



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 606

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 43

celebrada el miércoles, 30 de octubre de 2002

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez) para informar sobre:

- | | Página |
|---|--------|
| — Desarrollo de las obras del plan director del aeropuerto del Prat y los problemas de los pasados días 9 y 10 de octubre en la actividad aeroportuaria debido a las inclemencias meteorológicas. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001351.) | 19784 |
| — Las circunstancias que han afectado al normal funcionamiento de las llegadas en el aeropuerto del Prat (Barcelona) los días 1 y 2 de abril de 2002. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001011.) | 19784 |
| — La limitación de los vuelos entre Girona-Madrid-Girona. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001346.) | 19784 |

— El estudio de impacto ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas elaborado por Aeropuertos Españoles y navegación Aérea (AENA). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000453.)	19810
---	--------------

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

COMPARECENCIA URGENTE DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ) PARA INFORMAR SOBRE:

- **DESARROLLO DE LAS OBRAS DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DEL PRAT Y LOS PROBLEMAS DE LOS PASADOS DÍAS 9 Y 10 DE OCTUBRE EN LA ACTIVIDAD AEROPORTUARIA DEBIDO A LAS INCLEMENCIAS METEOROLÓGICAS. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001351.)**
- **LAS CIRCUNSTANCIAS QUE HAN AFECTADO EL NORMAL FUNCIONAMIENTO DE LAS LLEGADAS EN EL AEROPUERTO DEL PRAT (BARCELONA) LOS DÍAS 1 Y 2 DE ABRIL DE 2002. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN. (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/001011.)**
- **LA LIMITACIÓN DE LOS VUELOS ENTRE GIRONA-MADRID-GIRONA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/001346.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a comenzar la sesión número 43 de la Comisión de Infraestructuras dando la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, que comparece para sustanciar las siguientes peticiones de comparecencia. Primera, urgente del secretario de Estado de Infraestructuras para informar sobre el desarrollo de las obras del plan director del aeropuerto de El Prat y los problemas de los pasados días 9 y 10 de octubre en la actividad aeroportuaria debido a las inclemencias meteorológicas, de la que es autor el Gobierno. Segunda, del presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, para informar acerca de las circunstancias que han afectado el normal funcionamiento de las llegadas en el aero-

puerto de El Prat, Barcelona, los días 1 y 2 de abril de 2002, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tercera, del presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, para informar de la limitación de los vuelos entre Girona-Madrid-Girona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Cuarta, del presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, para explicar la ejecución del plan director del aeropuerto de Barajas y del plan director del Aeropuerto de El Prat, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular. Y quinta, del secretario de Estado de Infraestructuras para informar sobre el estudio del impacto ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas, elaborado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA.

Como ya habrán entendido SS.SS., las comparecencias correspondientes al presidente del ente público van a ser resueltas por el secretario de Estado, y, según acuerdo de Mesa y Portavoces, vamos a seguir el siguiente guión. Vamos a dividir todas las comparecencias en dos grupos, un primer grupo que tratará de todo lo relativo al aeropuerto catalán y un segundo grupo en el que trataremos del aeropuerto de Barajas que, como ven SS.SS., en algunas peticiones de comparecencia se intercalan y hay algunas específicas.

Dicho esto, el orden de intervenciones será el siguiente. En el primer grupo de comparecencias que tratan sobre aeropuertos catalanes intervendrá primero el Grupo Catalán (Convergència i Unió), que es el peticionario de las comparecencias, después el Grupo Mixto y más tarde seguiremos el orden en el que habitualmente funciona la Comisión. En la segunda parte el primer interviniente será el Grupo Parlamentario Socialista, que es el peticionario de la comparecencia, y a continuación se seguirá el orden en que habitualmente se desarrolla la Comisión. Si alguna de SS.SS. tiene dudas, puede preguntar, pero les rogaría que no lo hicieran para no interferir a la presidencia.

Damos la palabra al señor secretario de Estado, si se encuentra dispuesto.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): El secretario de Estado tiene una duda, señor presidente —siento tener que plantearla—. Hay una pregunta singular, que es la de los vuelos entre Girona-Madrid.

¿Girona se incorpora a la primera parte sobre aeropuertos, o tiene tratamiento individual?

