



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 399

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 28

celebrada el martes, 18 de diciembre de 2001

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Proposiciones no de ley:	
— Sobre la línea ferroviaria de largo recorrido Madrid-Zaragoza-Lleida y Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000898.)	12998
— Sobre medidas para mejorar la calidad del servicio postal universal. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001007.)	13002
— Sobre cancelación por parte de la sociedad pública Agesa del convenio urbanístico suscrito el 10 de junio de 1999 que prevé la recalificación urbanística de los terrenos de «Puerto Triana 3», sitios en la zona sur de la isla de la Cartuja. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001026.)	13005

	Página
— Relativa a los problemas derivados del paso de la vía férrea por el barrio de A Gándara en Narón (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001055.)	13008
Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:	
— La situación por la que atraviesa el transporte aéreo en España como consecuencia de los atentados en Estados Unidos y la ofensiva bélica posterior y, en particular, las crisis de las compañías aéreas que, como Iberia, y dentro de las medidas de ajuste, ha anunciado la supresión de vuelos y frecuencias entre Canarias y la Península. A solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. (Número de expediente 213/000549.)	13011
— El servicio aéreo entre Melilla y el resto del Estado español, así como sobre la suspensión de vuelos efectuada por Iberia el día 13 de julio de 2001 y de las operaciones <i>wet lease</i> (alquiler de aviones y tripulantes) de las compañías aéreas españolas. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000527.)	13012
— Las obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las Islas Canarias; la estructura de las tasas aeroportuarias; la calidad del servicio de transporte aéreo con la ciudad autónoma de Melilla; medios y enajenación de la compañía Binter Mediterránea, así como el grado de seguimiento y control de las operaciones <i>wet lease</i> (alquiler de aviones y tripulantes) de la compañía Iberia. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000529.)	13012
Preguntas:	
— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre inversión en la auto-vía del Mediterráneo, tramo Adra-Motril, en los años 2000 y 2001. (Número de expediente 181/001177.)	13027

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

- **SOBRE LA LÍNEA FERROVIARIA DE LARGO RECORRIDO MADRID-ZARAGOZA-LLEIDA Y BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000898)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos los presentes. Vamos a dar comienzo a la sesión número 28 de la Comisión de Infraestructuras que, como saben SS.SS., consta de varios apartados, que les recordaré en este momento. Una primera parte, con el debate y votación de proposiciones no de ley; una segunda parte, con la comparecencia del señor ministro de Fomento, y una tercera parte, en la que el ministro de Fomento responderá a determinadas preguntas de los señores diputados, concretamente una.

Voy a informarles de dos novedades de la Comisión que ya les han sido comunicadas: una, que la compare-

cencia del señor ministro se ha retrasado de las diez y media a las once y cuarto, a petición de los grupos parlamentarios proponentes y con el consentimiento de la Mesa y portavoces, y asimismo que las tres comparecencias del ministro se verán de forma agrupada, también por acuerdo de Mesa y portavoces.

Empezamos con el debate de la proposición no de ley sobre la línea ferroviaria de largo recorrido Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona, de la que es autor del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, mi grupo parlamentario en reiteradas ocasiones ha manifestado no solamente su oposición a los trenes de alta velocidad, por diversas razones que tienen que ver con la inversión y con el impacto medioambiental de este tipo de infraestructuras, sino que además ha puesto de manifiesto que el hecho de trazar una línea de alta velocidad entre dos puntos de nuestro territorio, fundamentalmente y casi siempre entre Madrid y cualquier ciudad de nuestro territorio, en este caso con la ciudad de Barcelona, ponía en riesgo las inversiones que para el mantenimiento de las redes convencionales del ferrocarril

rril se tenían que llevar a cabo precisamente para conseguir que hubiera un mejor desarrollo y además un equilibrio mucho más amplio en el desarrollo territorial que el que puede generar simplemente un trazado de alta velocidad, como en este caso el tren Madrid-Zaragoza-Barcelona.

Señorías, la iniciativa que hoy plantea mi grupo parlamentario tiene que ver con esas inquietudes y con esas denuncias, si quieren ustedes, que desde mi grupo y desde una buena parte de la sociedad se han realizado no en concreto por la inversión de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, sino precisamente por la falta de información y por la inquietud que tiene la ciudadanía en cuanto al desarrollo y mantenimiento de los servicios que hoy presta RENFE en determinadas zonas que se ven afectadas por el trazado de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona. En concreto, la iniciativa que hoy presenta mi grupo parlamentario está planteando la inquietud de los ciudadanos que además se ve agudizada por los rumores que se extienden entre la ciudadanía, que nunca son información suficiente pero que llevan a justificar que los ciudadanos aumenten su inquietud y que además se puedan organizar para defender sus intereses y para defender la movilidad y el acceso a las infraestructuras y a los servicios públicos de transporte. Estamos hablando, señorías, de la inquietud que tienen determinadas zonas de Zaragoza, de Aragón, que les plantean no solamente dudas sino en algunas ocasiones, precisamente por esos rumores a los que hacía referencia, excesivas inquietudes por el futuro de sus redes de transporte y por el futuro de las líneas de ferrocarril que en estos momentos tienen y que les dispensan una serie de servicios.

Señorías, se han creado en Aragón diversas plataformas, una de ellas es la plataforma en defensa del ferrocarril de la zona oriental de Huesca, por esa información que llega a los ciudadanos a través de rumores y que al parecer pone en entredicho el futuro de la estación de Monzón. Parece ser, señorías, que esa información que llega a la ciudadanía es que se pretende, de aquí a un tiempo y cuando esté en funcionamiento la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona, cerrar la estación de Monzón, y por lo tanto sus ciudadanos y los ciudadanos que utilizan esta estación pueden verse privados del ferrocarril como medio de transporte. También se ha creado la plataforma ciudadana para la defensa de la estación de ferrocarril de Binéfar, que viene precisamente a plantear la misma inquietud y la misma denuncia. Además, señorías, esta clausura que se plantea como consecuencia de la posible o hipotética reestructuración de los trenes de largo recorrido, afecta a zonas muchísimo más amplias de lo que es sólo y exclusivamente la población de Binéfar.

Por tanto, estamos hablando de la necesidad no solamente de que funcione una línea de altas prestaciones, como es en este caso la línea Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona o Madrid-Zaragoza-Barcelona, sino de que

los ciudadanos y las ciudadanas tengan los servicios que necesitan para poderse trasladar y que esta línea de altas prestaciones tenga unos servicios que permitan que, a través de lanzaderas u otro tipo de sistemas, los ciudadanos puedan conectarse desde las zonas de las que estamos hablando, tanto de la zona oriental de la provincia de Huesca como de otras zonas de Aragón, que puedan mantener esa prestación de servicios que ahora tienen, e incluso mejorarla, y tardar menos tiempo en los recorridos. Al mismo tiempo, señorías, estamos hablando de facilitar información, y desde nuestra iniciativa lo que se pide no es solamente esa información, sino la posibilidad de que los servicios que se tengan que prestar y las reestructuraciones que se tengan que llevar a cabo se hagan con conocimiento de los ciudadanos, con su participación y siempre teniendo como objetivo el interés general y el interés de la ciudadanía.

Se nos puede argumentar que determinados servicios y líneas, una vez entre en funcionamiento el tren de alta velocidad, van a perder viajeros o no van a tener esa capacidad o esa rentabilidad económica que cualquier empresa tiene derecho a exigir, pero aquí estamos hablando de la prestación de un servicio público, estamos hablando del servicio de transporte y del derecho a la movilidad que tienen los ciudadanos y las ciudadanas y, por tanto, no solamente se tiene que tener en cuenta la rentabilidad económica, sino también la rentabilidad social y las necesidades que hay que cubrir de los ciudadanos y de las ciudadanas.

Por todo ello, señorías, lo primero que plantea mi grupo en la proposición no de ley es exigir al Gobierno que RENFE, empresa pública, haga público y remita a las administraciones que están implicadas en esta situación, tanto a la comunidad autónoma como a los ayuntamientos, el estudio de viabilidad y de reestructuración de los servicios actuales que pueda ponerse en práctica una vez entre en funcionamiento el tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona para que se puedan conocer las consecuencias y las repercusiones que pueda tener sobre las infraestructuras y los servicios ferroviarios. Se plantea que se puedan presentar alegaciones o propuestas según los intereses tanto de la comunidad autónoma como de los municipios que se puedan ver afectados por la reestructuración. Al Gobierno se le exige también y se le insta a que elabore proyectos y adjudique las obras necesarias para que se puedan llevar a cabo esas reestructuraciones pero que además se puedan mantener los servicios actuales de la línea convencional Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona. Se le pide al Gobierno que la reestructuración de vías y las inversiones también afecten a las comarcas del Cinca Medio, Somontano y la Litera. Se plantea la necesidad de modernizar e invertir en el mantenimiento y mejora de la línea Zaragoza-Lleida, en la zona oriental de Huesca, para que pueda existir una conexión con la alta velocidad, una vez ésta haya entrado en funcionamiento, y se puedan mantener buena parte de los ser-

vicios que ya existen. Lo que se exige es que se puedan garantizar los servicios ferroviarios desde las estaciones de Binéfar, Monzón, Barbastro y Almacellas.

En realidad, lo que se está planteando es que la planificación de las vías de infraestructura, ya sea por carretera o por ferrocarril, en este caso por ferrocarril, sea algo más que un trazado entre dos grandes ciudades, que acorta distancia en el tiempo pero que en realidad aleja de los servicios que se deben prestar y de los servicios modernos y de calidad que exige toda la ciudadanía. En este caso lo que se sigue planteando es la necesidad de mantener el servicio público del ferrocarril que afecta a estas comarcas de Aragón.

El señor **PRESIDENTE:** Ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Popular. El señor Lanzuela tiene la palabra para su defensa.

El señor **LANZUELA MARINA:** Querría hacer referencia a los dos puntos que en la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida hacen mención a cuestiones diferentes. En primer lugar, en cuanto al primer punto de la proposición no de ley querría decir a la señora diputada lo siguiente. Se prevé que las nuevas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad entre Madrid y Barcelona estén terminadas y disponibles en los últimos meses del año 2004. Por el momento, RENFE ya ha iniciado tanto el proceso de adquisición de material ferroviario como los estudios de movilidad y de mercado precisos para diseñar la futura oferta ferroviaria. Así, por ejemplo, la unidad de negocios de alta velocidad está realizando diversos estudios de demanda para determinar el número de servicios con que contará la nueva línea de alta velocidad, así como su distribución por horas del día, días de la semana y meses del año. En este sentido se están realizando ya los estudios correspondientes a las principales relaciones de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona y ya se ha publicado la petición de ofertas, concretamente el pasado 5 de octubre, para la realización de las encuestas correspondientes al resto de relaciones de la línea, que incluye las provincias de Huesca, Lleida y Girona, y sus correspondientes tráficos con Madrid, Zaragoza, Barcelona, Córdoba y Sevilla. Las ofertas técnicas se abrieron el 22 de octubre y las económicas el 26 del mismo mes. La complejidad e importancia de los referidos estudios, así como las diversas alternativas de viabilidad que consecuentemente se establezcan para la implantación de los distintos servicios, se irán precisando a lo largo del tiempo, dándose cuenta con la antelación suficiente al Ministerio de Fomento por parte de RENFE.

Con relación al punto segundo, en el que se habla de proyectos y adjudicación de obras necesarias, querría hacer las siguientes puntualizaciones. En primer lugar, en los trabajos y estudios mencionados en este punto, el número dos, que presenta Izquierda Unida, se

encuentra la totalidad de los servicios de cercanías, regionales y de grandes líneas que permitan vertebrar a todas las comarcas y regiones naturales y administrativas contenidas en el área de influencia del corredor Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona, de forma que la oferta de transporte ferroviario resultante mejore sustancialmente la oferta actual, es decir, todo lo contrario de lo que se está diciendo por parte de algunos. No se trata de empeorar, sino de mejorar sustancialmente la oferta actual.

Por otra parte, en lo que atañe al funcionamiento de las estaciones de Binéfar, Monzón, Barbastro y Almacellas, hay que señalar que cumplen dos funciones: en primer lugar, la regulación del tráfico ferroviario y, en segundo, la prestación de servicios comerciales de viajeros. Ambas funciones pueden darse incluso en estaciones que carecen de personal ferroviario. Por ejemplo, en el caso de estaciones como Binéfar y Monzón, ubicadas en líneas dotadas de control de tráfico centralizado u otros sistemas similares, es posible la regulación desde otra estación o puesto de mando, manteniendo los mismos niveles de seguridad y regularidad, y en este caso las estaciones continúan abiertas, aunque sin presencia permanente de personal, no afectando a los servicios comerciales prestados, ya que permiten el acceso y la subida o bajada de viajeros a los trenes que efectúan allí sus paradas, que obtienen sus billetes en el propio tren por medio del interventor en ruta. He de señalar que la estación de Almacellas se encuentra cerrada al tráfico. En ella la unidad de negocios del patrimonio de RENFE finalizó durante el año pasado una limpieza de malezas y vegetaciones, procediéndose asimismo a la demolición de una casilla en mal estado que podría ser causa de peligro.

Con relación a la estación de Barbastro, tengo que recordar a S.S. que hoy ni siquiera consta en el registro de RENFE lo que queda físicamente de estación después de estar muchos años cerrada. No obstante lo dicho anteriormente, y aunque hay diferencias de criterio considerables con relación a lo expuesto por la señora diputada, el Grupo Parlamentario Popular quisiera presentar una enmienda, que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que RENFE realice los oportunos estudios de los servicios actuales y futuros de la línea ferroviaria de largo recorrido Madrid-Zaragoza-Lérida y Barcelona, como consecuencia de la puesta en marcha del tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza y Barcelona, procediendo a la reestructuración de los servicios afectados, dando cuenta con antelación suficiente al Ministerio de Fomento y a la sociedad en general. Creemos que mediante esta enmienda de modificación se recoge lo sustancial de lo expuesto en la proposición no de ley de Izquierda Unida y RENFE y el Ministerio de Fomento pueden despejar cualquier tipo de duda que tengan los ciudadanos de las comarcas señaladas en la proposición no de ley.

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

El señor **MORLÁN GRACIA:** El tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona es una obra importante que nosotros deseamos que finalice cuanto antes y que en 2002 entre en servicio en los puntos que está previsto y en 2004 acabe en Barcelona. Lo que sí que es cierto es que el AVE en la provincia de Huesca y en Almacellas, en la provincia de Lleida, acaba siendo una barrera y no significa ninguna aportación especial. Como consecuencia de ello, la línea paralela que hay entre Lleida y Zaragoza, en las estaciones que están en servicio, Binéfar, Monzón y Tardienta, se van a ver afectadas por la construcción del AVE, ya que van a pasar los trenes Talgo entre Madrid y Barcelona que actualmente circulan por la línea de alto recorrido. ¿Esto qué quiere decir? Pues que este Talgo, al no prestarse por el antiguo recorrido, va a propiciar que no haya servicios como los que se están prestando ahora. De ahí que nosotros entendamos que es correcta esta proposición no de ley que plantea el Grupo de Izquierda Unida.

Me han preocupado las palabras del señor Lanzuela porque yo no veo bien que funcionen estaciones sin personal. Hace unos días la prensa de Huesca ha sacado unas fotografías de la estación de Binéfar, en las que se ve a una señora y un niño atravesar uno de sus pasos a nivel, denunciando así los riesgos que pueden existir cuando este tipo de servicios no está perfectamente regularizado. Si se van a mejorar los servicios y, en principio, no va a haber personal en las estaciones, pongo en duda que se pueda producir esa mejora. Lo que es cierto es que existe una preocupación seria en poblaciones tan importantes como Binéfar, Monzón y Barbastro. En el caso de Barbastro, que es una ciudad importante de la provincia de Huesca, nosotros creemos que, si se pudiera —y nos parece que puede hacerse—, se debía recuperar este servicio, a la vista de la nueva creación de infraestructuras que origina el AVE, y así se incorporaría a las líneas de carácter regional. Este problema no es baladí, ha generado inquietudes muy serias en las plataformas ciudadanas que se han constituido en estas ciudades. Las Cortes de Aragón, el día 22 de octubre de 2001, aprobaron una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno de Aragón —y me lo ha confirmado el señor Lanzuela— a dirigirse a RENFE para que mantenga la plantilla de la estación de Binéfar y proceda a la mejora de las instalaciones y del servicio de la estación de Monzón. Permítame que le diga que cuando no hay personal en una estación, ésta deja de funcionar. Entiendo que se tienen que incorporar las nuevas tecnologías, la nueva forma de prestar determinados servicios y ponerla a disposición de un mejor servicio público, concretamente en materia ferroviaria, pero si no hay personal en las estaciones —y nosotros planteamos una enmienda en los presu-

puestos preocupándonos por la estación de Binéfar que, como es lógico, fue rechazada por el Partido Popular— y este tipo de servicios no se prestan en condiciones, las estaciones tienden a desaparecer.

Entendemos que la propuesta que hace Izquierda Unida es correcta y que lo que hace es mostrar la preocupación por la situación de unas estaciones de ferrocarril de la provincia de Huesca. Algunas de ellas van a ser cerradas, van a dejar de prestar servicio a los viajeros de la zona oriental de la provincia de Huesca —deja fuera Huesca y Tardienta, casi la mitad de la provincia de Huesca— y van a dificultar que se lleve a cabo el transporte público ferroviario con las auténticas garantías y la posibilidad de desarrollarse para mejorar las comunicaciones en el entorno de la provincia de Huesca y su vinculación con las estaciones del AVE que habrá en Zaragoza y Lleida.

A nosotros nos parece muy bien que se plantee que este estudio se acabe cuanto antes, se entregue y que se hable con la comunidad autónoma, pero en la enmienda que presenta el señor Lanzuela me llama la atención que se diga: se dará cuenta al Ministerio de Fomento y a la sociedad en general. Pues bien, no veo a la comunidad autónoma por ningún sitio. Sin embargo, a la hora de prestar servicios regionales por parte de RENFE, sí se pide que la comunidad autónoma ponga dinero encima de la mesa para que esos servicios se puedan prestar. Estamos hablando de reordenar la prestación de los servicios ferroviarios en un territorio y quien tiene la competencia en materia de ordenación del territorio, y el señor Lanzuela lo sabe muy bien, es la comunidad autónoma. Por tanto, vería con muy buen agrado que en la enmienda del señor Lanzuela, con independencia de que se acepte o no por Izquierda Unida, hubiese una participación activa de la comunidad autónoma en la definición de esos servicios ferroviarios, de cuáles son los horarios, del tipo de material móvil va a hacerse cargo de los mismos, que existiese una perfecta coordinación entre las administraciones para que se lleve a cabo una buena prestación de servicios, tanto en la zona oriental de la provincia como en el resto de la provincia de Huesca, en materia ferroviaria. Por ello, señor presidente, vamos a votar a favor de la proposición no de ley, haciendo una mención, dado el momento en que se debate esta proposición no de ley, a que sería conveniente modificar, y lo propongo como enmienda *in voce*, si me lo permite a la señora diputada, el primer punto. Se habla de antes del mes de diciembre del presente año y propondría que se dijera antes del 31 de enero del año 2002.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Urán, ¿nos dice usted algo sobre la enmienda del Grupo Popular?

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Sí, señor presidente, si usted me lo permite.

Señorías, me hubiera gustado poder aceptar la enmienda que nos ha presentado el señor Lanzuela, porque indicaría que estamos intentando facilitar información a la ciudadanía, pero hay un problema y es que en una respuesta parlamentaria, el Gobierno, antes del mes de julio, decía que no podía responder a lo que se le preguntaba porque precisamente RENFE estaba procediendo en esos momentos al estudio de viabilidad y reestructuración de los servicios actuales y futuros de la línea ferroviaria de largo recorrido Madrid-Zaragoza-Lleida y Barcelona. Se supone que, a través de esta respuesta, el Gobierno nos está diciendo que RENFE ya está haciendo el estudio. Me parece ocioso aceptar una enmienda en la que se nos plantea que haga el estudio cuando se supone que ya está hecho. Creo, señorías, que lo que hay que reclamar es que el estudio se haga público una vez esté concluido. Por tanto, no podemos aceptar una enmienda que plantea una cuestión que se supone que ya se está haciendo.

