobre las reservas de suelo pero no tiene ningún efecto jurídico sobre la planificación de las actuaciones. Por lo tanto toda actuación que no sea incompatible con las reservas de suelo que están establecidas y en la medida que esté justificada por un deslizamiento de la previsión de los tráfico, deslizamiento provocado por la realidad, no está impedido por el plan director, puesto que el plan director, repito, no es un catálogo de actuaciones, ni siquiera un programa de actuaciones, es la

garantía de que a medida que va creciendo el aeropuerto se pueden programar esas actuaciones, que no van a chocar con otros planeamientos urbanísticos que trataran de producir en el entorno del aeropuerto usos de suelo incompatibles. Por consiguiente, cuando alguna de SS.SS. apunta que a partir de los planes directores continúan procesos negociados de acuerdos con las instituciones interesadas o con los ciudadanos afectados, tiene razón porque, repito, del plan director a las actuaciones concretas queda un largo trecho que pasa por las declaraciones de impacto ambiental, pasa por los proyectos y pasa por el ajuste fino a la realidad cuando se entra en el nivel de detalle de estas actuaciones.

Quiero dejar claro algo que no se ha suscitado en esta comparecencia, que se viene comentando desde hace cierto tiempo, por lo menos desde que tengo la responsabilidad de seguir los debates en la opinión pública, en los medios de comunicación, y que se ha vuelto a reproducir estos días. Hay partidarios de que en Galicia no haya tres aeropuertos. Quiero decirle que el ministro que les habla es partidario de los tres aeropuertos, y no lo estoy diciendo porque dentro de equis días haya una cita electoral, lo digo en cualquier momento, en cualquier circunstancia y ante cualquier foro, porque creo en el potencial del desarrollo aeroportuario de un país como España, que es un país extenso, de densidad media, por no decir baja, y por lo tanto de largas distancias, en el que las infraestructuras lineales le cuestan al ciudadano mucho más que en cualquier otro país europeo, precisamente por las dificultades de nuestra orografía, mientras que en un aeropuerto su coste de inversión y de operación es independiente de la distancia. Por tanto, España es un país adecuado para optimizar el potencial de crecimiento del transporte aéreo. Creo que en España aún está por ver no el potencial de crecimiento de la aviación comercial sino de la aviación privada y de la aviación comercial de otros niveles. Aún nos quedan por ver explosiones mayores de crecimientos de tráfico, porque es un país adecuado si cuenta con unas infraestructuras adecuadas. Esto nos sitúa ante otra consideración que SS.SS. han expuesto en sus intervenciones. Cuando hablan de que es necesario competir con tal o cual aeropuerto, esa es la condición necesaria a la que tiene que servir la política de infraestructuras aeroportuarias, que es lo que estamos discutiendo en los planes directores, pero la política de servicios aéreos es una política liberalizada y privatizada que corresponde a las compañías aéreas. Ustedes podrán, como representantes de los intereses y de las preocupaciones de Galicia, exigirle al Gobierno central que invierta en los aeropuertos gallegos para que sean susceptibles de poder recibir los tráfico que se generen, pero no le podrán pedir al Gobierno, en el marco de la normativa europea, que garantice la presencia de tales o cuales líneas o de tales o cuales frecuencias.

Si en Galicia hay una preocupación por la potenciación de los servicios de transporte esa ya no es la política de infraestructuras aéreas, esa es una política que hay que hacer a través de la política de la competencia, de la política europea de transporte aéreo liberalizado. Es precisamente una política que hoy en España enunciamos pero no podemos exhibir plenamente, porque mientras haya aeropuertos en España que no tengan capacidad suficiente para atender la demanda de *slots* de las compañías aéreas, no estaremos en un escenario de competencia real. Cuando ustedes vean, desde Galicia o desde cualquier otro territorio español, las inversiones que se hacen en el aeropuerto de Barcelona o en el de Madrid sepan que estamos facilitando mayores y mejores servicios en Santiago, en A Coruña y en Vigo, porque el sistema de transporte aéreo se monta sobre unos aeropuertos *hubs* que concentran las conexiones, y si hay concentración de conexiones hay multiplicación de servicios. Si en estos momentos, a las horas clave, desde Santiago o desde A Coruña o Vigo no hay *slot* para entrar en Madrid o en Barcelona, perjudica la competencia y la capacidad de los aeropuertos gallegos de captar tráfico. Veán ustedes, por lo tanto, las ventajas del sistema integrado aeroportuario español. Veánlas en clave de cada uno de los aeropuertos locales y veánlas en clave de poder financiar las inversiones de estos aeropuertos sin preguntar si un aeropuerto para 900.000 personas es capaz de justificar las inversiones necesarias para su desarrollo y para su preparación en el horizonte del año 2015. Veán si es posible sin un sistema integrado desarrollar el potencial de los aeropuertos españoles y el potencial de los aeropuertos gallegos.