El señor **PRESIDENTE**: Se incorpora a la primera parte sobre aeropuertos, si el secretario de Estado no tienen inconveniente. Queda incorporada.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Buenos días, señorías. Intentaré, en consecuencia, según el orden establecido por la presidencia, hacer un tratamiento inicial de los distintos temas singulares que se plantean en el orden del día que tienen que ver con aeropuertos de Cataluña. Empezaré por el tema que es objeto de varias peticiones de grupos parlamentarios, y singularmente del propio Gobierno, de que comparezca este secretario de Estado para explicar el desarrollo de las obras del llamado Plan Barcelona en el aeropuerto de El Prat y de los sucesos acaecidos en ese aeropuerto entre los días 8 y 10 de octubre.

Quiero recordar a SS.SS. —que seguro que están al tanto de ello porque tuvo un amplio reflejo en la opinión pública a través de los medios de comunicación social— que los pasados días 8, 9 y 10 de octubre se produjeron en Barcelona circunstancias meteorológicas muy adversas, con tormentas y lluvias excepcionalmente fuertes. En concreto, para que tengan el dato meteorológico, puedo decirles que se recogieron en el observatorio del aeropuerto de El Prat, según los registros de este observatorio, 114 litros por metro cuadrado, cifra de precipitación que sólo se ha producido en dos ocasiones anteriores en los últimos 12 años, en concreto en diciembre de 1998 y en septiembre de 1993. Estas fuertes lluvias provocaron una serie de afecciones en el desarrollo de la vida ordinaria de la población en Barcelona y su entorno metropolitano, con trascendencia en diversas infraestructuras, unas de titularidad estatal y otras de titularidad autonómica, que se vieron afectadas en su normal explotación. En particular, y en lo que corresponde a esta comparecencia, afectaron sensiblemente las lluvias, por las razones que diré, al funcionamiento del aeropuerto de El Prat, en el cual me centraré.

Quisiera resaltar el dato fundamental que en lo que a incidencias de las lluvias en El Prat se refiere tiene relevancia, y es que, debido a ellas se produjo el desbordamiento por la falta de desagüe al mar de las rieras Vidaleta y Roja próximas al centro de control aéreo de Barcelona, así como una importantísima subida del nivel freático de aguas, con el desbordamiento del canal —que no es propiedad de AENA ni lo gestiona AENA— que drena las aguas al mar, que quedó obstruido sin capacidad de producir este desagüe. Quizá no sea ajeno —y todas SS.SS. conocen lo que es el clima mediterráneo y lo que pasa con grandes precipitaciones en las rieras de la zona mediterránea— a este proceso de falta de capacidad de desagüe al mar, subi-

da de nivel freático y desbordamiento de las rieras el proceso urbanizador que se ha producido en el entorno del aeropuerto y que ha afectado, entre otras cosas, a estas rieras. Estas circunstancias excepcionales desde el punto de vista de la intensidad de la lluvia y de las consecuencias desde el punto de vista del desagüe al mar provocaron la inundación del centro de control del aeropuerto de Barcelona, en concreto, el 9 de octubre a las 11,00 horas, con la consiguiente repercusión en la operatividad del tráfico aéreo en el aeropuerto. Recuerdo a SS.SS. que este centro de control fue inaugurado en 1962 y desde entonces ha sido objeto de determinadas modificaciones y de obras accesorias en los años 1980, 1994 y 1998. Se trata de un edificio —y creo que el dato es importante para valorar lo que pasó ese día— que está dividido en dos plantas, con la siguiente distribución: en la planta baja está la sala de control, con todos los equipos técnicos y el centro de transformación de electricidad, y en la planta alta están las oficinas. La inundación se produjo en la planta baja, afectando en consecuencia al centro de transformación, a la sala de equipos y al suelo técnico de la sala de control. Se puso en marcha inmediatamente el plan de emergencia o autoprotección del centro del control que está previsto para casos de incendios, avisos de bombas y otras situaciones de emergencia, como las inundaciones, avisándose inmediatamente al correspondiente servicio de emergencia de la Generalitat para el envío de bomberos, que adoptaron las medidas propias de su oficio para intentar hacer frente a la situación. También se avisó desde el primer momento en que se produjo la inundación del centro del control a Protección Civil de la subdelegación del Gobierno en Barcelona.