— **SOBRE MEDIDAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001007)**

El señor **PRESIDENTE**: Tienen ustedes tiempo hasta que termine el debate de las proposiciones para poder llegar a una transaccional si lo estiman necesario, habida cuenta del talante de los distintos portavoces.

Nosotros vamos a seguir con la segunda proposición no de ley, sobre medidas para mejorar la calidad del servicio postal universal, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y para su defensa tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señorías, una de las normas básicas de calidad del servicio postal universal establecidas por ley es la relativa a la obligación de efectuar una recogida en los puntos de acceso que se determinen y una entrega en la dirección postal de cada persona física o jurídica todos los días laborables —resalto, todos los días laborables— y como mínimo cinco días a la semana, frase que también resalto, como mínimo cinco días a la semana. Esta norma básica de calidad que está estableciendo la obligación del reparto diario de los envíos y de su recogida también diaria, es el artículo 17.2 de la Ley postal española.

En cuanto al control de la calidad del funcionamiento del servicio postal universal, el artículo 16 de la Directiva comunitaria 67/1997 encomienda esta función a las autoridades nacionales y establece que este control se lleve a cabo al menos una vez al año por entidades externas sin vinculación alguna con el proveedor del servicio postal universal. Además determina que los informes de dichos controles sean publicados, y

resalto que además determina que los informes de dichos controles sean publicados. Por eso no se entiende que el Gobierno no de traslado de los resultados de los controles de calidad a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados y que en el período transcurrido desde la constitución del Consejo Asesor Postal a finales de 1998 tampoco haya facilitado a este órgano los controles de los años 1998, 1999 y 2000, es decir, señorías, en este terreno estamos en el más absoluto de los oscurantismos.

El Gobierno y Correos no dan ningún tipo de información ni a esta Comisión, es decir, al Parlamento, ni al Consejo Asesor Postal ni a los ciudadanos, y como consecuencia de ello, para saber cuál es la realidad de la calidad prestada por el operador público del servicio postal universal, nos vemos en la necesidad de recurrir a los medios de que disponemos, es decir, a recurrir a nuestras propias experiencias, a las experiencias de los ciudadanos, a los medios de comunicación, a las centenas y centenares de quejas que se producen cada cuatrimestre en los medios de comunicación. Con ello tratamos de buscar explicaciones o sacar conclusiones respecto a este nivel de calidad, repito, que se deteriora día a día, además alarmantemente, a consecuencia de algunas cosas que están pasando, que no sabemos si se tienen en cuenta por parte del Gobierno y por parte de Correos. Por ejemplo, desde el año 1991 a 2000 ha habido una variación en más de 600 millones de efectos postales que Correos ha tenido que transportar a lo largo y a lo ancho de toda la geografía nacional; la plantilla de Correos durante ese mismo período de tiempo ha disminuido en 600 personas, porque aunque está prácticamente congelada los efectos de la congelación hacen que disminuya siempre; las viviendas, y por tanto los buzones a los que Correos tiene que atender, han sufrido un aumento de tres millones en ese mismo período de tiempo. Estamos hablando de aumento del tráfico postal, aumento de los buzones a los que hay que ir a depositar los envíos y a recogerlos, y disminución de plantilla. Los envíos por empleado han aumentado en 10.000, incrementándose, por tanto, considerablemente su productividad en este mismo período de tiempo, y las viviendas que cada empleado tiene que atender han crecido en un número aproximado a 50.

Como consecuencia de esto, se produce el deterioro del servicio postal universal, del servicio que presta Correos, y por si fuera poco, a la hora de analizar la calidad, la Ley 24/1998, del Servicio Postal Universal, contempla seis parámetros sobre los que hay que vigilar y realizar el control de calidad. Pues bien, en el Reglamento de prestación de servicios postales, que después ha editado el Gobierno, sólo se utilizan tres de ellos, no los seis. Es otro de los problemas que hacen que la calidad en el servicio postal universal se vaya deteriorando cada día más, y el oscurantismo, y por tanto, la falta de información, sea absoluto por parte de Correos y del Gobierno.

¿Cuál es la prueba a la que nosotros podemos recurrir para conocer si el servicio de Correos está funcionando bien o mal? Las quejas, no hay otra. Si esta Comisión tuviera la información que necesita, como exige la ley y como exige la norma comunitaria, señorías, no tendríamos que recurrir a otro tipo de fuentes, o serían en todo caso unas fuentes complementarias; en este caso para nosotros son absolutas. Los vecinos de la barriada de Torreguadiaro de San Roque, en Cádiz, se quejan de que las cartas no les llegan; la queja de los vecinos de un barrio de Barcelona es que sólo recibían correspondencia los sábados; Correos establecerá dos días de servicio a la semana en la Girada, Barceloneta y Polígono Levant. ¿Por qué recalaba yo cuando leía las obligaciones de Correos lo del reparto y recogida domiciliaria diario, es decir, cinco días a la semana? Porque esto no está ocurriendo, señorías. Los vecinos de Miraflores de la Sierra, de Madrid, se quejan de que las cartas tardan un mes; en la zona del Cortijuelo, en Málaga, piden que el correo se reparta a domicilio, que no lo hacen; la Federación de asociaciones de vecinos de Sabadell convoca una reunión para buscar soluciones a la demora en la recepción del correo; vecinos de la urbanización de Olivar de Vélez, Málaga, se quejan de que no reciben el correo. Es interminable la lista, tengo más de treinta páginas de quejas a los medios de comunicación, es decir, con reflejo del medio y de la fecha en que se ha publicado. Quiero recordarles, señorías, que a los medios de comunicación acude la gente más activa, la gente que siente su condición de ciudadano con más orgullo y que está más dispuesto a defenderla, la gente digamos más normal sabemos que no recurre, por desgracia, a los medios de comunicación cuando no se le presta el servicio que se le debe. Hay que tener en cuenta que los colectivos que se quejan no son solamente colectivos de ciudadanos y asociaciones de vecinos, sino ayuntamientos, partidos políticos, sindicatos, empresarios, por lo que representan a un colectivo amplísimo de gente, a cientos de miles de personas en toda España, que son los que realmente sufren las consecuencias de esta mala calidad del servicio postal.

El Grupo Socialista tiene el máximo interés en que el Gobierno realice un seguimiento continuado del nivel de calidad de los servicios postales prestados por el operador público Correos y Telégrafos y en que se adopten las medidas necesarias para que dicho nivel de calidad alcance los valores socialmente deseables. Por ello hemos presentado esta proposición no de ley de la que voy a comentar los aspectos que me parecen más destacados, y con toda rapidez, señor presidente, acabaré. Nosotros queremos que Correos y Telégrafos cumpla rigurosamente el mandato legal de distribuir el correo todos los días laborables a todos los domicilios sin discriminación alguna por razones geográficas o poblacionales. Esto, señorías, no está ocurriendo en la actualidad. Es más, esto va a peor, y teniendo en cuenta que ya Correos y Telégrafos es una sociedad mercantil,

lo es desde el verano porque es cuando se ha cumplido la norma que se aprobó el 31 de diciembre del año pasado, nos tememos que el afán de conseguir beneficios pueda más que el afán de prestar un servicio de calidad.

Pues bien, lo que queremos es que, tres veces al año, se realice un control de calidad externo del servicio postal universal prestado por el operador público Correos y Telégrafos, incluyendo en dicho control, además de índices relativos a los plazos de entrega, otros relativos a los parámetros de regularidad, fiabilidad, extensión de la red postal universal, facilidades de acceso y resolución de reclamaciones por fallos en los servicios. Además, queremos que se remita puntualmente información a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, porque es necesario que tengamos esa información. Si no, difícilmente podremos colaborar desde la oposición —que queremos colaborar— a la mejora del servicio. No estamos disfrutando al criticar el servicio; queremos ayudar a que el servicio mejore, y eso sólo lo podemos hacer desde la información; desde la desinformación, es imposible.

Finalmente, quiero aclarar una cosa sobre el punto 5. Me temo que don Luis Ortiz, que es un avezado parlamentario, me va a decir: si están pidiendo ustedes niveles de calidad que ya está prestando Correos; dicen ustedes que el 95 por ciento de las cartas se entreguen en d+3 —tres días después de aquel en que se depositan en el correo— o el 85 por ciento de los paquetes en d+5 —cinco días después—, y ya lo está cumpliendo Correos. No, Correos está cumpliéndolo en los sitios en que lo cumple, señor Ortiz; en el conjunto del territorio nacional no lo está haciendo, ni muchísimo menos. Que Correos prestara el servicio así en todo el territorio nacional, los cinco días a la semana —todos los días laborables—, supondría una mejora impresionante. Eso es lo que pedimos.

Gracias por su benevolencia, señor presidente. Ya he terminado.

El señor **PRESIDENTE**: De nada. Comprenderá usted que, estando en las fechas en que estamos, no hay más remedio que ser benevolente.

¿Algún grupo desea intervenir? (**El señor Ortiz González pide la palabra.**)

El avezado parlamentario, señor Ortiz, pide la palabra, y la tiene en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Como introducción a mi intervención, que espero que sea breve, quiero subrayar la incoherencia entre las peticiones o propuestas que formula el Grupo Parlamentario Socialista, y las que explicita con su firma y con su intervención de hoy mi amigo, el señor Torres Sahuquillo. Su intervención se ha centrado en un problema de calidad —y,

naturalmente, me referiré a los extremos a los que él se ha referido—, mientras que la propuesta, muy fundada, tiene siete apartados y todos ellos se refieren a problemas de precios y tarifas (**El señor Torres Sahuquillo: ¡No, no!**) sin tocar prácticamente para nada el problema de la calidad. Pero es igual, me referiré a ambos extremos.

En lo que concierne a la calidad, el señor Torres Sahuquillo ha recordado la ley vigente, la Directiva Comunitaria de 15 de diciembre de 1997 y la garantía de que todos los días laborables, por lo menos cinco días a la semana, se sirva el correo, salvo condiciones o circunstancias geográficas excepcionales; esto es así. En el esquema normativo actual hay un organismo regulador, por Decreto de 27 de abril de 2001, que es la Subsecretaría del Ministerio de Fomento. Este organismo regulador tiene entre sus competencias la de velar por que el servicio se adapte en sus características a las necesidades de los usuarios de los servicios postales en los términos establecidos en la normativa correspondiente. La competencia de control y vigilancia, en especial sobre la prestación del servicio postal universal, que asume este órgano regulador no alcanza a la intervención en la actividad ordinaria de la sociedad mercantil que, aunque con capital totalmente público, goza de personalidad jurídica y patrimonio propios e independencia en la consecución de sus fines. El control se realiza en este marco, el del cumplimiento de los objetivos y criterios de funcionamiento para la prestación del servicio por el operador responsable.

En cuanto a la posibilidad que señala el señor Torres Sahuquillo de incorporar una modificación del número de controles externos así como del de los elementos que pueden ser objeto de control, y aunque el artículo 16 de la directiva prevé un número mínimo de controles anuales realizados de forma independiente, hay que subrayar que, a partir de 2002, se ha previsto la realización anual de cuatro controles de calidad entre los que se incluye el de los aspectos mencionados en la proposición. La licitación de estas mediciones se publicó en el Boletín Oficial del Estado del pasado 14 de septiembre, como seguramente sabrá el señor Torres Sahuquillo.

Respecto a la publicación de los informes, resultados y controles de calidad, y a la necesidad de su divulgación, hay que señalar que tales extremos se han llevado ya a cabo mediante la presentación de los citados controles en el Pleno del Consejo Asesor Postal, en el que están representadas, además de las administraciones públicas, las asociaciones empresariales del sector postal, los sindicatos más representativos y los usuarios, a través de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las asociaciones de grandes usuarios. Concretamente, los resultados de estos estudios de calidad correspondientes al año 2000 fueron presentados al Pleno del Consejo Asesor Postal del 28 de mayo de 2001. En cuanto a los envíos a esta Comisión de

Infraestructuras del Congreso de los Diputados, se remiten cuando existen peticiones interesadas en obtenerlos. Tomo buena nota para trasladar a quien corresponde la petición verbal y explícita que ha formulado el señor Torres Sahuquillo.

Lo dicho anteriormente vale por lo que se refiere al control de calidad. No voy a entrar en la peripecia de discutir si en la población A o en la población B el servicio es bueno o no; la organización de Correos es lo bastante amplia y está desplegada de tal modo en el territorio nacional como para que se pueda hablar de aspectos positivos y negativos, de casos buenos y malos. Esto lo conoce el señor Torres Sahuquillo, que sabe de Correos bastante más que este portavoz.

Sobre el resto de los extremos que figuran en la propuesta escrita, tengo que decir unas cuantas cosas, y espero hacerlo con la máxima brevedad. En primer lugar, en cuanto a la fijación de los precios de los servicios postales, hay que tener en cuenta ciertamente la variación experimentada por el índice de precios al consumo, pero no exclusivamente; hay que tener en cuenta también los principios de precio asequible, orientación a costes y no discriminación. Por eso no parece aceptable la aplicación rigurosa del IPC, como se dice en la proposición no de ley, porque supondría en el fondo vulnerar la Ley postal, que establece los principios que acabo de citar de precio asequible, orientación a costes y precio igual en todo el territorio nacional.

Le consta al señor proponente que las tarifas postales españolas son las más bajas de Europa, tanto en cartas ordinarias como en certificadas. Le recuerdo que, en lo que concierne a cartas ordinarias, los precios en la Unión Europea se mueven entre los 0,59 euros —98 pesetas— en Suecia y los 0,24 euros —40 pesetas— en España; y, en lo que se refiere a cartas certificadas, el punto más alto está en Finlandia, con 770 pesetas, y en España el coste es de 175 pesetas. Es criterio de la sociedad anónima Correos responder al compromiso de continuar con las tarifas más bajas de Europa, y que las revisiones que se hagan no se lleven a cabo mediante la aplicación automática del IPC, sino teniendo en cuenta otros datos económicos: los precios que aplican otros operadores, etcétera.

Tampoco parece oportuna la adaptación propuesta a la Ley de tasas y precios de servicios públicos, de 1998, en la línea de la liberación y frente a operadores no públicos —que tienen otros criterios— en el mercado postal. Del mismo modo, no se considera oportuna la publicación de los criterios que toma en consideración el operador público para aplicar bonificaciones. Hacer públicas las tarifas cuantitativas de los criterios que aplica Correos a los grandes clientes supondría una importante desventaja competitiva. Se estima que debe mantenerse igual política de precios para los servicios de cartas urbanas o de interurbanas.

Respecto a los demás extremos de la propuesta, en los que no puedo entrar con detalle, señor presidente, quiero decir que, de acuerdo con la normativa en vigor, no parece conveniente adoptar ninguno de los que contiene la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista. Vuelvo a insistir en que se plantean dos temas bien distintos: uno, de calidad, al que creo haberme referido con la cita a los controles que se están practicando y que se han practicado, así como a la posibilidad de que esta Comisión tenga cuanta información necesite al respecto; dos, los criterios que se derivan de la normativa vigente respecto a las propuestas específicas en materia de precios y de tarifas, pero en la línea de que es bueno que las tarifas postales españolas sigan siendo plenamente competitivas con las de la Unión Europea. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿A título de qué pide la palabra?

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: No sé el artículo, pero lo voy a explicar rápidamente. Le doy mi palabra de que no voy a reabrir ningún debate, simplemente es que quiero aclarar algo que me parece fundamental, porque si no se aclara no sé de qué hemos estado hablando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, por favor, aclárelo en 30 segundos.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, 30 segundos para aclarar algo y no para reabrir el debate.

Creo que se ha producido una lamentable confusión por parte de don Luis Ortiz que yo lamento; además, no es difícil que se produzca esta confusión. Recordarán que en la anterior sesión quedó pendiente una proposición no de ley del Grupo Socialista sobre tarifas y precios. Después, en la reunión de la Mesa, a petición del Grupo Socialista, ésta se cambió por otra de calidad, que es la que figura en el orden del día, la 1007, cuando la de tarifas y precios es la 1006; la de calidad del servicio postal universal es la 1007, que es la que figura en el orden del día y es la que yo he defendido, que efectivamente también tiene siete apartados, como la de precios, pero que habla exclusivamente de calidad y no menciona los precios en ningún párrafo de la misma. Creo que don Luis Ortiz se ha equivocado y ha interpretado que yo estaba defendiendo la otra, la de precios, que ya no está en el orden del día y por eso ha hablado de incongruencia. Yo no hablaré de incongruencia, pero sí de error. Lo siento. En todo caso, señor presidente, para lo que sí me ha servido ha sido para saber la suerte que va a correr la de precios cuando me toque defenderla en la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: La aclaración que ha hecho el señor Torres es oportuna. En todo caso, quiero decir que he tenido la habilidad y la amabilidad de la presidencia, en cuanto al tiempo, para replicar a las dos. Por tanto, la posición de mi Grupo sobre una y otra creo que ha quedado perfectamente clara. **(El señor Torres Sahuquillo: La productividad es más elevada que la de los trabajadores de Correos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Así ahorra tiempo a esta presidencia.

Se agradece a los proponentes que de una tacada nos hayamos quitado dos en una. Ruego recuerden al portavoz que tendrá que retirar la otra, señor Torres.

— **SOBRE CANCELACIÓN POR PARTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA AGESA DEL CONVENIO URBANÍSTICO SUSCRITO EL 10 DE JUNIO DE 1999 QUE PREVE LA RECALIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LOS TERRENOS DE «PUERTO TRIANA», SITOS EN LA ZONA SUR DE LA ISLA DE LA CARTUJA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001026.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley número 3, sobre cancelación por parte de la sociedad pública AGESA del convenio urbanístico suscrito el 10/6/99, que prevé la recalificación urbanística de los terrenos de «Puerto Triana» sitos en la zona sur de la isla de La Cartuja, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Efectivamente, el Grupo Izquierda Unida desearía que se aprobara aquí una proposición no de ley que nos parece de enorme importancia por cuanto significaría que el Estado no va a permitir una especulación fortísima —que supone un escándalo de primera magnitud no sólo en Sevilla sino en toda la comunidad autónoma— con terrenos procedentes de la Expo-92, propiedad del Estado, que en este momento están sujetos a una posible futura especulación que desde ningún punto de vista es aceptable.

Consiguientemente, pensamos que hay que votar dos puntos. El primero, que la sociedad pública AGESA debe colaborar para que los terrenos de Puerto Triana sean destinados a los usos que están previstos y que por tanto deben incorporarse a la ciudad de Sevilla para el disfrute público de todos los ciudadanos y ciudadanas. En segundo lugar, consideramos imprescindible que la sociedad pública AGESA cancele el convenio urbanístico suscrito el 10 de junio de 1999 y que prevé la recalificación urbanística de terrenos de «Puerto Triana» sitos en la zona sur de la isla de La Cartuja.

Señor presidente, con fecha 10 de junio de 1999 se suscribió el convenio urbanístico entre la Dirección

General del Patrimonio de la Junta de Andalucía, la sociedad estatal AGESA, Puerto Triana S.A., y la gerencia de urbanismo, para la recalificación urbanística de los terrenos que acabo de citar. Actualmente, dichos terrenos están calificados como zona verde y para servicios de interés público y social. Para dicha recalificación urbanística la sociedad estatal AGESA se comprometía a comprar al Estado las parcelas que, procedentes del aterramiento del río Guadalquivir, estaban en manos del Estado. Dicha enajenación se llevó a cabo en junio de 1999, cuando el Estado vendió por un precio específico la finca citada.

Tras esta enajenación, AGESA es la propietaria mayoritaria de la parcela denominada B, donde se ubicaría la mayor parte de los usos lucrativos, oficinas y centro comercial, que conllevan la recalificación urbanística que se pretende. A su vez, AGESA se compromete a vender dichos terrenos a la sociedad mercantil Puerto Triana, S.A., por un valor aproximado de 5.000 millones de pesetas. Ahí empieza lo que estamos denominando desde hace tiempo en esta Cámara el pelotazo; el pelotazo urbanístico con un actor específico en este caso que es una empresa pública dependiente del Ministerio de Economía.