Estas son las razones objetivas por las que el Ministerio de Fomento apuesta por el desarrollo de los tres aeropuertos, y el tiempo —cuando las infraestructuras sean las adecuadas— dará la razón, porque las previsiones de tráfico aéreo, que han sido siempre desbordadas en las décadas anteriores, también lo van a ser, a pesar de la coyuntura actual, en la próxima década. Esas expectativas de crecimiento del 60 ó 70 por ciento, en España van a ser superadas. Sus señorías dicen, con razón, que estas previsiones probablemente sean superadas. Precisamente porque hay previsiones podemos actuar a tiempo; si no hubiera previsiones nunca sabríamos en qué momento hay que empezar a actuar. Por cierto, los redactores de los planes directores han elegido como escenario el año 2012 para A Coruña, el 2015 para Santiago y el 2020 para Vigo, lo cual es una técnica o instrumento de previsión y no significa ningún elemento restrictivo ni plantea agravios comparativos para los tres aeropuertos. Son las realidades de las prognosis, las asistencias técnicas y las previsiones. Pero repito que el marco temporal de los tres aeropuertos de los planes directores es general y tiene su propia capacidad de adaptación. Por lo tanto, en el momento en que esa previsión que figura en el plan director sea

superada, automáticamente se desatan las reacciones correspondientes para adelantar determinadas inversiones. Como digo, los planes directores lo que hacen es garantizar que no va a haber imprevisión y que no se llegará tarde a corregir un incremento de la demanda como el que, estoy seguro, se va a producir a lo largo de la próxima década.

Contesto ahora a los comentarios puntuales. En cuanto a los plazos del ILS 2-3, he pedido mis propias referencias. Efectivamente, he hablado de la puesta en servicio a finales del año 2000 en Santiago y se ha producido a mediados del año 2001. La verdad es que algunos no acertamos con las previsiones climatológicas, pero comprenderán ustedes que fallar en esas previsiones en Galicia, con un invierno especialmente lluvioso, no es algo de lo que me sienta especialmente responsable. Había anunciado la puesta en servicio para finales del año 2000 y se ha producido a mediados del año 2001. Respecto a Vigo, he hablado del horizonte de la legislatura y en relación con A Coruña no he hablado de fechas, precisamente porque está vinculado a la ampliación de la longitud de la pista, sin la cual es inoperante el ILS 2-3. Si no hay problemas de pista, mantengo el compromiso de que los aeropuertos que más lo necesitan, que son los de Galicia y la cornisa cantábrica, puedan tener una instalación de estas características, que, por cierto, no tienen muchos aeropuertos europeos; fuera de Londres, París, Amsterdam, Frankfurt o Lisboa no encontrarán muchos aeropuertos con el sistema 2-3. Lo digo porque el aeropuerto de Santiago es un aeropuerto que tiene todas las características necesarias para realizar vuelos europeos y transoceánicos, con una pista de 3.200 metros y la posibilidad de llegar a 40 movimientos por hora. Además, y en relación con lo que hablábamos —que no he querido valorar como una oposición— entorno a que las previsiones pueden ser más o menos conservadoras, les diré que todavía ayer había declaraciones del alcalde de Santiago de Compostela en las que, muy moderadamente, expresaba alguna de esas aspiraciones mayores. Quiero decirles que, concretamente en la tramitación del aeropuerto de Santiago, se recogieron las propuestas del ayuntamiento; se ha estimado un mayor desarrollo de su zona de servicio, aumentando la misma e incluyendo una zona de reserva incrementada en 14,5 hectáreas para conseguir una conexión adecuada con los desarrollos industriales que las autoridades locales tenían pensado en los alrededores, y se consideró también, dentro del ámbito del sistema general aeroportuario, una zona de 8,4 hectáreas para coordinar con el posterior Plan especial del Camino de Santiago que está desarrollando el ayuntamiento. Algunos de los desarrollos que no se contemplan en el plan, y así lo reconoce el propio alcalde de Santiago, no lo están porque en el horizonte del año 2015 no lo pueden estar por razón del volumen estimado de tráfico, pero eso no significa que no estén planificados. En este sentido, la

existencia de una segunda pista para el aeropuerto de Labacolla está recogida en el plan director y no en el horizonte del año 2015, sino en otro horizonte no vinculante pero sí planificado del máximo desarrollo posible. En estos casos, lo que se hace es recomendar que el ayuntamiento correspondiente, en su desarrollo urbanístico, contemple el máximo desarrollo posible del aeropuerto. El Ayuntamiento de Santiago debe adoptar las previsiones necesarias para que haya una reserva externa de 282 hectáreas, que garantizarían en el futuro la ubicación de la segunda pista. Por lo tanto, aparece como recomendación, y la reserva urbanística la puede hacer la autoridad urbanística, que es el Ayuntamiento de Santiago porque el plan director, en virtud de las previsiones del real decreto que lo regula, no puede tener vinculación sobre horizontes superiores al de esta fecha.

Con ello creo que de una u otra forma las principales previsiones de los aeropuertos, medidas en espacio y en reservas de suelo, están contempladas. En los planes concretos de cada año y en el Plan de infraestructuras se contemplan estas actuaciones, todas ellas compatibles con las previsiones de los tres aeropuertos, y será la realidad de la evolución de los tráficos la que nos dirá si tenemos que acelerar e ir un poco más rápido o si podemos mantener el ritmo previsto porque se cum-

plen las previsiones establecidas en las prognosis de tráfico. Creo que para una comunidad autónoma, el que en estos momentos se estén tomando medidas para solucionar algunos de sus cuellos de botella básicos que han sido elementos ancestrales de marginación y de agravio interterritorial, como era la falta de unas buenas comunicaciones viarias, la existencia de aeropuertos de primer nivel europeo, gracias a las previsiones de planificación y a los programas de actuación, es una buena noticia. Si a ella unimos que Galicia cogerá a tiempo el tren europeo de alta velocidad, me parece que el programa de infraestructuras para Galicia, al margen de los detalles que podamos ir debatiendo, básicamente puede servir para cancelar el déficit histórico que siempre tuvo esta comunidad para cohesionarse y vertebrarse con España y con Europa.

Muchas gracias.

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

Terminada la comparecencia, damos las gracias al señor ministro.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la mañana.

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**