En este marco, ¿qué fue lo que pasó? Les cuento la cronología detallada de la incidencia en el aeropuerto de esa inundación del centro de control. A las 9,30 horas —estoy hablando del día 8 de octubre—, la Delegación del Gobierno en Cataluña envió las previsiones del Instituto Nacional de Meteorología al aeropuerto de El Prat, anunciando la inmediatez de posibles fenómenos meteorológicos adversos. A las 20,30 horas, el director general de Protección Civil envía a la Delegación del Gobierno en Cataluña el parte meteorológico del Instituto Nacional de Meteorología, en el que figuran predicciones de grandes lluvias, así como la necesidad de adoptar medidas para hacerles frente. A las 20,46 horas, la Delegación del Gobierno remitió esta información a la dirección del aeropuerto de Barcelona. A las 21,16 horas —seguimos en el día 8 de octubre—, ante la previsión meteorológica, el centro del control aéreo de Barcelona toma la decisión preventiva de que, a partir de las 8,00 horas del día 9 se reduzca la capacidad de llegada del aeropuerto de las 32 llegadas/hora máximo habituales a 28 llegadas/hora. El día 9 de octubre, a las 7,00 horas, ante la adversa situación meteorológica y la falta de capacidad de desagüe de las rieras, y con objeto de garantizar en todo momento la

seguridad de las operaciones, que debe primar siempre, como es lógico, en cualquier gestión de un aeropuerto, se redujo aún más la capacidad de llegadas, a 23 llegadas/hora. A esa hora quedaron además, sin servicio las líneas telefónicas con el exterior del sistema Ibercom de Telefónica, que se utiliza, entre otras cosas, para conectar los teléfonos móviles en el entorno del aeropuerto. A las 7,20 horas se redujo de nuevo la capacidad de llegadas del aeropuerto a 14 llegadas/hora, lo que supone un 40 por ciento de su capacidad normal, adaptándose en todo momento a lo largo de la mañana la capacidad de funcionamiento a las condiciones meteorológicas. A las 8,40 horas se establecen también regulaciones en los despegues, no sólo en las llegadas, reduciéndolos a 16 despegues/hora sobre los 30-32 despegues/hora que son los máximos habituales que permite el aeropuerto. A las 11,00 horas el centro de control informó de la inundación que afectaba al centro de transformación, la sala de equipos, y, como les dije antes, se avisa tanto a los bomberos de la Generalitat como del aeropuerto y a Protección Civil. Los primeros que llegan, por cierto, son los del propio aeropuerto, que empiezan a hacer frente a la situación de inundación. A las 11,30 horas —sigo en el día 9 de octubre— se produjo la coordinación técnica prevista en la normativa de seguridad de aeropuertos con Eurocontrol, se publican los avisos correspondientes a las compañías aéreas y se comunica la situación a todos los centros de control colaterales tanto españoles como extranjeros, es decir, Madrid-Valencia, Palma de Mallorca-Marsella, y se activa el plan de contingencia tipo B. A las 11,50 horas, a la vista de que a los bomberos les era imposible bajar el nivel de agua, se activó el plan de contingencia tipo B y se implantó un gabinete de crisis que en todo momento estuvo coordinando las actuaciones necesarias hasta que pasó el incidente meteorológico tanto con Eurocontrol como con las compañías aéreas. Se redujo la capacidad del aeropuerto de Barcelona a 15 operaciones/hora global, frente a las 52 en condiciones normales tanto de despegue como de aterrizaje. A las 12,10 horas se coordinó con el Estado Mayor del Ejército del Aire la situación y se liberó el espacio aéreo de las zonas militares, con suspensión de toda actividad en la zona del centro de control de Barcelona, el centro de control del área terminal de Valencia y la zona este del centro de control de Madrid. En este momento se prepara la entrada en funcionamiento del plan de contingencia tipo A. A las 12,45 horas, al seguir subiendo el nivel de agua —porque no sólo se produjo la falta de desagüe sino que iba subiendo el nivel freático al no producirse el desagüe—, se activó el plan de contingencia tipo A y se desviaron todos los tráficos bajo responsabilidad del centro de control de Barcelona a los centros de control colaterales, reduciéndose la capacidad del aeropuerto de Barcelona hasta 10 operaciones globales/hora, tanto aterrizaje como despegue. A las 15,30 horas, de acuerdo con Eurocontrol, la posi-