Desde Izquierda Unida entendemos que el Estado y AGESA están especulando con los terrenos de la zona sur de la isla de La Cartuja, actualmente calificados como espacios libres y zonas verdes, y por tanto vulnerando el artículo 47 de la Constitución española que, entre otras cosas, dice que los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación.

Esta operación especulativa o pelotazo, en el argot que venimos utilizando en la Cámara, ha obtenido un informe contrario de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía de fecha 6 de febrero del año 2001, de la Consejería de Cultura el 5 de marzo de 2001 y el pasado 4 de octubre la Consejería de Economía y Hacienda mostró su intención de establecer una moratoria para la creación de grandes superficies comerciales.

Por todo ello entendemos, señor presidente, que AGESA debería abandonar su actitud y promover las condiciones necesarias para que los terrenos de los que actualmente es propietaria sean destinados a los usos que actualmente están calificados, zonas verdes, espacios libres y usos de interés público y social. En esta Cámara esta mañana se van a ver de verdad cuáles son los intereses con respecto a esta orientación que yo acabo de citar, expresada crudamente porque así es y porque así se está entendiendo en toda la provincia de Sevilla, en Sevilla capital y en toda Andalucía. Por tanto, ya no valen caretas, ya no valen máscaras semánticas, ahora hay que tomar posición con los votos y explicaremos la situación que se plantea a partir de

ahora en esta clarísima especulación en la que está participando una agencia estatal que es empresa pública.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Moreno.

La señora **MORENO SIRODEY**: En los últimos años se han venido sucediendo una serie de iniciativas por parte de las administraciones públicas propietarias de los suelos comprendidos en la zona sur de la isla de La Cartuja con el objetivo de activar y desarrollar urbanísticamente este sector de la ciudad de Sevilla y tratar de incardinarlo en el conjunto urbano de ésta. Así, en junio de 1999 se suscribió convenio urbanístico entre representantes de la Administración central del Estado, AGESA, la Dirección General del Patrimonio de la Junta de Andalucía, la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla y la entidad Puerto Triana. El actual equipo de gobierno municipal se encontró así con un convenio urbanístico suscrito por la anterior, corporación que asumió por considerarlo un beneficio social en términos de riqueza y empleo.

La viabilidad del proyecto ha exigido la redacción de una modificación puntual del plan general, en la que se establece el plan urbanístico para el posterior plan de ordenación y en el que se concretan los parámetros de uso y edificables que deberán quedar materializados en el proyecto urbano que finalmente se desarrolle. La modificación del Plan general de ordenación urbana de Sevilla en la zona sur de La Cartuja fue aprobada inicialmente por el Ayuntamiento de Sevilla en el pleno celebrado el 27 de julio de 2000. Teniendo en cuenta que las competencias urbanísticas corresponden al Ayuntamiento de Sevilla y a la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Sevilla decidió tramitarlo como una modificación puntual del planeamiento general municipal de ordenación y, una vez aprobado, el 30 de noviembre de 2000 lo remitió a la Delegación provincial de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, encontrándose en este momento en situación de tramitación desde la Junta y habiéndose valorado por la propia consejera de Obras Públicas y Transportes en su comparecencia en el Parlamento andaluz, con fecha 25 de abril de 2001, como positivo desde el punto de vista de los beneficios que pudiera trasladar a la sociedad en términos de riqueza y empleo.

Por todo esto creemos que esta iniciativa entra de lleno en el ámbito de competencias autonómicas exclusivas del Ayuntamiento de Sevilla y de la Junta de Andalucía, por lo cual el Grupo Socialista, por respeto a estas competencias y por los criterios que hemos expresado, se abstendrá en la votación de esta propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Albendea, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **ALBENDEA PABÓN**: Evidentemente, nosotros vamos a votar en contra de la proposición no de ley de Izquierda Unida porque está basada en una serie de premisas que no son ciertas. En primer lugar, la parcela denominada B no está calificada actualmente como zonas verdes y servicios de interés público y social porque, según se establece en el vigente Plan Especial de La Cartuja y su entorno, de 23 de enero de 1993, los usos asignados a lo que el convenio urbanístico de 10 de junio de 1999 denomina parcela B son usos de área de ocio, que, según define el mismo plan, son los destinados a actividades culturales, recreativas, de espectáculos y análogos, y uso administrativo —esto es, oficinas—, considerándose también como uso permitido el comercial.

Por otra parte, el documento de compromiso o promesa bilateral de compra-venta a perfeccionar y consumir en su día mediante escritura pública, suscrito entre AGESA y Puerto de Triana el 29 de septiembre de 1999, no comprende sólo la enajenación de las parcelas que AGESA compró a la Dirección General del Patrimonio del Estado por 664.119.280 pesetas, por el contrario, incluye terrenos permutados a la Junta de Andalucía que, en el ámbito del espacio cultural Puerto de Triana, ascendieron a 657 millones de pesetas, así como otros terrenos que ya eran de la titularidad de la sociedad estatal, e igualmente incluye edificios como el pabellón de la Navegación y la torre panorámica, el pabellón de los Descubrimientos con el cine Omnimax y otra serie de instalaciones y bienes cuyos valores no se han tenido en cuenta en el cómputo del equilibrio económico de la operación AGESA-Puerto de Triana. Lo malo habría sido que el Estado hubiera comprado por 5.000 millones de pesetas y hubiera vendido por seiscientos y pico millones de pesetas, esto habría sido lo grave, pero si el Estado vende una cosa razonable, me parece que AGESA está defendiendo los intereses públicos.

Por otra parte, cuando ustedes invocan el artículo 47 de la Constitución Española, también están haciendo una interpretación torticera de ese artículo porque omiten intencionadamente el primer párrafo que dice: «Todos los españoles tiene derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho». Se refiere al derecho a la vivienda digna. Por tanto, no quiten ustedes el primer párrafo utilizando el artículo 47 para un derecho que no es el que usted está invocando. Por consiguiente, utilicen bien la Constitución porque me parece que en este caso la han mutilado.

Hay que tener en cuenta también que la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla al día de hoy tiene previsto remitir el expediente para la modificación cualificada del sector sur de la Isla de la Cartuja, necesaria para la construcción del proyecto Puerto de Triana, a la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía para su aprobación. Con independencia

de lo anteriormente expuesto, que explica la correcta actuación de las administraciones públicas. Por otro lado hay que tener en cuenta que un convenio urbanístico tiene jurídicamente naturaleza contractual, por lo que no puede ser unilateralmente denunciado por una de las partes. El citado convenio está suscrito, además de por AGESA, por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, la Dirección General de Patrimonio de la Junta de Andalucía y Puerto de Triana, Sociedad Anónima.

No me sorprende la proposición no de ley de Izquierda Unida, que es coherente con el planteamiento que tradicionalmente ha venido manteniendo tanto en el ayuntamiento como en la Junta de Andalucía, pero sí la abstención del Partido Socialista, pues el tema es competencia del ayuntamiento, de la Junta de Andalucía y de AGESA, que es patrimonio del Estado, y se abstienen cuando están gobernando en los dos sitios. No entendemos la abstención del Partido Socialista, sí entendemos la proposición no de ley de Izquierda Unida y vamos a votar en contra. **(El señor Alcaraz Masats pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Quisiera contestar a la alusión relativa a que hemos hecho una interpretación torticera.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Alcaraz, sabe que es una alusión mucho más habitual que todas las que usted ha hecho.

El señor **ALCARAZ MASATS**: No, señor presidente. Es un término que descalifica.

El señor **PRESIDENTE**: No lo entiende así la presidencia. No obstante, le recomiendo que lo haga en la puerta con el señor Albendea que tiene ...

El señor **ALCARAZ MASATS**: No, no, yo no tengo que hacerlo en la puerta.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra.

El señor **ALCARAZ MASATS**: ¿Cómo en la puerta? Yo no entiendo su argumentación.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene usted la palabra, señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Esta última argumentación no la entiendo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alcaraz, no tiene la palabra.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Échenos del Parlamento.

— **RELATIVA A LOS PROBLEMAS DERIVADOS DEL PASO DE LA VÍA FÉRREA POR EL BARRIO DE A GÁNDARA EN NARÓN (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001055.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 4 relativa a los problemas derivados del paso de vía férrea por el barrio de A Gándara en Narón (A Coruña), de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra, para su defensa, el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El Ayuntamiento de Narón es un ayuntamiento con más de 30.000 habitantes, situado, sin solución de continuidad, con el ayuntamiento de Ferrol, con el cual forma una estructura urbana prácticamente contigua. La estructura urbana de este ayuntamiento se hizo de forma paralela a la carretera de acceso histórica conocida con el nombre de carretera de Castela. Hubo expansión colateral a esta red vertebradora, especialmente creándose barrios como el de A Gándara o el de Santa Icia, al mismo tiempo que se instalaban polígonos industriales como el propio de A Gándara o Río de Pozo, o bien una industria metalúrgica como MEGASA, prácticamente dentro del propio casco urbano. Comprenderán que con esta composición estamos ante un ayuntamiento del que no se puede decir que su característica más notable sea precisamente la planificación urbanística, sino cierto caos urbanístico a pesar —y a lo mejor por eso— de la expansión industrial de que goza el ayuntamiento.

Este ayuntamiento está atravesado por infraestructuras de interés general competencia del Estado, que se van a agudizar sensiblemente en estos últimos tiempos, en concreto la construcción del acceso troncal de la autovía Fene-Nera-Ferrol, la posible construcción de los ramales colaterales a Río de Pozo, a O Couto-A Gándara, que va a ser el que nos va a ocupar, y también el acceso por ferrocarril a la industria MEGASA. Como ven ustedes, la complicación aumenta en relación con lo que ya era una dificultad histórica y situados en concreto en el barrio de O Couto-A Gándara estamos ante un grave problema de planificación urbanística. Hoy en día este barrio tiene cinco pasos a nivel, alguna calle cortada por la vía del tren; en todo caso, el proyecto que se estudia a aplicar como ramal de O Couto-A Gándara correría paralelo a la vía del tren, de tal forma que quedaría entre un talud y una valla.

La forma de actuar de las administraciones del Estado en la comarca de Ferrol Terra y, en especial, del Ministerio de Fomento, no es precisamente una actuación digna de alabanza, no sólo por motivos que tengan

que ver con las características de las infraestructuras, que dejan mucho que desear, sino también porque se conduce con una cierta lentitud, con falta de planificación, que seguramente no es sólo atribuible al actual Gobierno, y con alguna dosis de racionalidad, como van a comprender ustedes en este momento.

Al diputado que les habla se le contestó en la anterior legislatura que el puente sobre la ría de la autovía Fene-Ferrol llevaría consigo el acceso por ferrocarril, incluso hay un documento del Gobierno que así lo venía a atestiguar. Sin embargo, en el año 2001 apareció el desmentido total por parte del mismo Gobierno, del anterior ministro que decía lo contrario, de tal manera que se desaprovecha una oportunidad, según ellos por motivos técnicos, de integrar la vía del tren con el acceso troncal por autovía. A estas alturas tampoco se sabe cuándo se van a construir los ramales colaterales a los que aludí, por este orden: el del acceso al polígono de Río de Pozo, vital para este polígono industrial; el del acceso O Couto-A Gándara, el más problemático desde el punto de vista urbanístico, incluso porque estructuraría de una nueva forma la parte sur del ayuntamiento; tampoco se tiene en cuenta que hay un estudio informativo que se acabará a finales del año 2002 para el acceso de lo que denominan tren de alta velocidad A Coruña-Ferrol. ¿Es posible no preguntarse cómo va a quedar la vía actual de acceso a Ferrol con todo este panorama tan complicado, es posible no tener en cuenta este estudio informativo a la hora de planificar o de ejecutar el resto de las infraestructuras? Esto es lo que motiva nuestra proposición no de ley, una posición totalmente constructiva que no insta al Gobierno a ejecutar nada, sino simplemente a estudiar más demoradamente todos estos problemas. En primer lugar, estudiar si es posible o no retirar la vía del tren de los barrios de O Couto y A Gándara en Narón. Hay una cierta coincidencia en cuanto a los habitantes de la zona, que podrían alcanzar los 7.000, en que, hoy por hoy, es un serio impedimento para la comunicación y cohesión urbana del barrio. Si no es posible la retirada, habría que ver si hay alguna alternativa de integración que anule los inconvenientes actuales y, por supuesto, los inconvenientes que seguiría teniendo ese recorrido paralelo del vial con la actual vía del tren.

En segundo lugar, pido que se tenga en cuenta cualquiera de las dos posibilidades anteriores a la hora de ejecutar este proyecto de vial O Couto-A Gándara, cuyo debate dio mucho de sí y que, vuelvo a repetir, se convertiría en una vía urbana, con lo cual es muy importante tener en cuenta sus características y su integración.

En tercer lugar, y sobre todo, nos interesa que el ayuntamiento sea informado a su debido tiempo, que no sea informado solamente por las empresas constructoras, que en todo caso haya una diligencia entre las distintas administraciones para que la sociedad sea sabedora de qué se trata, qué ventajas tienen las infra-

estructuras, qué límites y qué deficiencias, por si se pueden mejorar. Nos gustaría que el Gobierno informase de las perspectivas que maneja en relación a los proyectos de construcción de los ramales de la autovía Fene-Ferrol, que son los únicos que construiría el Ministerio de Fomento, ya que el troncal de la autopista lo va a construir AUDASA, previo aumento de la concesión de 25 años más y, por supuesto, pagar las expropiaciones en todo lo que pase de 3.000 millones de pesetas. Hay que saber cuándo se van a construir estos ramales, porque es esencial para los vecinos, para la gente que tiene tierras. Hay una preocupación. ¿Se van a hacer? ¿Cuándo y cómo? ¿Con qué características? En concreto, hablo de los ramales de O Couto-A Gándara, el de Río de Pozo y el acceso a MEGASA. Por último, hay que tener en cuenta el estudio informativo para alta velocidad a la hora de conjugar todas estas infraestructuras.

Ésta es la intención de la proposición no de ley, no otra. Por tanto, tiene un sentido específicamente clarificador.

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

La señora **MARÓN BELTRÁN**: El Grupo Socialista apoya en su globalidad la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego; la votaremos favorablemente, aunque la expresión literal de la misma no se comparta al cien por cien.

Es cierto que el núcleo urbano de Narón está dividido por la vía del ferrocarril de vía ancha, RENFE, por el ferrocarril de vía estrecha, FEVE, y ahora por la autopista, por lo que sería muy conveniente hacer el desvío y liberar así al núcleo urbano de una nueva barrera. Por tanto, el Grupo Socialista considera importante la realización del estudio de viabilidad al que se hace mención, que permita analizar otras alternativas. A dicho estudio podrían presentarse sugerencias, aportaciones, por los debidos cauces institucionales, tanto por el ayuntamiento como por los colectivos vecinales o empresariales; no olvidemos que en Narón están asentadas importantes industrias vinculadas a la comarca ferrolana. La información debe ser recíproca, tanto del ministerio como del ayuntamiento de la propia localidad.

El apoyo a la proposición no de ley del Grupo Socialista lo es porque vemos positivo realizar un estudio que permita ver otras alternativas; es un instrumento adecuado para hacer aportaciones técnicas que permitan mejorar la situación del núcleo urbano de Narón y, en definitiva, de las ciudadanas y ciudadanos que habitan este núcleo rural tan importante en la comarca ferrolana.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Fariñas.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Empiezo mi intervención diciéndoles que quien les habla es concejal en el ayuntamiento de Narón, en la oposición, y que el archivo histórico del asunto que hoy tratamos aquí me resulta bien conocido.

En asuntos de infraestructuras, y concretamente en ésta, no hay peor mentira que la verdad a medias y en esta proposición no de ley hay unas cuantas verdades a medias. Si bien es verdad que una verdad a medias por falta de información o por desconocimiento es disculpable, cuando la verdad a medias se dice a conciencia, cuando se expone de esa forma a conciencia no es disculpable, sino deleznable. Creo que estamos ante este último caso, porque una cuestión es lo que aquí se dice y el tono en el que aquí se dice y otra bien diferente es lo que luego se dice *in situ*, el tono en el que se dice *in situ* y las expresiones que se utilizan contra algunos partidos *in situ*. **(El señor Rodríguez Sánchez: Que diga quién y qué es lo que se habla in situ. ¿Quién? ¿Quién?)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero que conste que son debates trucados políticamente, señor presidente; va siendo hora de que se diga. Ya está bien.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Rodríguez. Sabe que no está en el uso de la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Que diga quién dice eso. Ya está bien.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señor Rodríguez. Le ruego que haga uso de la palabra cuando se le conceda.

Señor Fariñas, siga usted. Señor Rodríguez, usted podrá intervenir cuando tenga el uso de la palabra.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Quizá cuando termine mi intervención sepa quién, cómo y dónde, pero si alguien no reconoce sus propios actos es el primer acto de inconsecuencia. No es mi caso, que he escuchado atentamente la intervención del señor Rodríguez. No estoy de acuerdo con la mayor parte de las cosas que él ha dicho y, sin embargo, me he mantenido democrática y reglamentariamente en silencio, escuchando su intervención, como suplico... **(El señor Rodríguez Sánchez: Considero un ataque la palabra deleznable.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, le llamo al orden.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Pido réplica. Estaría bien que controlara un poco su vocabulario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, parece mentira que S.S. no sepa lo que tiene que hacer en esta Comisión. Le ruego que se calme.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Los demás también, señor presidente. Que mantengan el tono del debate parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, tendrá usted su turno de palabra cuando corresponda.

Siga usted, señor Fariñas.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Gracias, señor presidente.

A ver si es posible terminar la intervención sin más interrupciones. Está claro que el talante se manifiesta también en esta Comisión, a pesar de las moderaciones iniciales, en cuanto no estamos de acuerdo con alguno de los argumentos. Lamento que el Bloque Nacionalista Galego siga empeñado en apuntarse a cualquier bombardeo y que aproveche en este caso a unos supuestos afectados, perjudicados en teoría, para cabalgar de nuevo sobre ese caballo demagógico en que tan a menudo cabalgan.

Le voy a responder, y en esto también se definen los talentos individuales, colectivos y de partido. Aludiendo a la respuesta parlamentaria, a la respuesta del Gobierno al proponente de esta proposición no de ley, tengo que decir que se ha hecho un uso indebido de ella, por una confusión interesada. Este diputado, en el foro del marco geográfico por donde soy diputado, se empeñó en aclararlo y se han hecho oídos sordos. La confusión nacida de esa respuesta del Gobierno, a raíz de la supuesta conducción del tren por el tronco de la autovía, nace por la confusión sobre la colocación de un ramal de vía férrea sobre la ría cuando en realidad no era alusión al tronco, como bien se podía percibir por quien conozca la situación, sino al ramal de la autovía de O Couto a MEGASA, a la factoría siderúrgica de MEGASA, que va acompañado, en un puente a la salida del río Pereiro, del ramal de tren que también será construido para uso de esa factoría. Pero allá cada uno con la lógica que considere oportuna.

El barrio de A Gándara no está comunicado, no va a quedar comunicado, sino que se va a mejorar su comunicación con estas actuaciones del Ministerio de Fomento y de AUDASA. En el punto kilométrico 0,100, hay un paso a diferente nivel; en el punto kilométrico 0,250, una pasarela peatonal de nueva construcción; en el punto kilométrico 0,360, un paso a diferente nivel y pasarela peatonal de nueva construcción; en el punto kilométrico 0,600, a distinto nivel, una vía sobre una glorieta de nueva construcción; en el punto 0,700, paso a distinto nivel perfeccionado con aceras; en el punto kilométrico 1,100, pasarela peatonal y en el punto kilométrico 1,500, paso a distinto nivel en una carretera que, por cierto, pertenece a la

diputación. Si en algún caso el barrio está mal comunicado es en el momento actual y no por culpa del Ministerio de Fomento, ni por culpa de RENFE ni de ningún gobierno de España actual o anterior; si lo está es directamente por la incompetencia del Ayuntamiento de Narón y por la mala planificación urbanística que se ha hecho en este ayuntamiento que, por cierto, está gobernado por un partido independiente (Unidade por Narón) en coalición con el Bloque Nacionalista Galego. Es curioso. Ahora pretenden que se les resuelva desde Madrid los asuntos que directamente no han sabido resolver desde el gobierno municipal.