ción de gestión de afluencia de Barcelona asumió la gestión del tráfico con origen/destino del aeropuerto de Barcelona. A las 15,55 horas la capacidad del aeropuerto estaba de nuevo en 31 operaciones/hora con carácter global. A las 16,00 horas los equipos de AENA —en concreto palas-retro enviadas a actuar sobre la riera para eliminar todos los arrastres que iban provocando que se produjese cada vez más un efecto barrera— consiguieron dejar limpia la salida al mar de la laguna del Remolar, salida que sobre las 12,00 horas se había comprobado que estaba cerrada por el oleaje y el viento. A las 18,10 horas —sigo el 9 de octubre— se vuelve al plan de contingencia tipo B, abandonando el A, y a partir de ese momento se va incrementando la capacidad del aeropuerto al ritmo de la demanda del mismo y de acuerdo con las condiciones que la climatología va permitiendo. A las 19,30 horas se aumenta la cabecera del aeropuerto a 37 operaciones/hora global, a las 2,08 horas se realizó la última operación de llegadas y a las 3,04 horas —estamos ya en el día 10, obviamente— se realiza la última operación de salidas de esa jornada.

El resultado global en el aeropuerto es el siguiente: de los 847 vuelos programados, se realizaron 471 y fueron cancelados 339, 168 de llegada y 171 de salida. El índice de puntualidad en llegadas fue de un 18 por ciento y en salidas de un 15 por ciento. El día 10 de octubre, a las 7,42 horas de la mañana, se operó únicamente con una pista al comienzo de la jornada, produciéndose la siguiente reducción de la capacidad del aeropuerto: de las 52 globales/hora habituales, a 38 operaciones por hora, al operar sólo con una pista, siguiendo las condiciones climatológicas y pensando siempre en la seguridad, la capacidad de llegadas del aeropuerto fue de 15 a la hora. A las 9,08 horas —sigo con el día 10 de octubre— se produjo la caída de un rayo en el centro de emisores de la torre de control, quedando las frecuencias de torre fuera de servicio durante doce minutos. En consecuencia, se procedió a autorizar las maniobras por el centro de control liberando despegues y regulando aterrizajes a 15 operaciones hora. A las 10,53 horas de la mañana se amplió la capacidad de llegadas del aeropuerto a 25 a la hora y a las 11,09 horas, finalizada ya la tormenta, se pudo restablecer la total normalidad operativa tanto en el espacio aéreo como en la capacidad del aeropuerto, pudiéndose realizar técnicamente las 52 operaciones tanto de aterrizaje como de despegue por hora, que es la capacidad. Ese día, ya en la madrugada del siguiente, a las 1,19, se realizó la última operación de llegada y a las 1,35, la última de salida. A pesar de que a partir de ese momento la operatividad técnica del aeropuerto, desde el punto de vista de la disponibilidad de todos los sistemas de control del tráfico aéreo, estaba restablecida, como es obvio, se mantuvieron retrasos debido a la acumulación de vuelos que se había producido por todas las regulaciones anteriores de las 48 horas precedentes vinculadas ya a la necesidad de que las compa-

ñías aéreas pudiesen ir dando salida a todos los vuelos retrasados siguiendo la praxis normal, disponiendo de los aviones y el personal necesario para ello.

El resumen de la operatividad de ese día es el siguiente. Estaban programados 878 vuelos, se realizaron 742 y fueron cancelados 128, el índice de puntualidad de las llegadas fue de un 15 por ciento y en las salidas de un 13 por ciento. Durante estas duras jornadas en la gestión del aeropuerto de El Prat se mantuvo en todo momento —y he hecho referencia puntual en algún momento de mi intervención a ello— la comunicación con todas las compañías aéreas, coordinando con ellas todas las regulaciones que se fueron estableciendo y, por supuesto, se mantuvo informados, a través de notas de prensa, a la opinión pública y, a través de mensajes y cartelería en el propio aeropuerto, a los pasajeros afectados directamente por la incidencia de estos fenómenos climatológicos en la gestión operativa del aeropuerto. Como dato, por si les sirve para valorar la situación, puedo decirles que el número de reclamaciones formuladas en hojas oficiales de AENA por los incidentes de esos dos días ascendió a 110 en el día 9 y 56 en el día 10. El contenido de las reclamaciones versa en unos casos sobre cancelaciones y en otros sobre los retrasos y sobre la información referida a la afectación de vuelos. Todas ellas, evidentemente, se están tramitando conforme al procedimiento establecido al respecto.

Como valoración de esta situación y de las medidas adoptadas por el Gobierno, aparte de para la gestión inmediata de este fenómeno que les he relatado hay que decir que, visto lo que pasó ese día, como es lógico, a cualquier Gobierno responsable y a los gestores de AENA les corresponde tomar nota de lo sucedido y buscar la adopción de las medidas pertinentes para evitar que se pueda volver a producir. En este caso puedo decirles que se han adoptado las siguientes decisiones para minimizar, en su caso, en el futuro la incidencia de fenómenos meteorológicos de este estilo. Se han adoptado una serie de decisiones relativas a la mejora de los accesos al centro de control, mejorando la rasante del acceso viario, adecuando el acceso desde la autovía y ejecutando un nuevo acceso a la torre de control. Para la evacuación de aguas pluviales se están estableciendo nuevos canales y drenajes. Se realiza el acondicionamiento del muro de cerramiento junto al canal de la Vidaleta, estableciendo una barrera física con el exterior. Se ejecutarán nuevos canales a cielo abierto lindando hacia el colector tricelular existente y se instalará en la laguna del Remolar, junto a la estación de bombeo existente, un medidor en continuo de los niveles de la laguna capaz de generar, en tiempo suficiente, las alarmas correspondientes en caso de niveles anormalmente altos por cierre de la barrera de arena. Es obvio que a AENA no le corresponde la gestión de fenómenos hidrológicos ni de las rieras o cauces fluviales, pero, a la luz de la experiencia habida, tomamos

por nuestra iniciativa esta serie de medidas para mejorar la evacuación de aguas si se vuelven a producir un fenómeno similar.

En cuanto a las instalaciones de navegación en el aeropuerto, se sellarán los pasos de canalizaciones que acceden al centro de control desde el exterior y particularmente a las salas de equipo y de control. Se instalarán bombas de achique en la subcentral nueva, sala de máquinas de aire acondicionado y suelo de la sala de equipos y sala de control. Se realizará una elevación sobre el terreno de las instalaciones eléctricas y se instalará un grupo electrógeno móvil de potencia no inferior a 500 cabeas, estableciendo además una barrera física para proteger la subestación principal.

Desde el punto de vista de la coordinación administrativa, se ha solicitado de la Generalitat de Cataluña la inclusión del centro de control de Barcelona como infraestructura crítica en el plan de emergencia de la Generalitat. Todas estas actuaciones que he dicho suponen una inversión estimada en este momento de 439.000 euros y una parte importante de ellas ya están en marcha, no son sólo planificación para el futuro. A pesar de lo reciente que ha sido ese incidente puedo decirles que en concreto las actuaciones a las que he hecho referencia relativas al sellado de los pasos de canalizaciones que acceden al centro de control están contratadas ya, en ejecución, y tiene fecha de finalización en estos días finales del mes de octubre. La instalación de bombas de achique en la subcentral y en la sala de máquinas se inició el día 23, estando previsto que se acabe esa actuación el próximo 30 de noviembre. La adquisición e instalación de bombas eléctricas de gasolina, mangueras, etcétera, se contrató el día 23 de este mes de octubre y la instalación tiene fecha de finalización el 30 de noviembre. En cuanto a la elevación de la subestación del simulador, se comenzaron las obras pertinentes el mismo 23 de octubre, con fecha de finalización el 15 de febrero próximo. En cuanto a la elevación de las instalaciones de la nueva subestación, se ha hecho el contrato el 23 de octubre y está previsto que acabe a comienzos del mes de diciembre. Respecto al nuevo grupo electrógeno móvil para garantizar la cobertura de suministro de energía, se ha contratado también con fecha 23 de octubre y la obra tiene fecha prevista de finalización el 15 de diciembre. En cuanto a las barreras físicas para proteger la subestación principal, han dado comienzo ya las obras y se espera que acaben a finales del próximo mes de diciembre.