Hay que decir que éste no es un asunto exclusivo. Como decía la señora Marón, Narón no sólo está atravesado por la vía de RENFE sino que también lo está por la vía de FEVE, lo que supone dos obstáculos importantes para el desarrollo urbanístico de este ayuntamiento y nunca, en ningún plan de urbanismo, ni en el vigente ni en la revisión que estamos ejecutando actualmente en el ayuntamiento, se diseñó la forma de salvar estas dos importantes barreras para nuestro desarrollo urbanístico y de infraestructuras. Curiosamente, desde el mismo partido no se solicita la supresión de la otra vía férrea (la de ferrocarriles de vía estrecha) a pesar de que supone una barrera difícil de salvar en una zona de densidad urbanística muy importante; no se pide su supresión, se pide el desdoblamiento porque lógicamente es necesario y así se ejecutará. Es más, el vigente Plan general de ordenación municipal no contempla en su redacción ninguna vía para salvar esta supuesta incomunicación del barrio. Lo hace ahora, a raíz de la puesta en marcha del proyecto de construcción de la autovía Fene-Ferrol, lo cual no deja de ser también curioso. Aquí es todo culpa del ferrocarril, que por cierto lleva 100 años discurriendo por el mismo sitio y que inicialmente lo hacía cuando allí no había ni una sola casa. Ahora, hay que suprimir el ferrocarril y colocar en su lugar la carretera que sustituya al vial de conexión de la autovía O Couto carretera de la Trincheira, discurriendo precisamente por el centro del barrio de A Gándara para no afectar, según dice la proposición no de ley, a unos 100 vecinos, que en realidad son menos.

Ante lo esperpéntico de este razonamiento, para entenderlo mejor, deberíamos saber todos que dicho ramal no se construye a iniciativa del Ministerio de Fomento sino que se construye por una alegación y petición expresa que el Ayuntamiento de Narón formula precisamente para acondicionar el discurrir del eje troncal de la autovía por el centro de nuestro ayuntamiento. De hecho, el ayuntamiento aprobó a tal efecto una modificación puntual del Plan general de ordenación urbana y redactó un plan especial por iniciativa propia. Es más, a través del delegado de urbanismo de ese ayuntamiento, se celebraron reuniones con los afectados en los locales de la propia asociación de vecinos, en las cuales, para justificar la necesidad de este vial de

conexión por carretera, se habló incluso de los precios que se iban a pagar por las expropiaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fariñas, debe terminar puesto que ya ha agotado su tiempo. Se lo ruego.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Recordemos otra cosa más. Cuando se presentó esta alegación todos los partidos apoyaron expresamente que se construyera este ramal, excepto el Partido Socialista y el Partido Popular, que se negó expresamente a esa alegación por considerarla innecesaria. Recordemos que en aquel momento estaba gobernando también Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Narón, con un concejal coaligado con el grupo gobernante. Esta es la política de contentar a todos pero, al final, como ya aventurábamos algunos en el foro de comisiones en esta Cámara, el pueblo sabe lo que ocurrió y ha hablado en las últimas elecciones: en todas las mesas de A Gándara del Ayuntamiento de Narón ha ganado el Partido Popular, como se aventuraba aquí. Es decir, la justificación que se puede utilizar de la influencia de unos pocos no puede servir para condicionar la voluntad de la mayoría. Después de las tremendas reconversiones, del aislamiento en el terreno de las infraestructuras y de la reestructuración y reubicación de la flota de guerra lo que necesita Ferrol es el apoyo de todos y no las pegadas de la mayoría para seguir pescando en río revuelto, que es ganancia de pescadores. El pescador que conoce el río, el que sabe de las artes de pesca, pesca exactamente igual en aguas limpias, que es lo que nos estamos limitando a hacer nosotros, con la voluntad y el apoyo expreso del pueblo de Narón. Por todo ello vamos a votar en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminado el debate de las proposiciones no de ley, se suspende la sesión durante 15 minutos. Votaremos a las 11,10 de la mañana. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión de la Comisión de Infraestructuras para proceder a la votación de las cuatro proposiciones no de ley debatidas con anterioridad. **(Rumores.)**

Si SS.SS. tiene a bien guardar silencio, para que podamos enterarnos de lo que votamos, iniciaremos las votaciones.

Votamos la proposición sobre la línea ferroviaria de largo recorrido Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. No se aceptó una enmienda del Grupo Popular, pero sí una enmienda in voce del Grupo Parlamentario Socialista en la que cambiaba el plazo previsto en uno de los apartados.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21, abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La segunda proposición sobre medidas para mejorar la calidad del servicio postal universal, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 3, sobre cancelación por parte de la sociedad pública AGESA del convenio urbanístico suscrito el 10/06/1999, que prevé la recalificación urbanística de los terrenos de Puerto Triana, sitios en la zona sur de la Isla de la Cartuja, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 21; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 4 es relativa a los problemas derivados del paso de la vía férrea por el barrio A Gándara, en Narón, y su autor es el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, volvemos a suspender brevemente, no sin recordarles antes que a continuación se producirá la comparecencia del señor ministro de Fomento, luego la respuesta a una pregunta del señor Contreras, y a continuación tendremos una copa todos los miembros de la Comisión en la galería anexa a la sala de columnas, en la planta primera. **(Pausa.)**

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

— **LA SITUACIÓN POR LA QUE ATRAVIESA EL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA COMO CONSECUENCIA DE LOS ATENTADOS EN ESTADOS UNIDOS Y LA OFENSIVA BÉLICA POSTERIOR Y, EN PARTICULAR, LAS CRISIS DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS QUE, COMO IBERIA, Y DENTRO DE LAS MEDIDAS DE AJUSTE, HA ANUNCIADO LA SUPRESIÓN DE VUELOS Y FRECUENCIAS ENTRE CANARIAS Y LA PENÍNSULA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICIÓN CANARIA. (Número de expediente 213/000549.)**

- **EL SERVICIO AÉREO ENTRE MELILLA Y EL RESTO DEL ESTADO ESPAÑOL, ASÍ COMO SOBRE LA SUSPENSIÓN DE VUELOS EFECTUADA POR IBERIA EL DÍA 13 DE JULIO DE 2001 Y DE LAS OPERACIONES WET LEASE (ALQUILER DE AVIONES Y TRIPULANTES) DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS ESPAÑOLAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000527.)**
- **LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN RUTAS AÉREAS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS; LA ESTRUCTURA DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS; LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO CON LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA; MEDIOS Y ENAJENACIÓN DE LA COMPAÑÍA BINTER MEDITERRÁNEA; ASÍ COMO SOBRE EL GRADO DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS OPERACIONES WET LEASE (ALQUILER DE AVIONES Y TRIPULANTES) DE LA COMPAÑÍA IBERIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000529.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la Comisión de Infraestructuras número 28, dándole la bienvenida al ministro de Fomento, para la celebración de tres comparecencias. Como advertí a SS.SS. al inicio de la Comisión, las tres comparecencias se han agrupado a petición de los proponentes y por acuerdo de la Mesa y portavoces. El ministro va a iniciar su parlamento por la número tres, continuando por las dos más concretas. A continuación intervendrán los portavoces, a quienes ruego tengan a bien intervenir el tiempo justo, dado lo avanzado de la hora y la materia que tiene por delante la Comisión. Tiene la palabra el ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, con mucho gusto atiendo el procedimiento que se nos ha sugerido, aunque en este caso la agrupación de comparecencias es sobre temas diferentes y no estoy muy seguro de que la intervención acumulada pueda producir mayor brevedad que la suma de las intervenciones desagregadas, porque los temas de cada una de las comparecencias están bien diferenciados. En todo caso, si me lo permiten, comenzaré por la que tiene carácter más general, que es la que hace referencia a la situación actual del transporte aéreo en España y su incidencia en los vuelos y frecuencias entre Canarias y la Península, y después abordaré las otras dos peticiones de comparecencia.

En relación con la situación por la que atraviesa el transporte en España y las consecuencias para las modificaciones en las frecuencias de vuelos entre

Canarias y la Península, querría recordar mi comparecencia celebrada en el Pleno del Senado el pasado 24 de octubre, como respuesta a la pregunta del senador del grupo de Coalición Canaria don Froilán Rodríguez, y también en el Pleno del Congreso el pasado 31 de octubre, como respuesta a otra pregunta oral formulada por el diputado del grupo de Coalición Canaria don Paulino Rivero. Me propongo dar por reproducidas aquellas intervenciones y complementarlas, después de definir cuál es el marco jurídico en el cual ha de moverse el Gobierno para responder a los efectos que hayan podido tener dichos acontecimientos del pasado 11 de septiembre en la situación general y en el mercado particular canario. Por lo tanto, quiero hacer un análisis de la situación actual y definir la línea de actuación futura, para dar respuesta a las necesidades planteadas.

El funcionamiento del sistema de transporte aéreo entre la Península y Canarias se debe ajustar a las reglas del mercado único de la Unión Europea, regulado por un conjunto de medidas liberalizadoras contenidas en el denominado tercer paquete aéreo, fundamentado en los principios de libertad y acceso al mercado, la libre competencia y la libertad de fijación de precios y de establecimiento, permitiendo la intervención del Estado únicamente cuando se trate de garantizar la prestación de los servicios de transporte aéreo ante la falta de interés comercial de las compañías y que diese lugar bien al abandono, bien a una atención claramente insuficiente de los mismos. En el análisis de la situación de los servicios aéreos, el sistema de transportes entre la Península y Canarias está atendido por tres compañías: Iberia, Air Europa y Spanair, que en su conjunto han programado para la presente temporada 2001-2002 un total de 269 frecuencias semanales, frente a las 281 programadas en la anterior temporada 2000-2001, y una oferta de 2.166.000 asientos para esta temporada 2001-2002, frente a la oferta de 2.158.000 en la temporada 2000-2001. En estos momentos, por tanto, si bien hay una ligera disminución del número de frecuencias semanales, el nivel de asientos ofertados se mantiene prácticamente igual que en la anterior temporada. Si se analiza cómo se ha comportado el tráfico no sólo tras los acontecimientos del 11 de septiembre, sino cómo venía evolucionando desde principios de año, se puede constatar que la oferta puesta en el mercado por las compañías para la presente temporada parece adecuada a las expectativas de evolución de la demanda para los próximos meses, sin perjuicio de los refuerzos que en épocas puntuales como las fiestas navideñas tiene previsto introducir la compañía Iberia. Concretamente, para el período del 21 de diciembre al 7 de enero Iberia reforzará el mercado Península-Canarias con 124 frecuencias y 21.408 asientos adicionales, lo que sitúa la oferta global en el mercado de Canarias en niveles incluso superiores a la pasada temporada. Del análisis del tráfico acumulado en los aeropuertos españoles en el período de enero a noviembre se constata

un crecimiento del 3,3 por ciento en la totalidad del tráfico, el nacional el 3 por ciento y el internacional el 3,7, inferior al que se venía produciendo en los años anteriores, con una reducción en el último mes de noviembre del 3,1 por ciento con respecto al mismo mes del año anterior. En los aeropuertos canarios se constatan, en el período enero-noviembre de 2001, crecimientos similares al del conjunto de los aeropuertos españoles. En concreto, Gran Canaria creció el 0,1 por ciento; Tenerife Sur, el 3,7 por ciento; Fuerteventura, el 4,2; Tenerife Norte, el 4,9, y Lanzarote, el 2,2 por ciento. En el caso del mes de noviembre, en comparación con el mismo mes del año anterior, la evolución ha sido: Gran Canaria, menos 4,6 por ciento; Tenerife Sur, más 5,1 por ciento; Fuerteventura, menos 0,8 por ciento; Tenerife Norte, más 1,8, y Lanzarote, menos 2,1 por ciento. En general, el comportamiento del tráfico en estos aeropuertos está siendo mejor que en el resto de la red, que, en su conjunto, experimenta una tasa negativa, como he dicho, del 3,1 por ciento en el mes de noviembre.

Para garantizar la continuidad de los servicios y la preservación de su calidad, que son objetivos fundamentales por razones de la insularidad y del alejamiento del territorio de Canarias, el Gobierno se propone mantener la política de profundización en el sistema de transporte aéreo liberalizado promovido por las regulaciones de la Unión Europea, asegurando la disponibilidad de *slots* (franjat horarias) para el establecimiento de servicios alternativos en caso de que alguna compañía renunciara a su prestación. Para ello el Gobierno ha adoptado, y posteriormente las Cortes han convalidado, el Real Decreto-ley 15/2001, de 2 de noviembre; por otra parte, con medidas concretas dentro del programa de actuación general previstas por el Consejo de Ministros de la Unión Europea, revisado por la Comisión en línea con la acción coordinada, y otras de carácter más específicamente de ámbito nacional. Entre ellas, quiero hacer mención a las siguientes, porque afectan, como digo, con carácter general a la respuesta del Gobierno a la actual situación del transporte aéreo no sólo en Canarias, sino en toda España.

Las medidas son: Primero, el reaseguro por el Estado de los riesgos por actos de guerra y terrorismo. Tras los acontecimientos del 11 de septiembre, el mercado mundial de seguros entró en crisis, dejando de la noche a la mañana a las compañías aéreas y, en general, a todo el sector del transporte aéreo, sin cobertura de estos riesgos, los cuales han sido asumidos transitoriamente por los Estados hasta que el sector de los seguros retorne a la normalidad del mercado. La última previsión del Consejo Europeo de Transportes celebrado la pasada semana es mantener esta política de reaseguros por el Estado hasta finales de diciembre o, en su caso, prolongarlo incluso hasta el 31 de marzo. Estos son los escenarios que se barajan como recomendación a los Estados. Segundo, compensaciones económicas por el

cierre del espacio aéreo de los Estados Unidos. El cierre del espacio aéreo en los aeropuertos americanos durante los días 11 a 14 de septiembre ha tenido un impacto económico significativo sobre las compañías aéreas, lo que ha movido a la Comisión a autorizar a los Estados miembros la compensación de los perjuicios económicos registrados a sus compañías aéreas en ese período concretamente. En el caso del sector español las pérdidas han sido más reducidas debido a la menor dimensión de la actividad del sector en los vuelos transoceánicos con Estados Unidos. De todas maneras, el Gobierno está examinando o examinará las solicitudes justificadas que se planteen por las compañías aéreas afectadas. Tercero, procedimientos de liquidación de las subvenciones e identificación de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. La reciente aprobación, el pasado 30 de noviembre, de un real decreto que incorpora la utilización del DNI como documento para acreditar la condición de residente, reduciendo el coste para compañías y ciudadanos y agilizando el procedimiento de gestión de las compañías con su sector de distribución, incorpora también nuevos procedimientos de control que permitirán liquidar mensualmente las cantidades bonificadas por las compañías aéreas en lugar de hacerlo trimestralmente, como se efectuaba en el sistema anterior, lo cual va a significar una importante ayuda en el ámbito de la liquidez financiera de las compañías aéreas.

Tasas aeroportuarias. La entidad pública AENA financia todas sus operaciones, entre otros, con los ingresos procedentes de tasas por el uso de sus instalaciones; unas, en un 64 por ciento, las derivadas de sus actividades aeronáuticas, y otras, en un 36 por ciento, derivadas de actividades no aeronáuticas o actividades comerciales. Para tener en cuenta la situación del sector y la desaceleración del tráfico coincidiendo con los acontecimientos del 11 de septiembre, AENA está efectuando un doble esfuerzo que afecta, por una parte, a la absorción del incremento de los costes derivados de las medidas de seguridad. A raíz de los actos terroristas del 11 de septiembre la Unión Europea ha aprobado un reglamento que incorpora un conjunto de medidas para reforzar la seguridad en el transporte aéreo. Estas medidas necesitarán un notable esfuerzo inversor que hemos cifrado, para el año 2002, en un incremento del 37,7 por ciento con respecto al esfuerzo realizado en el año 2001, de los que sólo un 10 por ciento se repercutirán sobre las compañías aéreas; lo que significa que AENA, en términos absolutos, va a absorber 9.000 millones de pesetas adicionales. Y por otra parte, la absorción por AENA de parte de los costes asociados a la prestación de los servicios de asistencia en tierra. Los costes totales de inversión y de operación vinculados a la prestación de los servicios de asistencia en tierra en los que incurrirá AENA durante el año 2002 ascenderán a 11.029 millones de pesetas, de los que sólo el 15 por ciento se repercutirán sobre los prestado-

res de estos servicios, las compañías aéreas y los agentes de asistencia en tierra, lo que significa que AENA está otorgándoles una bonificación indirecta de 9.375 millones de pesetas.

Para concluir, en relación con el planteamiento global de esta petición de comparecencia, a juicio del Ministerio de Fomento, el 11 de septiembre ha actuado sobre el sector del transporte aéreo en Europa y en España como una lupa. Es decir, ha actuado como un instrumento que nos ha permitido ver la realidad del sector del transporte aéreo notablemente aumentada o, si ustedes quieren, que nos ha permitido centrar nuestra atención sobre problemas que ya existían pero que permanecían ocultos porque hasta ese momento no se les había dado la atención necesaria ni se habían tomado las medidas para evitar que ese tipo de problemas pudieran provocar complicaciones en la gestión de las empresas de transporte aéreo o desaceleraciones en el mercado del transporte aéreo. Por eso, lo que ha ocurrido después del 11 de septiembre no es ningún efecto nuevo, es simplemente la ampliación de los efectos positivos o negativos que se estaban produciendo con anterioridad, y algunos, aunque desde el sector no se quieran relatar, son positivos. Seguramente no será noticia en el sector, pero los acontecimientos del 11 de septiembre han acelerado la bajada del precio de los combustibles, que es un coste de explotación notable en el transporte aéreo, como en general en los transportes, y el transporte aéreo se beneficia de una reducción no inferior al 20 por ciento en el precio de los combustibles de las operaciones. En otros casos, esas caídas, que en España son caídas porcentuales mínimas, han puesto en entredicho los niveles de eficiencia y de rentabilidad de determinadas empresas. Digo esto porque al afirmar que los problemas del sector aéreo no son nuevos sino que el 11 de septiembre lo que ha acelerado o ampliado es la naturaleza de los mismos, me permite formularles la segunda conclusión, y es que el 11 de septiembre no debe servir de base para cambiar de política de transporte aéreo en Europa. Se debe hacer, lógicamente, una inflexión como la que he comentado, que se traduce en medidas concretas como las que he relatado, pero que no significa cambiar el norte ni la referencia de la política liberalizadora en materia de transporte aéreo. Creo que es un aldabonazo a la conciencia de los responsables de la gestión de las empresas aéreas, que no han aprovechado suficientemente los 10 años continuados de bonanza y que ahora se han enfrentado a una crisis coyuntural sin haber previsto ni haber acumulado las reservas suficientes para enfrentarse a la misma. En segundo lugar, es también un aldabonazo al sentido de la responsabilidad colectiva de los poderes públicos para que los conceptos de seguridad —que yo felizmente no tengo que reintroducir en el debate de esta Comisión—, como un fin en sí mismo y no como una consecuencia del progreso, formen parte de las prioridades de las normas de quienes tienen tareas

reguladoras en un sistema liberalizado como somos los gobiernos nacionales y, en su caso, el Gobierno de la Unión Europea. Con esas dos matizaciones me reitero en lo acertado de la dirección estratégica de la política de transporte aéreo que se venía siguiendo en Europa y que espero se siga manteniendo en los próximos años, una vez superados los efectos inmediatos de los atentados terroristas del 11 de septiembre.