Estas son las actuaciones que se han hecho para gestionar un episodio de crisis por incidentes meteorológicos claramente adversos y las medidas que se han tomado, a la luz de la experiencia de esos días para evitar que vuelva a producirse con esa resonancia en la gestión del aeropuerto sucesos similares. Creo que también es importante recordar que no sólo hemos adoptado medidas que se están ejecutando materialmente en forma de inversiones, sea de obra civil o de adquisición

de instalaciones, sino que ya mucho antes de que se produjese este incidente se habían adoptado las medidas pertinentes para sustituir este centro de control de los años sesenta por un nuevo centro de control no susceptible de padecer las inundaciones que ha padecido durante estos días de octubre el actual centro. En concreto, como seguro que saben SS.SS, ya el pasado 20 de febrero del año 2001 se iniciaron las obras previamente contratadas por AENA para la construcción de un nuevo centro de control en Barcelona, que está ubicado en el municipio de Gavà. Tendrá una superficie construida de 14.100 metros cuadrados y supone una inversión ya contratada y en ejecución de 126 millones de euros. Las obras del edificio van muy bien y está previsto que se acaben durante el próximo año 2003, para pasar al equipamiento e instalaciones pertinentes durante el resto de 2003 y 2004. Puedo decirles —creo que es un dato relevante— que en los fenómenos meteorológicos de los pasados días 8 a 10 de octubre el nuevo edificio del nuevo centro de control, en obras en este momento como les he dicho, no ha sufrido ningún daño ni inundación porque está ubicado en una cota más alta y alejado de toda riera o desagüe hacia el mar.

Les voy a dar alguno de los rasgos de estas obras del nuevo centro de control que permiten hacer un análisis o valoración de su diseño frente a posibles riesgos. La parcela elegida para la implantación de ese nuevo centro de control está, como les he dicho antes, en el municipio de Gavà, se ubica a unos seis kilómetros del aeropuerto de Barcelona y a unos dos kilómetros y medio de la orilla del mar, con un terreno con superficie lisa y horizontal. Para prevenir interrupciones en el funcionamiento del nuevo centro se ha situado el nivel principal del edificio, los equipos, la sala de control y sus instalaciones, por encima de la cota que nunca ha sido alcanzada por inundaciones en ninguna serie histórica, en concreto, más 5,50 metros sobre el nivel del mar. Asimismo, este complejo aeronáutico nuevo de Gavà contará con un centro de formación y simulación en contingencias para que, en caso de emergencias, se pueda desde dicho centro asumir la gestión del centro de control.

Otras medidas frente a inundaciones que están previstas en el proyecto ya en ejecución de las obras del nuevo centro de control son las siguientes: sistema de protección frente a las humedades del terreno, con un sistema de recogida y evacuación de aguas procedentes de posibles averías de las instalaciones; cubiertas y bajantes dimensionadas para evacuar aguaceros de hasta 200 litros/metro cuadrado por hora —les he dicho antes que las precipitaciones medidas en el centro de El Prat fueron de 114 litros/metro cuadrado, y estas nuevas instalaciones de Hidrocontrol están, reitero, dimensionadas para evacuar aguaceros de hasta 200 litros/metro cuadrado por hora—; la planta técnica se ha rodeado de un relleno artificial de tierra, formando una plataforma elevada que rodea el edificio principal