Paso, señor presidente, a las otras dos comparecencias. Si les parece, ordenaré las ocho cuestiones de las dos comparecencias de la siguiente manera: en primer lugar, lo relacionado con el grado de cumplimiento de las obligaciones de servicio público declaradas por el acuerdo de 10 de julio de 1998 referidas a Canarias; en segundo lugar, sobre la estructura de las tasas aeroportuarias aplicadas y sus aportaciones a la financiación de AENA; en tercer lugar, sobre las peticiones relativas a la calidad del servicio del transporte aéreo en Melilla, la situación de las líneas regulares y las de otras cuestiones relacionadas; en cuarto lugar, puesto que trata también de Melilla, las respuestas a las peticiones de informes sobre los accidentes que han tenido lugar en 1997 y en 2001; en quinto lugar, los aspectos de seguridad aérea relacionados con las operaciones en régimen de alquiler de aeronave con tripulaciones, el *wet lease*, referidos a Iberia; en sexto lugar, a la actuación del Gobierno ante la suspensión de operaciones de la compañía Iberia acordada por su consejo el pasado 12 de julio.

El acuerdo de julio de 1998 para establecer obligaciones de servicio público en ciertas rutas interinsulares en Canarias se adoptó de conformidad a lo previsto en el reglamento europeo pertinente y también en la encomienda al Gobierno contenida en la Ley 66/1997, de acompañamiento. Se establecieron obligaciones de servicio público en 13 rutas interinsulares, lo cual supone especificaciones de niveles de calidad en el horario de servicio, en la frecuencia por enlace, en la capacidad medida en asientos por temporada, tarifas máximas y tarifas especiales, ocupación media, regularidad, puntualidad y continuidad. Y se creó una comisión mixta Fomento-Gobierno de Canarias, encargada de seguir el cumplimiento del contenido de esas obligaciones.

Tengo los datos de densidades de tráfico en cada una de las 13 rutas, que pongo a disposición de sus señorías. La evolución global quedaría resumida de la siguiente manera. En 1999 en estas 13 rutas se transportaron 1.894.195 pasajeros, frente a 2.105.041 en el año 2000, lo cual pone de manifiesto que el incremento de tráfico entre 1999 y 2000 fue superior al 11 por ciento y, dada la importancia del volumen de esta red de rutas, la declaración de obligaciones de servicio público en su conjunto constituye un caso bastante singular en el seno de la Unión Europea, si se compara con la escasa densidad de tráfico de las rutas que han seguido como criterio la mayoría de los Estados que han adop-

tado obligación de servicio público. Debemos tener en cuenta, en los datos desagregados por ruta, que 8 de los 13 enlaces afectados acaparan el 97,5 por ciento de la totalidad de los pasajeros transportados.

En cuanto a las compañías transportistas y sus recursos, y a pesar de que el contexto de esta declaración de obligación de servicio público se basa en el principio de libertad de acceso al mercado, los enlaces interinsulares están atendidos casi exclusivamente por Binter Canarias, que opera con 11 aeronaves modelo ATR-72, biturbohélices de 68 plazas; los enlaces al aeropuerto de La Gomera los opera la compañía canaria Naysa bajo código de vuelo Binter, con aeronaves Beechcraft 1900C, de 19 plazas, que están perfectamente adaptadas a las necesidades reales manifestadas tras la apertura del aeropuerto en julio de 1999.

Entrando en el cumplimiento de las obligaciones, con relación a los procedimientos previstos en el propio acuerdo de seguimiento conviene señalar que los programas de servicio son analizados todos los años por esta comisión mixta, por lo que la cumplimentación del acuerdo se inicia en los propios procedimientos de control, lo que tiene un reflejo evidente en lo que se refiere a los servicios. En el caso de los servicios para la presente temporada de tráfico, así como el histórico de años anteriores desde 1999, el análisis de esta evolución de servicios a nuestro juicio pone de manifiesto el cumplimiento adecuado de las obligaciones de servicio público declaradas en el acuerdo, puesto que se están superando los estándares de calidad establecidos tanto en materia de frecuencias como de capacidades, horarios de servicios, tarifas, puntualidad y regularidad, con las excepciones en materia de capacidad de las rutas de La Gomera a Gran Canaria, de La Gomera a Tenerife Sur y de Gran Canaria con Tenerife Sur, que merecen un comentario aparte. Las obligaciones de estas tres rutas se establecieron sin ninguna experiencia de explotación anterior, por tanto, en base a unas expectativas que posteriormente no se alcanzaron. Efectivamente, la apertura del aeropuerto de La Gomera fue posterior a la adopción del acuerdo, por lo que tanto el diseño de las frecuencias de los enlaces como el módulo del avión de referencia de 68 plazas se demostraron no adaptados a las necesidades. Tras un examen de la comisión mixta, se adoptó un esquema más acorde basado en la operación de dos frecuencias diarias entre La Gomera y Tenerife Norte —en las obligaciones del servicio público estaba prevista inicialmente una— y, en cambio, una frecuencia diaria con Gran Canaria, frente a las dos que presentaba las obligaciones de servicio público. A su vez, el tipo de avión más adecuado a las necesidades del tráfico ha resultado el módulo de 19 plazas, actualmente operativo, con el que se están consiguiendo coeficientes de ocupación del 51 por ciento con Tenerife y del 63 por ciento con Gran Canaria. En lo que se refiere a la ruta Gran Canaria-Tenerife Sur, en la que se superan ampliamente las

frecuencias mínimas solicitadas, de nuevo el avión de referencia elegido, con 68 plazas de capacidad se había demostrado demasiado grande para la demanda de tráfico real, por lo que el módulo de 19 plazas está dando mejores resultados, ofreciendo una mayor frecuencia de servicios y una explotación más eficiente.

Respecto al tema de las tarifas, la última subida se produjo el pasado uno de enero, alcanzándose en aquel momento los máximos previstos de las obligaciones de servicio público, por lo que va a resultar necesario una actualización de los mismos con objeto de tener en cuenta la evaluación al alza de los costes derivados de la cotización del cambio euro con el dólar, así como otros acumulados en diferentes partidas, entre las que sobresale últimamente el incremento de las primas de los seguros aéreos. La evolución de las tarifas desde 1998 pone de manifiesto un incremento acumulado del 13,5 por ciento, que, en todo caso, está por debajo de los registrados en los enlaces peninsulares, que es del 26 por ciento, o de los enlaces Península-Canarias, que es del 22 por ciento. Está convocada una reunión de la comisión mixta para examinar esta cuestión y actualizar el resto de las obligaciones, sobre cuyos temas se ha venido trabajando durante el presente año.

Finalmente, en relación con la calidad de los servicios, quiero señalar la aprobación del decreto que permite la utilización del DNI para acreditar la condición de residente a los efectos de acceder al 33 por ciento de la bonificación sobre las tarifas, en cuyo gasto se ha pasado, en los Presupuestos Generales del Estado, de 426 millones en 1996 a 4.698 millones de pesetas en el año 2001, lo que significa un incremento de las bonificaciones a residentes del 998 por ciento en cinco años. Vuelvo a poner a disposición de la Comisión todos los cuadros de datos sobre frecuencias, asientos, regularidad y puntualidad, señor presidente, al objeto de que sean útiles para los señores miembros de la Comisión.

Segundo tema, las estructuras de las tasas aeroportuarias, AENA se financia mediante los ingresos propios de su actividad y los recursos de AENA están integrados por los productos, rentas e incrementos de su patrimonio, ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades, los empréstitos que pueda emitir, así como los créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar con entidades bancarias y otras entidades de crédito, tanto nacionales como extranjeras, dentro de los límites previstos en el presupuesto de capital, pero no está financiada con las transferencias de capital del Estado ni con aportaciones o inversiones realizadas directamente por el Estado. A su vez, el excedente que arroja anualmente la cuenta de resultados del ente público se imputa, por acuerdo del consejo de administración y en función de lo previsto en el programa de actuación plurianual de la entidad pública, a la financiación de sus propios planes de inversiones y a la reducción de su endeudamiento. En

caso de haber remanente sobre todo esto, habría que ingresarlo en el Tesoro Público. La partida de ingresos de explotación de AENA está constituida fundamentalmente por estos ingresos procedentes de los aeropuertos que he mencionado. Los principios básicos sobre los que debe asentarse el sistema tarifario les recuerdo que no son originales de nuestro país, sino que tienen su base en la Carta constitucional de la OACI, así como en las posteriores recomendaciones a los Estados contratantes, que están actualizadas en el documento 7.100, de tarifas de aeropuertos y servicios de navegación aérea, y en el documento 9.082, de política sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, para responder a las recomendaciones y conclusiones de la conferencia que sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación se celebró en el mes de julio de 2000 en el seno de la OACI. Consecuencia de esta política, las cifras del pasado año 2000 fueron: ingresos de explotación, 240.627 millones de pesetas; gastos de explotación, 206.418 millones de pesetas; resultado de explotación, 34.209 millones de pesetas, que tras el pago del impuesto de sociedades se convirtió en un resultado neto que no se reflejaba desde el año 1995 de 18.003 millones de pesetas. Con estos resultados se está haciendo frente a una inversión, considerando como tal la adquisición de inmovilizado no financiero, de 91.976 millones de pesetas, a la que pudo hacerse frente con los recursos generados para las operaciones, que fueron 69.350 millones de pesetas, más subvenciones y un ligero incremento del endeudamiento a largo plazo, que quedó en 63.170 millones de pesetas, ligeramente inferior al 10 por ciento de los fondos propios, valorados hoy en AENA en 653.785 millones de pesetas. En cuanto a los servicios de navegación aérea, si nos centramos en las tasas, del total de los 86.162 millones ingresados, 67.210 procedieron de servicios suministrados en ruta y 18.952 de los suministrados en aproximación. Les puedo detallar el contenido preciso de cada una de estas tasas, pero creo que el reparto escrito del detalle nos permitirá a todos hacer economía de tiempo y, en todo caso, si había alguna preocupación sobre volúmenes globales, creo que tenerlo por escrito va a permitir una mayor profundidad en la réplica. Si nos centramos en el año 2001, sólo se han modificado las tasas de aterrizaje y la de pasajeros, pero les recuerdo a SS.SS. que fue con el fin de conseguir la convergencia total y cumplir requerimientos de la Unión Europea. El resto de las cuantías han permanecido congeladas y no han sido aprobadas las cuantías de nuevos servicios que están siendo prestados gratuitamente, como es el caso del uso de infraestructuras por el agente de asistencia en tierra a aeronaves y como la utilización del sistema informático de uso compartido en los mostradores de facturación.

Calidad del servicio de transporte con Melilla. La ciudad de Melilla dispone de enlaces con Almería, 7

frecuencias semanales, Málaga con 49, Madrid con 7 y Granada con 7. La programación de servicios para esta temporada de invierno arroja un incremento de la oferta del 10,3 por ciento, lo que unido al aumento de frecuencias del enlace con Madrid, que ha pasado de 3 a 7, constituye una mejora sensible de las comunicaciones aéreas sin necesidad de recurrir a la declaración de obligación de servicio público. Las compañías Binter Mediterráneo y Air Nostrum aseguran la prestación de los servicios utilizando el código de vuelo Iberia, según el acuerdo de franquicia que esta última mantiene con Air Nostrum. Las aeronaves utilizadas son las Fokker-50, de Air Nostrum, y el CN-235, de Binter, si bien está prevista la sustitución paulatina de este último avión en los próximos 10 ó 12 meses. Por lo que se refiere a la regularidad, ésta alcanzó durante el año 2000 un índice del 98 por ciento, menos del 2 por ciento de vuelos cancelados por el conjunto de la red, y una puntualidad en la cota de 15 minutos (es decir, aeronaves con retrasos de salida inferiores a 15 minutos) superior al 70 por ciento, de forma que en líneas generales estos datos colocan los servicios aéreos de Melilla dentro de unos parámetros aceptables con referencia a las normales en la industria del transporte aéreo. En cuanto a la enajenación de Binter Mediterráneo por la compañía Iberia y su adquisición por Air Nostrum, conviene recordar que estamos hablando de empresas privadas que actúan en un mercado liberalizado, por lo que una vez obtenido el informe favorable del servicio de la competencia el pasado 6 de septiembre, a la Administración no le cabe efectuar otras observaciones a dicha operación ni corresponde al Gobierno solicitar ninguna justificación adicional por la misma ni estoy, por lo tanto, en condiciones de darla.

Para la mejora de los servicios, en este momento se pueden describir dos tipos de medidas: una, facilitar a los pasajeros residentes el acceso mediante las bonificaciones por el uso de los servicios y, segunda, el capítulo de mejoras en las infraestructuras. En cuanto a bonificaciones, las medidas del Decreto del pasado 30 de noviembre ofrecen las siguientes ventajas. Elimina los topes de 8.500 pesetas que han venido limitando las bonificaciones, de forma que desde la próxima publicación de la nueva norma la cantidad bonificada se corresponderá con el 33 por ciento sobre la tarifa utilizada, en las mismas condiciones que para el resto de las comunidades autónomas que disfrutaban de estas ayudas. Les pongo dos ejemplos: para un desplazamiento Melilla-Madrid, en la tarifa económica, que es 78.866 pesetas, si se mantuviera la bonificación de topes, esta bonificación llegaría a 17.000 pesetas, y sin embargo con las medidas del Real Decreto 1316 de 2001 la bonificación se eleva a 26.026 pesetas, es decir, de 17.000 a 26.000, lo que va a permitir que al residente le cueste 52.840 pesetas tras las nuevas medidas acordadas. En un vuelo Melilla-Madrid, en tarifa promocional APEX de ida y vuelta de 63.726 pesetas, si se aplicara el siste-

ma anterior, el residente pagaría 46.726; aplicando los criterios del nuevo real decreto va a pagar 42.696 pesetas, es decir, 4.030 pesetas menos también en esta tarifa. Además están las facilidades de uso del DNI y la simplificación de los procesos de liquidación a las compañías aéreas que ya he citado. Y quiero también reseñar, porque resultan muy relevantes para mejorar las condiciones de acceso al aeropuerto de Melilla y por lo tanto la posibilidad de mejorar los servicios de transporte, las principales actuaciones de mejora de la infraestructura, que están amparadas en las previsiones del plan director aprobado el pasado 5 de julio de 2001 y que ya en buena parte son actuaciones en curso, entre las que quiero señalar el proyecto para una nueva torre de control y una nueva central eléctrica; la adecuación de la pista de vuelo para ampliarla en 175 metros; el nuevo sistema de comunicaciones de la torre; el nuevo sistema de comunicaciones tierra-aire; la construcción de un nuevo vallado de seguridad y un nuevo VOR DME, que van a tener una repercusión muy favorable sobre la operatividad del aeropuerto y sobre la seguridad de las operaciones aéreas, queriendo concluir finalmente acerca de los servicios que estos han mejorado en relación con la temporada anterior en cantidad y calidad, repito, sin necesidad de recurrir a obligaciones de servicio público, y espero que en el futuro estos avances en materia de mejora de los servicios puedan continuar.

En cuanto a los dos accidentes ocurridos en el entorno del aeropuerto de Melilla y en el de Málaga con un vuelo procedente de Melilla, conviene comenzar resaltando que el hecho de que se haya producido en suelo marroquí el primero de ellos plantea algunas consecuencias desde el punto de vista de la responsabilidad de la investigación que todos ustedes comprenden sin más consideraciones. En concreto, el que afectó a la aeronave BAE 146-100, operada por la compañía Pauknair, la comisión de investigación estuvo presente en la investigación de dicho accidente de acuerdo con los mecanismos de la legislación internacional. La respuesta fue inmediata, así como la presencia de autoridades a nivel de subsecretario, en representación del Ministerio de Fomento. Una vez finalizadas las primeras tareas, la primera información técnica destacaba los siguientes datos: no se manifestaba evidencia de problemas técnicos en el avión y sus sistemas; el avión volaba por debajo de la altitud mínima de seguridad para las condiciones meteorológicas existentes; la alarma de sistemas de aviso de proximidad al terreno funcionó algunos segundos antes del impacto con el suelo; la reacción de la tripulación fue insuficiente para evitar el impacto; los órganos de control de la circulación aérea cumplieron con sus tareas conforme a los procedimientos en vigor. Teniendo en cuenta estos elementos confirmados, la comisión investigadora orientó sus trabajos hacia otros puntos, dada la evidencia de que podría tratarse de un accidente encuadrado en el grupo

de los denominados CFIT, impacto contra el suelo sin pérdida de control, de forma particular a factores humanos que rigieron la preparación, desarrollo y ejecución del vuelo desde el despegue hasta el aterrizaje, la estructura en el espacio aéreo de la región del accidente y los procedimientos y equipamientos adecuados para mejorar las condiciones de operación del aeropuerto de Melilla y de la zona asociada. Puesto que la participación de la delegación española concluyó de facto con la divulgación del informe preliminar, no es posible determinar hacia dónde derivó la investigación posterior ni cómo se desarrollaron las líneas definidas en esta fase. De todo ello, en este momento podemos concluir que, de acuerdo con la normativa internacional de aviación civil, la responsabilidad de la institución y realización de la investigación recae sobre el Estado marroquí, en su calidad de Estado del suceso. La participación de la comisión se ha ajustado en todo momento a lo establecido en la legislación nacional e internacional y esta participación se ha extendido hasta donde lo han permitido las autoridades marroquíes y se ha limitado exclusivamente a la fase de investigación sobre los hechos. El Estado español, en su calidad de Estado de matrícula de la aeronave siniestrada, ha dado cumplimiento a todas las obligaciones que marcan las normas en lo referente a participación, envío de los datos pertinentes y no divulgación de informaciones sobre el curso y las conclusiones de la investigación sin consentimiento del Estado del suceso.

En relación con el accidente que tuvo lugar en agosto de este año en el trayecto Melilla-Málaga con la aeronave CASA CN-235, de la compañía Binter Mediterráneo, puedo informar lo siguiente. En primer lugar, que se trata de una compañía distinta a la referida en el accidente anterior, no produciéndose coincidencia ni en el modelo de avión ni en el lugar en donde se produjo ni en otras circunstancias externas de ambos accidentes, por lo que no puede hablarse de una repetición de accidentes con el mismo o similar origen causal vinculado con el tipo de avión utilizado o con las infraestructuras que sirven de soporte a la navegación aérea.

Inmediatamente después de producirse el accidente, personal de la comisión de investigación de Aviación Civil, dependiente de la subsecretaría del ministerio, se presentó en el lugar del accidente e inició la correspondiente investigación del mismo. Con fecha 3 de diciembre esta comisión ya ha emitido un informe preliminar del accidente. Del contenido del mismo puedo informar lo siguiente. En la fase de aproximación intermedia se produjo un aviso acústico de fuego en el motor izquierdo. Nueve segundos después del aviso se produjo la parada del motor izquierdo y el aumento de potencia del motor derecho. Cincuenta y nueve segundos después del inicio de la parada del motor izquierdo se inició la parada del motor derecho. No se encontraron obstrucciones en las tuberías de combustible ni contaminación en el combustible. El sistema de extinción de

fuego de los motores había sido accionado, habiéndose descargado la botella extintora del motor izquierdo sobre dicho motor y la del derecho sobre el suyo. Se han realizado diversas pruebas de vuelo con una aeronave del mismo tipo, a fin de intentar reproducir las distintas actuaciones que pudieron haberse producido en la cabina de vuelo y así validar la información obtenida por el *flight data recorder* conteniendo los datos del vuelo del avión siniestrado. Dichas pruebas han ofrecido una respuesta casi idéntica en estos vuelos de prueba comparándolas con las que aparecieron respecto al avión siniestrado, obteniéndose una reproducción gráfica de los parámetros que gobernaron la parada de motores prácticamente idéntica, constatándose que este perfil de parámetros no concuerda más que con la secuencia de sucesos reproducidos y que además prosigue la investigación a fin de esclarecer todos los aspectos y factores que pudieran estar involucrados en el aviso de fuego y en la parada de los dos motores. En concreto, se está a la espera de conocer el *voice data recorder*, es decir, la grabación de los datos de voz de cabina.