completamente; se dispone de una estación de bombeo en el exterior del edificio para recoger las aguas procedentes del tubo tren perimetral que protege al edificio de infiltraciones externas del terreno y se ha proyectado una red de colectores de aguas pluviales que recorren perimetralmente toda la parcela y recogen las aguas de la escorrentía. Asimismo está prevista en el proyecto la instalación de un equipo de bombeo en el pozo colector perimetral para conducir las aguas a la red municipal de saneamiento, y para evitar corrimiento de tierras en la parcela está prevista en el proyecto la plantación de abundante arbolado en los alrededores de la obra civil del nuevo centro de control. Asimismo —y lo digo por la cita que he hecho antes acerca de que, además de llover ese día, cayó un rayo sobre las instalaciones—, para prevenir consecuencias de descargas eléctricas atmosféricas y sobretensiones, se han adoptado en el proyecto las siguientes medidas: protección integral contra descargas eléctricas atmosféricas y sobretensiones; sistema de descargadores selectivos para las líneas eléctricas, redes telefónicas y de datos ante posibles sobretensiones peligrosas y prevención de las consecuencias de posibles movimientos sísmicos. En tal sentido, la construcción se ha realizado con cimentación y estructura basada en pilares armados con forjado reticulares apoyados en encepados arriostrados reticulares. Para la protección frente a incendios se han instalado sistemas de detección y protección de incendios especialmente en las zonas más vitales, como el sistema de detección automático de incendios y los sistemas de detección precoz de incendios. Los materiales constructivos y de instalaciones se han diseñado para no ser propagadores de llama ni emisores de humos tóxicos, y se han realizado los estudios de sectorización de incendios para independizar distintas zonas si se produce un evento de estas características. Para garantizar el suministro de energía eléctrica ante sucesos adversos, el nuevo centro de control asegura el suministro eléctrico continuado y sin interrupción mediante cuatro sistemas de alimentación alternativos: la cometida exterior, un sistema de generación local, un sistema de generación local de emergencia y un sistema de continuidad estático. Cada uno de los sistemas y equipos de canalización, distribución y alimentación están duplicados y separados física y eléctricamente para evitar que el fallo de uno de ellos pueda contaminar o afectar al resto. Asimismo, para reforzar la seguridad exterior, además de un sistema de protección para el interior del recinto, se ha previsto una doble banda perimetral de protección de toda la parcela, con el apoyo de un circuito cerrado de televisión y detección de intrusión por barreras de infrarrojos. Como les dije antes y reitero ahora, las obras de este nuevo centro de control, actualmente en construcción, no se vieron afectadas los días 8, 9 y 10 de octubre por fenómenos de inundación como los que sufrió el actual centro de control.

Resumo los aspectos de la información que he aportado respecto al primer punto de mi comparecencia. En aquellos días hubo una climatología muy adversa y una inundación del actual centro de control que procede de los años sesenta. La gestión de esos fenómenos adversos se realizó pensado básicamente en la seguridad de las operaciones en el aeropuerto, lo que llevó a hacer regulaciones sucesivas mientras se mantuvieron las características hidráulicas o pluviométricas adversas. Hay una serie de obras ya contratadas y en ejecución para, aprendiendo de este episodio, evitar que otro similar pueda tener las mismas consecuencias hasta que entre en funcionamiento el nuevo centro de control, y lo que creo que es un dato relevante para la tranquilidad de los usuarios del aeropuerto de Barcelona es que ya desde febrero del año 2001 está en construcción el nuevo centro de control, que tiene muy en cuenta —no estamos hablando de una obra de los años sesenta sino de este siglo— las características meteorológicas, pluviométricas y urbanizadas de las rieras del entorno metropolitano de Barcelona, y que ha sido diseñado con las características que les he dicho: una capacidad de hacer frente, sin alteración del servicio, a fenómenos de lluvia intensa, que se ha cuidado con todo detalle.

En cuanto al segundo tema de los que constituyen el conjunto de las comparecencias que estamos tratando de forma seguida, creo que merece la pena recordar que en este momento el aeropuerto de Barcelona —y ya no voy a citar las obras del nuevo centro de control, puesto que las he descrito con detalle— está siendo objeto de un proceso inversor muy importante para garantizar el incremento de las instalaciones y potencialidades de ser soporte del transporte en el futuro exigido por la demanda y la calidad del servicio aéreo que se quiere prestar. Les recuerdo datos básicos. En el año 2000, el aeropuerto de Barcelona manejó 20,7 millones de pasajeros, más de 80.000 toneladas de mercancías, con un tráfico que supera las 800 operaciones diarias. Es el décimo aeropuerto europeo en cuanto al volumen de tráfico y ha sido el segundo por crecimiento del tráfico en el período transcurrido entre el año 1995 y el año 2001. En estos momentos, a través de lo que llamamos el plan Barcelona —que consiste en la ampliación de las instalaciones del aeropuerto de Barcelona— se está haciendo realidad un diseño de futuro del aeropuerto que tiene como objetivos conceptuales la configuración de este aeropuerto como un aeropuerto *hub* de referencia para todo el espacio aéreo del Mediterráneo y del sur de Europa, que promueva el crecimiento económico de Cataluña y de su área de influencia, que sea competitivo para las compañías aéreas, que asegure la integración y sostenibilidad medioambiental y que potencie claramente la intermodalidad. Le recuerdo los datos básicos de los que trae origen el plan Barcelona de ampliación del aeropuerto de El Prat. El plan director fue aprobado por Orden ministerial de 22 de octu-