Seguimiento y control del ministerio en relación con los servicios de transporte aéreo que presta Iberia mediante aviones fletados a sociedades instrumentales. Para comenzar, debo señalar que desde el pasado 1 de noviembre Iberia no opera servicios de transporte aéreo en este régimen. No obstante, el alcance de la pregunta y en cualquier caso el nivel de información que solicitan SS.SS. justifica plenamente todas las aclaraciones necesarias sobre esta modalidad operativa. Se conocen como contratos *wet lease* los acuerdos entre compañías aéreas por los que una de las partes (la compañía arrendadora) proporciona a la otra (la compañía arrendataria) una aeronave tripulada para la operación de servicios aéreos explotados por esta última. La regulación aplicable —no la detalle— está en los reglamentos del consejo y también en órdenes y resoluciones del Ministerio de Fomento y de la Dirección General de Aviación Civil respectivamente. De acuerdo con lo anterior, la realización de operaciones en este régimen se encuentra perfectamente regulada tanto a nivel comunitario como de la propia normativa nacional de desarrollo de la anterior, lo que nos permite concluir que, en principio, no cabe establecer limitación alguna para que una compañía comunitaria utilice aeronaves de otra compañía comunitaria arrendadas mediante un acuerdo de *wet lease* para operar servicios aéreos en las rutas intracomunitarias, careciendo los Estados miembros de capacidad discrecional para limitar o restringir la utilización de aeronaves en dicho régimen en el mercado intracomunitario cuando se dan las condiciones previstas en los reglamentos aplicables.

Desde julio de 1997 Iberia había venido operando una pequeña parte de su red de servicios mediante aviones arrendados con tripulación a otras compañías. Todos estos acuerdos fueron objeto de aprobación por

la Dirección General de Aviación Civil, de conformidad con las disposiciones antes citadas. Concretamente, en el último año han sido 10 las aeronaves de otras compañías utilizadas en *wet lease* por Iberia, dos aviones 747 de la compañía islandesa Air Atlanta y ocho aviones de Air Europa, seis unidades B-757 y dos B-737. Repito que desde el inicio de la presente temporada de invierno y dentro de la reorganización de su red comercial, Iberia ha prescindido de dichas aeronaves, pasando a realizar con medios propios los servicios que antes prestaba en régimen de *wet lease*. Me parece importante resaltar en todo caso que tratándose de compañías comunitarias no cabe, como ya he dicho, dar un tratamiento distinto o establecer criterios diferentes en las operaciones en *wet lease* según se trate de compañías españolas o establecidas en los demás Estados, porque la discriminación en razón de nacionalidad se encuentra expresamente prohibida por los tratados de la Unión. En cuanto a los estándares en materia de seguridad, la Dirección General de Aviación Civil realiza evaluaciones técnicas tanto de la compañía arrendataria como de sus aeronaves, con el fin de verificar que sus estándares de seguridad son equivalentes a los españoles como condición previa a la emisión de la autorización para el inicio de actividades de *wet lease*. En ese sentido puedo decir que tanto la compañía arrendataria como sus aeronaves deben estar registradas en un Estado signatario; la compañía arrendataria debe estar en posesión de un certificado de operador aéreo o título equivalente; las licencias de las tripulaciones deben estar expedidas según el anexo 1 del convenio de referencia, que es el Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI; las aeronaves objeto del arrendamiento dispondrán de un certificado de aeronavegabilidad que permita las actividades que se pretenden y estará emitido de acuerdo con lo establecido en los anexos del convenio de la OACI; los seguros concertados para el período de arrendamiento no serán inferiores a los requeridos por la legislación comunitaria y las autoridades aeronáuticas involucradas deberán tener conocimiento y dar su aprobación a la operación de arrendamiento que se pretende estableciendo sistemas de control y supervisión. Sólo cuando la Dirección General de Aviación Civil ha verificado la equivalencia de estándares de seguridad operacional ha emitido la correspondiente aprobación. Por otro lado, aunque durante el periodo de arrendamiento la responsabilidad del control y supervisión de las operaciones siguen correspondiendo a la autoridad del Estado emisor de su certificado de operador aéreo y, en su caso, a la autoridad del Estado de matrícula de las aeronaves, la Dirección General de Aviación Civil se reserva el derecho de inspeccionar tanto las operaciones como las aeronaves con objeto de verificar que se mantienen las condiciones en base a las que se concedió la aprobación. En el caso concreto del *wet lease* habido entre Iberia y Air Atlanta y de acuerdo con un procedimiento internacio-

nal generalizado de delegar la supervisión de la operación y el mantenimiento de las aeronaves en la autoridad del Estado donde se desarrolla la operación, la autoridad islandesa delegó la supervisión de dicha operación de *wet lease* en la autoridad española, manteniendo no obstante la responsabilidad directa de aeronavegabilidad como país emisor del certificado de operador aéreo. En conclusión, toda la operación ha estado sujeta a la supervisión tanto de la autoridad islandesa como de la propia Dirección General de Aviación Civil en la parte delegada por aquélla, según permiten los procedimientos internacionales sobre transferencia de responsabilidad desarrollados al amparo del convenio de Chicago.

Finalmente, me referiré a la actuación del Gobierno ante la suspensión de operaciones de la compañía Iberia el pasado 12 de julio. Sus señorías recordarán que ante la convocatoria de huelga anunciada por el sindicato SEPLA en la compañía Iberia para los días 19 de junio, 3, 10, 17 y 24 de julio y 6, 13, 20, 27 y 31 de agosto, todos ellos de 2001, la dirección de la compañía presentó el día 11 de junio la solicitud de orden de servicios mínimos para proteger los servicios esenciales de transporte, según el Real Decreto 2878/1983, y la citada orden se dictó con fecha 14 de junio de 2001.

Hasta la fecha del 12 de julio los servicios mínimos en la compañía Iberia se habían cumplimentado con totalidad y también con ausencia de incidentes hasta la suspensión de operaciones comunicada por el presidente de la compañía el día 12 de julio. En ese momento el Ministerio de Fomento como autoridad reguladora de aviación civil nada más tener conocimiento escrito de la suspensión, a través de la Dirección General de Aviación Civil, a las 8 y media de ese mismo día 12 ordenó la inmediata realización de una inspección a fin de conocer el grado de control que la citada compañía ejercía en relación con la seguridad de las operaciones de vuelo, que era la causa invocada para la suspensión de operaciones, la seguridad. Esa inspección fue efectuada el mismo día 12 por inspectores de la dirección general entre las 22:30 y la 1 de la madrugada del día 13. En su acta los inspectores concluyeron que existía constancia documental de 99 dimisiones de la unidad de operaciones en vuelo, aunque en la madrugada del 12 al 13 llegaron al Ministerio de Fomento las documentaciones relativas a la renuncia de dimisión o el compromiso de continuar hasta que así se requiriera de más de 200 cargos de la mencionada unidad de operaciones en vuelo. No se observó incidencias en los programas de instrucción de personal técnico de vuelo ni se observó disminución en los niveles de seguridad de la operación en vuelo. La medida adoptada por la dirección de la compañía Iberia se debía más a una situación provocada por la situación de conflicto existente a causa de la huelga que por condiciones objetivas de falta de seguridad; no obstante, también se detectó la inquietud y preocupación que para la direc-

ción de operaciones de Iberia planteaba lo que para ellos era una actitud premeditada del sindicato SEPLA de manejar las dimisiones de los cargos operativos de dicha dirección, lo que podría llevar a una situación incontrolable estando en manos del SEPLA la elección del momento en el que provocar esa situación sin que la dirección de operaciones pudiera tener capacidad de respuesta alguna. Una vez conocido el informe de la inspección, la Dirección General de Aviación Civil remitió escrito al presidente de Iberia con conocimiento del subsecretario y del ministro de Fomento en el que se le ordenaba la adopción de las medidas oportunas, de manera que se pudiera restablecer inmediatamente la normalidad de la prestación de los servicios de atención a los usuarios. A continuación este ministerio mantuvo conversaciones con la dirección de la compañía a distintos niveles y con la dirección del sindicato de pilotos SEPLA, dando como resultado el compromiso de los pilotos de desempeñar sus cargos con responsabilidad y el compromiso de la compañía de reanudar las operaciones a las 5:25 del día 13.

Al objeto de esclarecer la actuación de los gestores de la compañía Iberia y en su caso poder determinar su posible responsabilidad administrativa, por parte del ministerio está abierto con fecha 27 de julio de 2001 un expediente sancionador, que se encuentra en fase de instrucción en la que hasta ahora se han tomado las siguientes medidas: práctica de la prueba, testifical del director de operaciones, testifical del subdirector de seguridad en vuelo y testifical de dos inspectores técnicos que realizaron las inspecciones. Se ha solicitado asimismo informe de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil. El expediente sancionador se encuentra, por tanto, en plena fase de instrucción, sin que en este momento el ministro pueda prejuzgar cuál será su resultado. Lo que sí queda claro es que el Ministerio de Fomento, como autoridad reguladora en el ámbito de la aviación civil, ha cumplido estrictamente con sus obligaciones, tanto por lo que se refiere a los aspectos relacionados con la protección de los servicios de transporte aéreo en interés de la comunidad nacional, mediante la correspondiente publicación de la orden de servicios mínimos, como por todo lo relacionado con los aspectos de seguridad de las operaciones aéreas, su comprobación y su verificación, que permitió una rápida recuperación de los servicios suspendidos, concluyendo las actuaciones con la apertura del expediente para determinar o delimitar las responsabilidades en que se hubiera incurrido por parte de la compañía.

Esto es todo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, damos paso al turno de portavoces en el que podrán intervenir, si los grupos así lo estiman oportuno, distintos portavoces dentro del mismo grupo, pero siempre compartiendo su tiempo asignado.

Tiene la palabra el señor Segura por parte del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Son muchos los temas, soy consciente. Los voy a abordar muy rápidamente por razón de la premura de tiempo en la que hoy nos encontramos, como consecuencia de un pacto producido entre los grupos parlamentarios. Consiguientemente, tocaré muy someramente alguno de los aspectos.

Señor ministro, el Grupo Parlamentario Socialista solicitó su comparecencia en dos de estos temas. Antes de comenzar, quisiera dejar constancia en el «Diario de Sesiones» de la Comisión de Infraestructuras de la satisfacción del Grupo Parlamentario Socialista por acontecimientos vinculados a la materia que nos ocupa, específicamente de trabajo en materia de infraestructuras y política de transporte, y que se ha producido en otra Comisión. A partir del 1 de enero próximo y durante el primer semestre el Gobierno español va a tener la alta responsabilidad de presidir las instituciones comunitarias, la Unión Europea. Consiguientemente, todos los ministros del Gobierno español presidirán consejos de ministros de su materia, de sus especialidades a lo largo de ese semestre. El ministro de Fomento ya anunció que presidirá tres consejos de ministros de Transporte de la Unión Europea y así lo indicó en su comparecencia ante la Comisión Mixta para la Unión Europea a efectos de explicar la posición del Ministerio de Fomento español sobre los contenidos del Libro Blanco del Transporte, documento de alta importancia en la política de transporte comunitario para los diez años próximos. A raíz de esa comparecencia, que se produjo a petición del propio ministro y del Grupo Parlamentario Socialista, hoy la comisión mixta ha aprobado algo más de 20 propuestas de resolución que van a permitir al ministro de Fomento tener un respaldo parlamentario de las Cortes Generales en las políticas que debe impulsar en el seno de la Comisión Europea; ese es un tema del que nos debemos felicitar.

Por otro lado, señorías, señor ministro, está Iberia. El Grupo Parlamentario Socialista en el mes de julio solicitó la convocatoria de la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados. En un punto de dicha sesión se solicitaba la adopción del acuerdo de la comparecencia del ministro de Fomento a efectos de que compareciese en aquella fecha, alrededor del 17 ó 18 de julio, es decir, 7 días después de esa especie de cierre patronal, unilateral, que adoptó la dirección de la compañía Iberia, pero el Grupo Parlamentario Popular votó en contra de esa petición de comparecencia que habíamos solicitado. Consiguientemente, en aquel momento hubiese sido lo razonable que se hubiera producido un debate en la Diputación Permanente. Usted ha dado unas explicaciones realmente interesantes. Desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista no entendemos cómo es posible que un expediente instructor tarde seis meses en resolverse. Aquel día

hubo un cierre patronal, un *lock out* inaceptable, que se produjo sin consultas previas al ministro responsable del transporte en España, ya que el ministro responsable del transporte en España se enteró una vez que los responsables ejecutivos de la compañía Iberia tomaron la decisión de parar la compañía, lo que trajo graves consecuencias en el sector turístico en el cumplimiento de las obligaciones del transporte aéreo. A partir del momento en el que el Ministerio de Fomento se entera de ese cierre es cuando el ministerio comienza a operar. Naturalmente, el Ministerio de Fomento obliga a la compañía a volver a prestar los servicios en la madrugada del día posterior. Señor ministro, no entendemos en absoluto que transcurridos seis meses ese expediente que puede conducir a la conclusión que fuese no se haya resuelto todavía.

Segundo. Señor ministro, 75 años prestando servicios en España la compañía Iberia, de titularidad pública, cuando el pasado mes de marzo culminó una accidentada, larga y mal llevada privatización en la que todavía el Estado español tiene un 5 por ciento, justifica que tengamos un día un debate razonable en el que analicemos el impacto que en el transporte aéreo español tiene la desaparición de la compañía de bandera y el libre mercado en el seno del transporte aéreo español. Dejando este tema, a sabiendas de su importancia, pasamos al de las tasas.

El Grupo Parlamentario Socialista agradece el documento que usted nos ha entregado hoy. Lo vamos a estudiar, porque son análisis globales de las diferentes aportaciones, tasas y precios públicos derivados de la explotación de las instalaciones aeroportuarias españolas, pero hay una realidad innegable. En los aeropuertos hay del orden de 150 tasas diferenciadas, según nos han informado los técnicos competentes, que varían desde la cuantía que tiene que pagar por cada bandeja de comida que se suministra a cada uno de los pasajeros, a las cabinas telefónicas, a los establecimientos comerciales, al *handling* y a tantos y tantos servicios. Hay que leer el «Diario de Sesiones» y los boletines del Congreso y del Senado para comprobar que los diputados y senadores han tenido siempre una curiosidad parlamentaria razonable por saber los rendimientos económicos derivados de la explotación del aeropuerto que se encuentra en la provincia que representa en el Congreso de los Diputados; queremos saberlo los diputados de Málaga, los de Santa Cruz de Tenerife o los de A Coruña. Queremos tener un conocimiento separado, aeropuerto por aeropuerto, porque es muy positivo saber qué aeropuertos son rentables y cuáles son deficitarios, y nos llevaríamos una sorpresa porque comprobaríamos que más de 30 aeropuertos españoles son deficitarios. Desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista ese concepto es bueno porque creemos en la explotación global de una red. Vamos a solicitar la comparecencia del director general de AENA para tener un debate más técnico, que culminará meses

después, previsiblemente en un debate con el ministro, porque tendrá que entrar en esta Cámara una ley de financiación de las infraestructuras públicas por parte de la iniciativa privada, como el Gobierno nos ha anunciado desde su célebre comparecencia de 15 de junio de 2000 ante la Comisión de Infraestructuras, ley que todavía no ha entrado. Hay una infraestructura que tradicionalmente viene siendo financiada por los usuarios, que son los aeropuertos, que no reciben una peseta de los Presupuestos Generales del Estado. Vamos a dejar ese tema, del que hablaremos mucho porque vamos a escudriñar en el funcionamiento de AENA y en el mantenimiento de sus infraestructuras. Este parlamentario, en representación de su grupo, señor ministro, los minutos que quedan de su intervención los va a dedicar exclusivamente a llevar a cabo unas reflexiones sobre la naturaleza y la singularidad de las rutas de interés público. Me voy a referir al transporte aéreo con Melilla y a las rutas de interés público dentro de los archipiélagos españoles.

Para situar las cosas en su sitio y para no demonizar el concepto de ruta de interés público, en el que a veces algunos innecesariamente caen, yo quisiera recordar a todos los miembros de esta Comisión que el Gobierno español, el Ministerio de Fomento hace varios meses abrió un concurso público para garantizar el transporte de pasajeros y de mercancías en las rutas marítimas de interés público en el Estado español —nosotros lo hemos apoyado—; además lo ha hecho siguiendo instrucciones de la Comisión Europea, y eso fue objeto de un debate con el señor ministro hace un año aproximadamente en esta Comisión. Se abrió un concurso, con una dotación de 5.000 millones de pesetas para cubrir nueve rutas de interés público en el Estado español, sector marítimo: Barcelona-Palma de Mallorca, Barcelona-Ibiza, Algeciras-Ceuta, Melilla-Almería, Cádiz-Santa Cruz de Tenerife, Cádiz-Gran Canaria, etcétera. Además, se introduce una componente importante de las embarcaciones de alta velocidad, es decir, esos catamaranes que transportan más de 1.000 pasajeros y una carga rodada importante con una velocidad de 40/44 nudos. Este concurso fue autorizado por la Comisión Europea al amparo de una norma comunitaria que se publicó el 5 de julio de 1997 en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, titulada *Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo*. Es decir, la Comisión Europea dictó unas clarísimas, extensas y singulares directrices para regular las ayudas de Estado al transporte marítimo para garantizar las comunicaciones con zonas aisladas. El Estado español lo viene haciendo en el transporte marítimo y no existe ninguna razón, no hay ningún fundamento para que no se haga en el transporte aéreo. Entrando en el último punto de esta intervención, señor ministro, quiero recordarle lo siguiente respecto al transporte aéreo. El Reglamento comunitario 2408/1992 del Consejo, de 23 de julio, titulado *Relativo al acceso de las compañías*

aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, dice muy claramente en su artículo 4 que la Comisión Europea publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas la existencia de obligaciones de servicio público que sean demandadas por los gobiernos. Es decir, los gobiernos comunitarios pueden dirigirse a la Comisión Europea con un documento fundamentado; por ejemplo, si queremos cubrir las rutas aéreas de interés público Tenerife-isla de Hierro o Melilla-Madrid o Melilla-Málaga. Hay una comisión mixta en la que están representantes de las instituciones de la comunidad autónoma en cuestión que hace un estudio, el Gobierno a través del ministerio lo remite a la Comisión Europea y ésta lo hace circular entre todos los países comunitarios que emiten informes y, si éstos son favorables, la Comisión Europea lo publica en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Esto es lo que ocurrió con los vuelos interiores en Canarias.

Señor ministro, usted sabe que entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento, representado por su anterior responsable, señor Arias-Salgado, se constituyó una comisión mixta en el año 1997. Fruto de los trabajos de ella el Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 26 de agosto de 1998 publicó la comunicación de la Comisión en el marco del procedimiento previsto en el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento comunitario 2408/1992. Aquí tengo el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, es decir, que no es algo que defienda un grupo que está en la oposición pero no está publicado en ningún sitio, no. El Diario Oficial de las Comunidades Europeas publica que el Gobierno español ha decidido aplicar las disposiciones del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento 2408/1992, del Consejo, para imponer obligaciones de servicio público en las rutas enumeradas a continuación —y las enumera—. Las obligaciones de servicio público surtirán efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas. El Diario Oficial de las Comunidades Europeas enumera once rutas: Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-Tenerife Sur, Gran Canaria-Lanzarote, etcétera. El 10 de julio de 1998 el Consejo de Ministros —que quizá presidió usted porque era vicepresidente primero del Gobierno en ese momento— adoptó un acuerdo y el 28 de agosto de 1998 el Boletín Oficial del Estado publicó una resolución del Ministerio de Fomento por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros del 10 de julio de 1998 en el que se declaran obligaciones de servicio público rutas aéreas entre las islas Canarias. En esa disposición se dicen cosas muy interesantes, por ejemplo: que las compañías aéreas estarán obligadas a establecer tarifas reducidas respecto a las tarifas máximas en el porcentaje que libremente determinen para jóvenes menores de 22 años, personas que hayan cumplido los 60 años de edad, equipos federados de la Comunidad Autónoma de Canarias, enfermos que necesiten asistencia hospitalaria en las islas

capitalinas, etcétera. Es un documento muy positivo. Pues bien, este documento publicado en el Boletín Oficial del Estado se ha quedado en agua de borrajas. ¿Por qué? Porque el Gobierno no ha dotado una partida presupuestaria, como ha hecho para las rutas marítimas de interés público, y al no haberla dotado no ha abierto ese concurso. Yo entiendo que el actual ministro de Fomento pueda tomar la decisión de modificarlo y reducirlas de once a seis, cinco o cuatro rutas, pero los que residimos en Canarias sabemos la tortura que experimentan nuestros conciudadanos, a los que representamos aquí. No es demagogia, lo digo con absoluta nobleza, como lo dirán cada uno de los intervinientes de los diferentes grupos parlamentarios.

Hay una única compañía Binter Canarias prácticamente en régimen de monopolio (no monopolio natural, sino administrativo y de apoyo político, porque la otra a la que hizo referencia cubre un 2 por ciento) que no es una compañía de transporte regular de mercancías y pasajeros que pueda satisfacer las demandas. Hay que ir a los aeropuertos para ver a nuestros conciudadanos en la isla de El Hierro, en la isla de La Palma, en el aeropuerto de Tenerife Norte, en el de Fuerteventura haciendo colas en lista de espera para intentar entrar en el avión que le transporte y comprobar cuántas personas se quedan haciendo noche en una isla sin más remedio porque no pueden desplazarse a su domicilio. Esto, señor ministro, requiere su atención singular. Yo le invito —se lo dije en la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 28 de noviembre pasado—, ya que va a presidir tres consejos de ministros y uno de ellos va a tener lugar en Gijón, a que celebre un Consejo de Ministros en la región ultraperiférica de la Unión Europea que se llama islas Canarias para que vean la singularidad de las características del transporte. Es más, señor presidente de la Comisión, celebre una reunión monográfica de la Comisión de Infraestructuras en Canarias —tome esa iniciativa— para analizar la singularidad de las comunicaciones en una región como la nuestra. No es que tenga que invitarle, me consta que usted en su vocación de servicio público lo tiene previsto; estoy seguro que lo llevará a cabo en los meses próximos e invitará al señor ministro para que tengamos allí un debate y escuchemos. No es demagogia alguna.

Con respecto a Melilla y Ceuta —no quiero referirme al tema de los accidentes, ya lo analizaremos en otro momento— es necesario calificar esas rutas de interés público (ruta Melilla-Península, algunos aeropuertos peninsulares de interés público). ¿Qué costaría que se constituyese una comisión mixta entre la ciudad autónoma de Melilla y el Ministerio de Fomento para que elaborase un acta? A lo mejor se tomaría la decisión en esa comisión mixta de que era conveniente garantizar determinadas rutas, se llenen o no los aviones, a determinadas horas con determinada frecuencia en enlaces con Madrid, Málaga, Granada, Barcelona,

las que fuesen. Nosotros presentamos una proposición no de ley en Comisión y fue derrotada; fue un error porque hay que hacer ese servicio a la ciudad de Melilla. El Partido Popular —si no estoy confundido e intuigo que un diputado del Grupo Popular con posterioridad lo podrá confirmar— llevaba esta propuesta en su programa electoral en las últimas elecciones generales. Puedo estar equivocado y pediría disculpas si no fuese así. Además el señor ministro ha hecho referencia al real decreto en el que se habla del 33 por ciento, el de la subvención. El coste de los billetes de los tramos aéreos Melilla-Madrid desde hace 10, 15, 20, 25 ó 30 años estaba subvencionado en un 33 por ciento, como los de los vuelos Canarias-Península. Un error de su Gobierno modificó esa norma en 1997 y ahora se repone lo que durante 30 años funcionó. ¡Vaya un éxito! Además, señor ministro, le hago una consideración, porque se han equivocado en los contenidos de este real decreto porque subvenciona al que más dinero tiene. Un billete en preferente cuesta alrededor de 80.000 pesetas ida y vuelta. ¿Quiénes vuelan en preferente? Quiénes mejores condiciones económicas tienen. El billete de 80.000 pesetas se subvenciona con un 33 por ciento, subvención superior al billete del coste de turista que cuesta, más o menos 40.000 —estoy poniendo cifras referenciales— Por tanto, se está subvencionando al que teóricamente tiene mejores condiciones económicas. Yo subvencionaría, señor ministro, por ejemplo, un 50 por ciento la clase turista y un 33 la clase preferente. Esto podrían haberlo hecho, señor ministro. Desde hace tres años en Canarias se saca billete para el tráfico interinsular marítimo poniendo una fotocopia del carné, y ahora aparece en este real decreto. Por tanto, no estamos avanzando. Nosotros creemos en las rutas aéreas de interés público Melilla-Península y en las rutas interiores en el seno de la comunidad canaria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rivero en nombre de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE**: Gracias, señor ministro, por la información que ha trasladado a la Comisión, como consecuencia de la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria y Grupo Parlamentario Socialista. Lamento no haber escuchado la mayor parte de su intervención, precisamente fruto de uno de los problemas de vivir alejado del territorio peninsular y depender del avión que hoy ha sufrido un importante retraso. En cualquier caso, como se suele decir vulgarmente, voy a ir al grano de las tres cuestiones que me interesan, aun con el riesgo de que alguna de ellas el señor ministro en su primera exposición la haya precisado.

Señor Ministro, mucho se ha hablado de las consecuencias por las que atraviesa el mundo del transporte aéreo a raíz de los atentados del 11 de septiembre en los Estados Unidos: anuncio a distintas compañías

aéreas de supresión de vuelos, expedientes de regulación de empleo e incluso anuncio de la posibilidad de cierre de algunas compañías debido a la caída del negocio. En un periodo de recesión económica que incide directamente en la movilidad del transporte general y particularmente del aéreo, que es el que nos ocupa hoy; en una situación donde se produce en el mes de octubre la finalización de la temporada alta, de verano, por tanto un periodo donde empieza la de invierno, noviembre —noviembre a febrero desde el punto de vista de la movilidad en el mundo del transporte aéreo son los meses que menos se utiliza por parte de los pasajeros—; partiendo de la base de que estamos ante dos elementos importantes el cambio de temporada alta a un periodo de transición que es el mes de noviembre, con temporada baja, y la recesión económica, mi pregunta es: ¿Tiene estudios actualizados el Gobierno de España del verdadero impacto que han producido en España y en Europa los atentados del 11 de septiembre en el transporte aéreo? Si hay una evaluación de ese impacto, ¿cuáles son las conclusiones?

Segunda cuestión. Ante las preguntas que hemos presentado distintas formaciones políticas, particularmente Coalición Canaria en el Congreso y en el Senado, acerca del anuncio de disminución de frecuencias de las distintas compañías que operan en Canarias en estos dos últimos meses, el ministro siempre ha defendido que la mejor medicina para contrarrestar ese anuncio de determinadas compañías de disminuir su frecuencia es profundizar en la competencia. Esa profundización en la competencia pasa por que los *slots* que dejen de usar determinadas compañías los pueda utilizar cualquier otra de las compañías que opera en Canarias. ¿Qué compañías han dejado de utilizar *slots* de los que tenía asignados en Canarias? ¿Están siendo utilizados por alguna otra, dentro de la línea de las respuestas que usted nos ha dado, tanto en el Senado como en el Congreso?

La tercera cuestión está relacionada con el tema de las obligaciones de servicio público. Antes el representante del Grupo Socialista hacía una referencia a una directiva europea como consecuencia de un acuerdo entre el Grupo Popular y Coalición Canaria por medio de la cual se puso en marcha la obligación de servicio público del tráfico aéreo interinsular que figuran en la Ley de acompañamiento de los presupuestos del año 1997. Esa declaración de obligaciones de servicio público acompañada de una subvención de 3.600 millones de pesetas posibilitaron que el transporte aéreo en Canarias bajara en torno al 26 por ciento y ha significado que hoy Binter, que era una compañía ruinoso, pase a tener muchos beneficios y que la movilidad en Canarias haya pasado de 1.600.000 a más de dos millones de pasajeros. En esta Ley de acompañamiento del año 1997 no solamente se establece la obligación de servicio público para el tráfico interinsular sino que, si fuera necesario, el Gobierno del Estado declarará

obligación de servicio público los tráficos aéreos entre Canarias-Península. La pregunta concreta es la siguiente, señor ministro: si las compañías que en estos momentos cubren con vuelos regulares los servicios entre Canarias-Península, Península-Canarias no los cubrieran en algún momento, por falta de frecuencia, por utilizar aviones que no son los adecuados para cubrir estos trayectos, porque hay una pérdida de la calidad de los servicios o porque se producen unos precios abusivos, dada la hipotética falta de competencia que pudiera existir en el tráfico entre Canarias y la Península, ¿el Ministerio de Fomento y el Gobierno del Estado utilizarían los mecanismos que en estos momentos están previstos en la Ley de acompañamiento del año 1997 y pondría en marcha las obligaciones de servicio público que garantizan para todos los insulares los trayectos, frecuencia, calidad de servicios y precios en una situación donde no hay transporte alternativo? Me gustaría unas respuestas concretas a esas tres cuestiones.

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

En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Señor ministro, quiero agradecer su comparecencia hoy aquí para informar de temas tan variados y tan extensos como los que ha tenido ocasión de exponer. En este sentido, ha sido verdaderamente ilustrativa la información que nos ha facilitado no sólo sobre las obligaciones de servicio público, sino también sobre la frecuencia de los tráficos aéreos que tienen lugar entre las islas Canarias y la Península así como el interinsular. Esos datos demuestran que hoy el servicio de tráfico aéreo que se presta entre las islas Canarias y la Península es susceptible sin ninguna duda de ser perfeccionado, pero también es una realidad que ha mejorado muy notablemente. Quiero resaltar que hoy en día se presta el servicio por tres compañías aéreas, lo cual introduce un factor novedoso, que es la competencia; se trata de tres compañías aéreas de bandera española, lo que antes no sucedía. También hay que destacar la mejora no sólo de la subvención, en un 33 por ciento, sino la facilidad en la utilización de esa subvención con la simple exhibición del documento nacional de identidad. Por tanto esto supone una mejora muy importante del tráfico aéreo entre las islas Canarias y el resto de la Península, y hay unos cuadros que nos ha facilitado el señor ministro que así lo determinan. No se trata de una mejora estática sino dinámica en el sentido de que cuando los tráficos aéreos y el número de pasajeros así lo determinan se cambia incluso la utilización de aeronaves por otras de mayor capacidad que permiten a lo mejor con menor frecuencia de vuelos un mayor transporte de pasajeros.

Tendría que decirle al señor Segura, representante del PSOE, que por favor no haga tanta demagogia, porque

en el mes de julio, si bien es cierto que su grupo solicitó la comparecencia del ministro para informar de la paralización de Iberia, a partir de dicho mes el señor Segura no ha planteado ninguna iniciativa en este sentido en la Cámara. Las prioridades del señor Segura decayeron de forma inmediata y lo que quería quizás era una utilización coyuntural y partidista de la posible o latente paralización de Iberia, si es que llegó a producirse alguna vez. Hay que señalar que no es que se produjera un cierre patronal sin contar con el ministro; yo creo que es al contrario y es que no se produjo el cierre patronal precisamente porque el ministro sí contó. Es exactamente lo contrario de lo que ha dicho el señor Segura. Es el señor ministro el que realmente impidió esa paralización de Iberia en la noche del 12 de julio. En cuanto a la clase de política fiscal que nos ha dado, realmente el transporte y las compañías aéreas no son los instrumentos adecuados para hacer política fiscal. Dicho eso, el señor Segura no ha viajado entre Melilla y la Península, porque si no sabría usted que sólo hay una clase, clase única, y por tanto su pretendida penalización o beneficio para la clase turista diferenciándola de la clase preferente es absolutamente imposible porque ya están igualados todos. Sólo hay una clase, que es la turista. Lamento llevarle la contraria al señor Segura.

Por otro lado, es una intervención llena de contradicciones, porque cuando se habla de una compañía que presta el servicio en régimen de monopolio, pocas personas de este país conocen mejor que S.S. que en España y en la Unión Europea hay una libertad de acceso al mercado, una libre competencia y una libertad de fijación de precios. Por tanto si Binter es la depositaria en este momento de la mayor parte de la responsabilidad en el tráfico aéreo no sólo entre Canarias sino también en Melilla, se deriva una actividad comercial en este sentido. Ha pasado muy por encima debido a la singularidad de esta intervención, pero yo quería resaltar en cuanto a las tasas aeroportuarias que no sólo no han crecido —se ha modificado exclusivamente, como bien ha dicho el ministro, la tasa de aterrizaje y la de pasajeros—, sino que en el período comprendido entre el año 1994 y 2001 las tasas aeronáuticas han disminuido en términos reales un 12 por ciento y las no aeronáuticas han disminuido un 12,8 por ciento, y esto con el incremento en la calidad de la prestación de los servicios que realiza día a día un organismo como AENA. Es un motivo de felicitación para todos y como tal hay que recogerlo.

Se ha hablado también aquí de los accidentes que se produjeron en Melilla y en Málaga y, como ha dicho el señor ministro, ni era el mismo avión ni eran las mismas situaciones. Hay que destacar que dentro del plan de mejora del transporte aéreo las obligaciones en la mejora de infraestructuras que se han acometido en el aeropuerto de Melilla sin ninguna duda van a facilitar no sólo un incremento del tráfico, sino de los aviones o aeronaves que pueden aterrizar y despegar de dicho aeropuerto.

Señor ministro, creo que ha sido una intervención exhaustiva donde se han tocado muchos temas, pero quería dejar claras algunas cosas en relación con afirmaciones que aquí se han hecho y que son verdaderamente erróneas.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar la comparecencia, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, muchas gracias por sus intervenciones. Quiero comenzar resaltando la noticia que SS.SS. me han transmitido al comienzo de esta sesión en relación con los acuerdos sobre propuestas de resolución en torno a la posición española sobre el libro blanco de la Comisión Europea. Creo que la política europea de transportes debe ser analizada desde una perspectiva de interés general español y precisamente por eso, porque consideraba necesario que ese interés general pudiera tener una base amplia, es por lo que, como ministro de Fomento, desde el primer instante que conocimos en septiembre el texto de este importante documento, he promovido no sólo la comparecencia en esta Comisión, sino como saben SS.SS. también el debate del libro blanco en la conferencia sectorial con las comunidades autónomas y espero continuarlo en jornadas abiertas con los sectores empresariales y los sectores de opinión pública interesados en dar su opinión sobre la política española de transportes en el marco de la Unión Europea. Qué duda cabe, señorías, que la posición del Gobierno español, respaldada por una base parlamentaria amplia, es mucho más potente y es mucho más convincente, está más apoyada y además puede transmitir una mayor credibilidad para conseguir los objetivos que perseguimos y es que este libro blanco sea un libro válido y para que sea válido es necesario que todos los países de la Unión compartamos sus objetivos y que además encontremos en él las medidas adecuadas para que cada uno de nosotros logremos las vías para alcanzar esos objetivos. Por tanto celebro este acuerdo, que de alguna manera también es de esta Comisión, porque la comisión mixta en todo caso se nutre de las posiciones sectoriales de cada uno de los grupos parlamentarios. En consecuencia, permítanme que se lo agradezca y que además les felicite por este importante paso que creo que será muy útil para la política española de transportes en el marco de la Unión Europea.

En cuanto a las consideraciones sobre el expediente abierto a Iberia respeto todas las opiniones, pero si he pecado de algo, es de no haber intervenido en la tramitación administrativa del expediente; lo están resolviendo los órganos competentes del ministerio y, con mucho gusto, haciéndome eco de las reclamaciones del Grupo Socialista en relación con los plazos, me voy a sentir legitimado para reclamar la diligencia en el supuesto de que alguno de los trámites no se hubiera producido con

la debida. Repito que hasta ahora no me había planteado intervenir como ministro en la tramitación de los expedientes reglados que desarrolla el ministerio. Sí quiero darle un dato al señor portavoz del PSOE porque el día 12 de julio se celebraba por la mañana un seminario hispano-francés en Toulouse, al que asistía una delegación española, de la que formaba parte como ministro de Fomento, y esa mañana el presidente de Iberia se puso en contacto conmigo para expresar su preocupación por el desarrollo del conflicto abierto en Iberia y para advertirme de que estaban planteando la suspensión de las operaciones invocando razones de seguridad. En esa conversación el presidente de Iberia supo que las consideraciones sobre seguridad eran competencia del ministro de Fomento, no del presidente de Iberia; que el presidente de Iberia, los sindicatos y la dirección estaban obligados a garantizar la seguridad de acuerdo con la normativa aeronáutica, no a juzgar si había seguridad o no, que era una competencia del ministerio, sino a garantizarla en cualquier supuesto, y, efectivamente, a las ocho y media se nos comunicó por sorpresa y la sorpresa se producía no sólo por tomar esa medida de manera unilateral, sino también por hacerlo conociendo previamente la opinión contraria del Ministerio de Fomento. Valga esta aclaración sobre el relato que ha hecho S.S. cuando citaba que la compañía había tomado la decisión sin consulta previa. No, con conocimiento de que esa posibilidad podía plantearse y con conocimiento expreso de que la seguridad no era un valor en juego en los criterios de la compañía Iberia para adoptar ese tipo de decisiones.

No tengo inconveniente en facilitar al máximo el conocimiento de las tasas. Lo de aeropuerto por aeropuerto es más que discutible, señor Segura, porque las tasas que en estos momentos están vigentes son 28 aeroportuarias y dos de navegación aérea. Las aeroportuarias son la de aterrizaje, que quizá podría aproximarse y por tanto afectarse a cada aeropuerto; la de seguridad, que comprenderá S.S. que es más que discutible, y muchas de prestación de servicios y utilización del dominio público aeroportuario, en las que creo que sería un error desagregar aeropuerto por aeropuerto, porque sería una desagregación totalmente arbitraria. De las dos de navegación aérea, la de rutas y la de aproximación, desde luego la de rutas me parece inabordable desde el punto de vista de la desagregación aeroportuaria y, por tanto, creo que no vamos a avanzar nada con un ejercicio teórico y discrecional de desagregación. Los datos de las 30 tasas están a disposición de su señoría. Hoy he ofrecido las cantidades globales, pueden S.S. ampliar la información, pero veo muy difícil que el Gobierno acepte un estudio, que quizá los grupos parlamentarios puedan desarrollar, pero que a nosotros no nos parece relevante, entre otras cosas porque no sé muy bien lo que querría decir una conclusión de que en España hay 30 aeropuertos deficitarios como apunta S.S., no sé muy bien lo que puede querer decir y

yo prefiero no tener que decir eso. Prefiero decir que tenemos un sistema aeroportuaria integrado, formado por 45 aeropuertos de interés general que van a seguir siendo operados y que además funcionan en España gracias al modelo de financiación de un sistema integrado. Al que quiera dar un paso más y entrar a ver cuáles son los más rentables y cuáles los deficitarios, le dejo el liderazgo de ese juego, pero también de sus consecuencias, y S.S. sabe que entre otras están determinadas reivindicaciones para desagregar el sistema integrado y transferirlo a las comunidades autónomas, asunto sobre el cual también tendría un gran interés en conocer la posición de S.S. en relación con esas reivindicaciones autonómicas.

En cuanto al sistema concesional S.S. tiene parte de razón cuando dice que es un proyecto del que se habla y que se reitera. Su señoría sabe el largo itinerario que tienen que seguir determinados proyectos legislativos en los órganos colegiados del Gobierno y también en consultas preceptivas. Le doy la última información. Quien estaba emitiendo el que preceptivamente es el último dictamen, que es el Consejo de Estado, en este caso ha sugerido que lo enviemos al Consejo Económico y Social. En principio, sobre el sistema concesional no parecía que hubiera grandes motivos. Lo hemos hecho inmediatamente y si S.S. además quiere conocer el interés y la diligencia del ministerio, he hablado personalmente con el presidente del Consejo Económico y Social brindándole todo el apoyo del ministerio para profundizar en el análisis y en el informe y sobre todo para hacer compatible el análisis en profundidad del consejo con la mayor rapidez, para permitir al Ministerio de Fomento cumplir con sus compromisos parlamentarios. Repito que no creo que sea especialmente grave que el Ministerio de Fomento ahora tenga que pasar por el trámite del Consejo Económico y Social, sobre todo porque es una de las propuestas que nos ha hecho formalmente el Consejo de Estado.

En cuanto a las obligaciones de servicio público, en principio, señor portavoz, que haya obligaciones de servicio público en el tráfico marítimo creo que no obliga a fotocopiarlas para el transporte aéreo. Cada modo de transporte funciona con arreglo a su naturaleza y ese reglamento que ha citado S.S. no obliga; dice que cuando se acuda a la determinación de obligación de servicio público hay que hacerlo de una determinada manera, pero no obliga a decir: como ya la tiene usted en el servicio marítimo hágalo usted en las mismas rutas aéreas. Por tanto el argumento de autoridad que S.S. aporta para nosotros no es relevante y creo que además no lo es desde el espíritu y la letra del propio reglamento de definición de obligación de servicio público, porque es un reglamento para regular las excepciones, no para generalizarlas. Sigo pensando que donde puede haber un régimen de competencia en las líneas regulares es mejor que un régimen de monopolio derivado de las obligaciones de servicio público y si me permite S.S.

le añadiré que algunos de los argumentos que ha dado no favorecen su defensa de las obligaciones de servicio público. Afirmar que en estos momentos hay más demanda de tráfico de viajeros que la que cabe en los aviones que hacen el servicio lo que hace es invocar una llamada a la competencia, no una llamada a las obligaciones de servicio público, y tomo nota de ese dato porque efectivamente entre todos —y estoy seguro que con su grupo parlamentario también—, si en estos momentos hay tráfico que no tiene oferta de servicio por parte de las compañías, procuraremos en la negociación responsable entre regulador y operadores estimular también que determinados servicios se puedan incrementar sin ceñirse a los mínimos que se fijan en las comunicaciones interinsulares en Canarias.

Entre lo que ha dicho S.S. y lo que ha dicho el portavoz del Grupo Popular hay mitad y mitad de verdad. Es cierto que no hay clase preferente entre Melilla y Almería y Málaga, pero sí la hay entre Melilla y Madrid; por tanto, vamos a dejarlo a mitad de camino entre los dos. Lo que en cambio debe saber S.S. es que la aplicación no es proporcional; es decir, la subvención a la clase preferente no puede superar la de la clase económica. Quizás a S.S. le gustaría que se suprimiera, no lo sé, no lo ha dicho; digo que podríamos llegar al extremo de decir que se suprima la bonificación a la clase preferente. Lo que es seguro es que hoy ese decreto establece una preferencia y un trato más favorable a la clase económica que a la clase preferente allí donde existe, que son los vuelos entre Madrid y Melilla.

Al final, señor Segura, presentemos los debates sectoriales como los presentemos, siempre tenemos que hacer una referencia al fondo del modelo que defendemos. Cuando alguien quiere desarrollar el sistema de transporte aéreo sobre ayudas de Estado aseguradas a través de obligaciones de servicio público está en su derecho, es un modelo, pero yo le digo cuál es el modelo que ha impulsado este Gobierno y que ha permitido que la economía siga creciendo, que aumente la renta disponible de los ciudadanos y que nuestro país crezca por encima de la media europea: bajar los impuestos. La bajada de los impuestos es uno de los elementos determinantes del incremento de la renta disponible de los ciudadanos en estos años y es lo que explica que en estos momentos el ahorro privado en España esté financiando grandes inversiones empresariales y esté tirando del consumo. Eso es lo que hemos conseguido con nuestro modelo. Hemos aumentado las bonificaciones al transporte en lugar de acudir a las ayudas de Estado; en lo posible, evitaremos acudir a las ayudas de Estado. Seguiremos apostando por la bajada de los impuestos, por el aumento de la renta disponible, por un equilibrio en el establecimiento de las bonificaciones en los casos en que se justifique, como el transporte insular, pero, como digo, evitaremos en lo posible, las ayudas de Estado para construir sectores con muletas. Los sectores subsidiados son siempre sectores con muletas que

no permiten el progreso del país ni la competitividad de nuestra economía.

El portavoz del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria ha planteado el impacto en España de la crisis. Yo le puedo dar todos los datos. Hoy en la Comisión le he dado los datos enero-noviembre y los datos noviembre-noviembre. Los hemos ido facilitando puntualmente y con mucho gusto, por no reiterarlos de nuevo, se los brindo, puesto que la intervención tiene su soporte en textos a los que usted puede acceder. Lo que sí me voy a permitir repetirle es la conclusión final. He valorado la situación no como un efecto que obliga a una política nueva, sino como una lupa que amplía los efectos del 11 de septiembre y que lo único que hace es reforzarnos en la idea de que la buena política es la que se seguía hasta ahora. El 11 de septiembre no debe hacernos cambiar el norte. Efectivamente, ha habido que tomar algunas medidas puntuales, como las que he enunciado y que conocen S.S., pero no nos debe hacer perder el norte de la situación. Las empresas que han caído iban a caer tarde o temprano y las que tienen dificultades las tenían latentes antes. Fíjese usted que hay compañías como Lufthansa —y voy a hablar de una compañía extranjera para que nadie crea que estoy interviniendo en temas que afectan por ejemplo a los modelos de competencia de España—, que tienen planteados unos expedientes de regulación de empleo considerables. Pregunten ustedes lo que subió los sueldos a los pilotos en el primer semestre de este año. En la política de gestión de las compañías aéreas europeas en estos últimos diez años no se aprovechó la bonanza de un crecimiento espectacular de los tráficos para modernizar la gestión, sino que se siguió inercialmente con una gestión de compañías de bandera que no tenían que competir, lo que hoy se ha traducido en una ineficiencia para asumir la crisis, y precisamente por eso hoy han tenido mayor agilidad para adaptarse a la crisis las aspirantes a competir con las compañías de bandera, aunque no pueden hacerlo en igualdad de condiciones porque en el reparto de *slots* todavía prevalecen en la normativa europea las ventajas para aquellos que conservan *slots* históricos. Por eso queremos seguir profundizando en esa dirección. Cuando S.S. habla de profundizar en la competencia y dice que si podemos dar datos de los *slots* que ha cogido una compañía dejándolos otra, empezaría un paso más atrás diciéndole que desde que anunciamos que íbamos a dictar la normativa, algunos *slots* que se iban a abandonar no se abandonaron. Al final, la programación de invierno se mantuvo en los términos de la campaña del año anterior. Si S.S. suma los vuelos extraordinarios en Navidades, seguramente, en la campaña de invierno de este año se van a superar las frecuencias y el número de asientos de las ofertas con relación a la temporada anterior. La competencia ejerce dos efectos, el primero que el que pierde un trozo de mercado sabe que lo va a coger otro y, por lo tanto, procura no perder mercado; el segundo es que si ese mercado lo defiende artificialmen-

te sin dar calidad y precio, seguramente se va a producir un trasvase de viajeros entre la competencia. Por eso, señor diputado, quiero decirle que mientras en Canarias tres compañías en régimen de competencia estén dando el servicio Canarias-Península, vamos a estimular la competencia.

Usted pregunta en relación con el caso de que se produzca un escenario negativo. Yo no soy tan pesimista. Los que me conocen saben que yo tiendo al optimismo. Usted y yo hablamos mucho de fútbol y sabe que hasta en eso soy optimista y fíjese de qué equipo soy. Los que tendemos al optimismo procuramos plantear escenarios que en este caso son positivos, porque si se planteara ese otro —que no creo que se dé ni está en el horizonte— yo tendría que hacerle una pregunta: ¿a cuál de las tres compañías quiere S.S. expulsar por las obligaciones de servicio público? Si convocamos el concurso, se lo adjudicaremos a una y las otras dos no podrán seguir volando a Canarias. ¿A cuál expulsamos? Yo sigo pensando que ni con Baleares ni con Canarias ni con Melilla son buenas las obligaciones de servicio público y que vamos a buscar un futuro mejor. La modernización de los aeropuertos va a jugar un papel muy activo en la capacidad de captación de tráfico, porque hoy, señorías, el problema que a veces se produce, y que SS.SS. notan en su aeropuerto periférico, tiene su origen en la falta de capacidad de los aeropuertos de Madrid y Barcelona para acoger nuevos vuelos. Por eso SS.SS. —yo lo he intentado cuantas veces he hablado— deberían ser solidarios con las inversiones de AENA en Barcelona y en Madrid, porque son los dos aeropuertos base *hub* del sistema aeroportuario español. Ya sé que a media mañana hay *slots* en Madrid y en Barcelona, pero no son esos los que se disputan las compañías sino que se los disputan en las horas clave de los servicios que hacen referencia al tráfico de negocios. Ya se sabe que a los turistas, si el precio es bueno, se les puede mover hasta a altas horas de la madrugada, pero el tráfico de negocios o de la actividad relacionada con el mundo económico o se le da el servicio a una hora determinada o no hay tráfico. En ese sentido, creo que tenemos que hacer un esfuerzo. Con más *slots* en las horas clave habrá más competencia y mayor calidad de servicios también en los tráfico entre la Península y los territorios insulares.

PREGUNTAS.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE INVERSIÓN EN LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO TRAMO ADRA-MOTRIL EN LOS AÑOS 2000 Y 2001. (Número de expediente 181/001177.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la comparecencia del señor ministro, queda por formular

una pregunta oral del señor Contreras sobre la inversión en la autovía del Mediterráneo tramo Adra-Motril en los años 2000 y 2001. Recuerdo al señor Contreras que el trámite de preguntas en Comisión es igual que en el Pleno, es decir, que tenemos una incidencia temporal muy limitada. Tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor ministro, me gustaría que su intervención sirviese para aclarar ante la opinión pública, fundamentalmente la de Almería y Granada, el estado administrativo en que se encuentra el tramo Adra-Motril en la autovía del Mediterráneo. Para comprender esta introducción que acabo de hacer creo que es necesario hacer una referencia histórica a cómo han ido evolucionando los acontecimientos a lo largo de los dos últimos años.

El Gobierno, en respuesta a una pregunta escrita sobre cuál era la situación del sector Motril-Adra, aproximadamente en septiembre de 2000, decía textualmente que había dos tramos, el de Motril-Carchuna y el de Carchuna-Castell de Ferro que estaban pendientes de la declaración de impacto ambiental, y que respecto a los tres subtramos siguientes: Castell de Ferro-enlace Polopos, enlace Polopos-enlace de Albuñol y enlace de Albuñol-variante de Adra, los proyectos se encontraban en redacción con terminación prevista a finales del año y con unos determinados presupuestos que en ese momento eran de 5.700, 23.000 y 15.000 millones de pesetas, respectivamente. Como es natural, desde el Grupo Parlamentario Socialista, hacemos el seguimiento de este tema porque es una preocupación constante de los ciudadanos saber si no cuándo van a estar las obras, sí si se van cumpliendo o no los plazos de los proyectos, de las licitaciones, de los comienzos y de las terminaciones de obras. En enero de 2001 nuestro grupo parlamentario volvió a insistir mediante otra pregunta y nos encontramos con una sorpresa (no muy importante, porque se había dicho que a finales del año podían haber estado terminados los proyectos) y fue que a finales de enero no estaban terminados esos proyectos. Se vuelve a insistir sobre el tema con otra pregunta formulada el 17 de abril del año 2001 y la sorpresa aquí sí es grande, porque textualmente se pregunta: ¿están terminados los proyectos correspondientes a los subtramos especificados más arriba? Es decir los que estaban pendientes de terminación. Por tercera vez se formula una pregunta que dice: ¿cuándo estima el Gobierno que podrán salir las obras a licitación? Pues bien, respecto de la primera y segunda pregunta se da la llamada por respuesta, no se dice si están terminados o no ni tampoco cuándo van a salir a licitación. La suposición lógica parece indicar que no están terminados, pero la sorpresa es mayor cuando en esa respuesta se dan los nuevos presupuestos de los tramos. Castell de Ferro-enlace de Polopos, 5.700 millones de pesetas, igual que anteriormente, pero enlace de Polopos-Albuñol ha pasado de 23.00 a 31.000 millones de pese-

tas desde finales de enero a 4 de junio de 2001, el tramo de Albuñol-Adra ha pasado de 15.000 a 17.000 millones, un incremento de 10.000 millones de pesetas, es decir, el 26 por ciento de incremento en cinco meses, sin saber exactamente por qué se produce, cuando no se informa si están o no terminados los proyectos correspondientes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, ha consumido usted el tiempo total de la pregunta.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, le recuerdo que en la Mesa se dijo que se actuaría con flexibilidad porque el Reglamento dice que se concede más tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Tendrá usted flexibilidad, pero no tanta como para convertir en una comparecencia una pregunta. Vaya terminando, por favor.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Voy concluyendo.

El 16 de mayo se pregunta exactamente cuál es la inversión que se ha realizado el año 2000 en la elaboración del proyecto, que se sabía eran 420,8 millones de pesetas, pero lo que no está claro es si esa inversión en la elaboración del proyecto corresponde solamente a los tres subtramos últimos, es decir el que va desde Castell de Ferro hasta la variante de Adra, o corresponde a los cinco subtramos del tramo Adra-Motril. Por tanto me gustaría saber a qué corresponden esos 420,8 millones de pesetas invertidos en el año 2000 y cuál es la cantidad que corresponde a cada uno de los subtramos y de la misma forma saber cuál es la inversión que se ha hecho en cada uno de estos tres últimos subtramos en el año 2001; por supuesto saber si están terminado o no los proyectos y saber finalmente con qué fecha aproximada nos debemos quedar, si con la del año 2005, que se prometió en la campaña electoral, si con la de 2007, que ante una proposición no de ley del Grupo Socialista propuso el señor Matarí en un debate en esta Comisión el 7 de noviembre del año 2000, o en el horizonte del año 2010 al que se viene refiriendo últimamente el Ministerio de Fomento.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Procuraré contestar con el máximo detalle a S.S en relación con los proyectos por los que se interesa. Me va a permitir también que yo haga una precisión en relación con sus consideraciones. Estaba muy interesado S.S. en conocer qué se había hecho en los últimos dos años. Lo malo es que en la política de infraestructuras dos años es casi nada y yo ya he explicado en muchas ocasiones que para llegar al final de los proyectos y licitaciones de las obras hay que empezar con estudios informativos, con informaciones

públicas, con declaraciones de impacto ambiental y cuando se tiene ese largo recorrido administrativo resuelto, se acomete la fase de proyectos y la fase de obras.

Quiero recordarle que en el Plan de Infraestructuras 1984-1991 no existía el corredor Adra-Motril en la planificación, lo cual puede S.S. comprender que ha supuesto un retraso de años en la tramitación del mismo. Si se hubiera comenzado entonces, como se comenzaron otros corredores y no se hubiera abandonado el corredor de Almería-Motril-Málaga, que se olvidó en esta planificación, hoy estaríamos ante unos escenarios mucho más optimistas. La prueba está que en el Plan de infraestructuras del año 1993 este corredor estaba en color rojo, que son los programados para el año 2007, todo esto todavía se conserva en la hemerotecas, señoría, y por eso conviene que no perdamos las perspectivas, porque de ahí vienen los calendarios que hoy tenemos sobre la mesa. Ahora seguramente podremos ganar meses, si la oficina técnica cumple el plazo o si no lo cumple, pero aquí hay 14 años de retraso. Este corredor lleva 14 años de retraso y S.S. sabe muy bien por qué sí o por qué no, 14 años de retraso que hay que abonar a este corredor. Cuando el Gobierno del que formo parte llegó en el año 1996 a sus responsabilidades no había declaración de impacto ambiental. ¡Qué le vamos a hacer! Ha sido este Gobierno el que aprobó la declaración de impacto ambiental en el año 1996, y como consecuencia el estudio informativo en el año 1997. Pero ocurrieron dos incidencias, una derivada de los cambios que se producían en el tramo Granada-Motril, una serie de dificultades en el último tramo llegando a Motril, obligaron a repetir el estudio informativo por cambios de trazado y a su vez obligaron a repetir los estudios medioambientales de los tramos Motril-Carchuna y Carchuna-Castell de Ferro, porque ambos enlazaban, traían causa de continuidad del modificado tramo Granada-Motril. Por eso debo decirle que el tramo Motril-Carchuna y el tramo Carchuna-Castell de Ferro están actualmente pendientes de declaración de impacto ambiental sobre los nuevos trazados estudiados, derivados de los cambios que se introdujeron en el estudio informativo Granada-Motril en su último tramo que afecta a la variante de Motril. Por tanto, en el momento que obtengamos la declaración de impacto ambiental de estos dos anteproyectos, espero que los proyectos se puedan acometer con la máxima rapidez. Sobre el importe de estos dos anteproyectos, debo decirle que el relativo a Motril-Carchuna lo redactó la propia demarcación de carreteras, y por tanto no tiene un coste en el capítulo 6 de inversiones, y el anteproyecto de Carchuna-Castell de Ferro costó 72 millones de pesetas que se abonaron durante los ejercicios 1998 y 1999. Quedan los otros tres tramos, Castell de Ferro-Polopos, Polopos-Albuñol y Albuñol-Adra. Estos tres proyectos se licitaron en diciembre de 1998 por este Gobierno, se adjudicaron

en el año 1999, y como han dicho las respuestas parlamentarias que S.S. ha citado tienen como fecha vigente de terminación el 31 de diciembre del presente año 2001, lo cual quiere decir que a partir de su entrega si se hace en plazo, entrará la fase de supervisión y posteriormente la fase de programación económica. En todo caso, por si S.S. no ha tenido tiempo de comprobarlo, el tramo Albuñol-Adra, está ya programado económicamente en los Presupuestos Generales del Estado del año 2002, lo cual si no plantea problemas administrativos ya sabe las consecuencias que va a tener desde el punto de vista de licitación de la obra. El importe de estos tres proyectos, como S.S. ha citado, es de 420,8 millones de pesetas; 53,3 Castell de Ferro-Polopos; 237,8 Polopos-Albuñol y 129,7 Albuñol-Adra. Esas cantidades se han abonado en el año 2000 y en el año 2001 se abonarán 50 millones de pesetas por el proyecto del tramo Albuñol-Adra. Por tanto, señorías, afortunadamente estamos en la última fase de ejecución del corredor Motril-Adra, una ejecución que en la medida que los proyectos sean supervisados permitirá pasar a la fase de programación económica. Estoy seguro que en el ejercicio 2002 ya podremos hacer realidad alguno de los tramos que cuenten con programación económica y con proyecto supervisado, de tal manera que a partir de ese momento se puedan ya poner fechas definitivas de entrada en servicio. La entrada en servicio de los tramos debe contemplar todas las complejidades de cada uno de los proyectos. Su señoría conoce mejor que yo que en este momento las obras de autovía más caras de España se están realizando en el corredor del Mediterráneo por las circunstancias orográficas y geológicas. Concretamente, los tramos de la provincia de Granada suponen en estos momentos inversiones de 3.000 millones de pesetas por kilómetro, ¡3.000 millones de pesetas por kilómetro!, y lo digo también en aras de que se mida el esfuerzo que se hace no por kilómetros sino por volumen de inversión, porque con 50.000 millones de pesetas se han licitado dos tramos entre Málaga y Motril, pero con 50.000 millones de pesetas se podrían licitar muchos más kilómetros en otras partes del territorio español. Por tanto la solidaridad y el

reparto equitativo de inversiones en autovías no se hace por kilómetros sino por esfuerzo inversor. Reconociendo las dificultades, creo que estamos en la última fase de los trabajos técnicos para abordar a partir de 2002 el inicio de las obras en el corredor por el que se interesa S. S. **(El señor Contreras Pérez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras, 30 segundos para cualquier aclaración porque ha cumplido su tiempo tres veces más de lo estipulado.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** No, señor presidente, seré sumamente breve. En primer lugar, agradecer la información porque se aclara en el 99 por ciento y solamente querría insistir en una cosa y es que estos tres tramos, por las causas que sean, han sufrido un retraso en los proyectos de un año y esto evidentemente genera inquietud, que en la medida de lo posible, se ha solucionado.

El señor **PRESIDENTE:** Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Nada más, señor presidente. Como la cortesía parlamentaria me concede el último turno, me va a permitir que abra el de felicitaciones haciéndolo a los miembros de esta Comisión y deseando que el año 2002 cuente con la máxima benevolencia de la oposición, el máximo apoyo de mi grupo parlamentario y también ofrezco la máxima colaboración a la presidencia para el desarrollo de los trabajos. Felices Navidades y feliz año.

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

Felices Navidades a todos, y les recuerdo que tenemos una copa en la sala de columnas en la que serán todos muy bien recibidos.

Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**