bre del año 1999, publicándose en el BOE del siguiente 24 de noviembre. La declaración de impacto ambiental que da cobertura desde el punto de vista de la normativa medioambiental a todas las obras necesitadas de este tipo de declaración fue firmada por la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente el 9 de enero del año 2002, publicándose en el Boletín Oficial del Estado del 18 de enero de 2002.

¿Qué va a suponer para el aeropuerto de El Prat este proceso inversor que designamos con el nombre global de plan Barcelona? El objetivo del plan es doblar la capacidad del aeropuerto, estando capacitado, en consecuencia, para atender 40 millones de pasajeros, 500.000 toneladas de mercancías y 90 operaciones a la hora, configurando así un aeropuerto que es una verdadera plataforma de servicios y de intercambio modal de primer orden. Las grandes actuaciones que constituyen este plan son: la modernización y ampliación de las instalaciones actuales, de tal manera que se pueda adecuar la capacidad del aeropuerto al tráfico que se espera con la entrada en servicio de la tercera pista y la nueva terminal; la construcción de una nueva pista de 2.670 metros de longitud y 60 metros de ancho; la ampliación en longitud y anchura de la pista principal actual, lo que permitirá que pueda ser utilizada por aviones de todas las dimensiones actuales y futuras; la nueva área terminal sur, que, junto con el proyecto de la tercera pista, es el más emblemático de transformación del aeropuerto; los nuevos accesos viarios e integración con los sistemas de transporte y la ordenación y urbanización de más de 300 hectáreas de zona industrial, logística y de servicios en el entorno aeroportuario.

Con la realización de estas obras se va a conseguir que el aeropuerto de El Prat pueda atender 90 operaciones a la hora, en lugar de las 52 actuales; podrá atender a 40 millones de pasajeros al año, como antes he dicho, frente a los 20 millones de pasajeros que atendió en el año 2001, y a 12.000 pasajeros por hora punta, triplicando el área de pasajeros actual; se van a tener disponibles 400.000 metros cuadrados de terminales, es decir, se va a quintuplicar la disponibilidad de superficie de terminales; se va a contar con 90 posiciones asistidas, frente a las 24 actuales; se van a destinar entre 40 y 50 hectáreas a las zonas respectivamente de carga aérea y de parque aeronáutico y se va a contar con 19.000 plazas de aparcamiento, triplicando así la oferta actual que puede ofrecer el aeropuerto con las instalaciones con las que cuenta ahora. A la vez, se desdoblaron todos los accesos terrestres por carretera al aeropuerto.

¿Cómo está —haciendo un rápido balance que, si SS.SS. quieren, podemos detallar más adelante— la ejecución de este plan de ampliación del aeropuerto de Barcelona? A fecha de hoy se ha ejecutado ya el 41,4 por ciento del total de la inversión prevista, que asciende a 2.125 millones de euros. Si sumamos a esta cuantía la que ya está licitada a través del Boletín Oficial del

Estado, es decir, que está en fase de contratación, el porcentaje de ejecución asciende al 56,2 por ciento del conjunto del plan y el restante 43,8 por ciento está ya en fase avanzada de redacción del proyecto de supervisión del mismo.

Por hacer un rápido repaso y sin ser exhaustivo, diré que las actuaciones del plan Barcelona que ya están acabadas y operativas son: el modulo cero para vuelos regionales, que se puso en servicio en el verano del año 2001; los nuevos edificios de aparcamientos, puestos en servicio en el mes de junio de 2002 y que ha supuesto una inversión de 43,8 millones de euros; la nueva parrilla de taxis y autobuses, puesta en servicio en el primer trimestre de este año 2002 y que ha supuesto una inversión superior al millón de euros; la ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves, con una inversión que ha ascendido a 25 millones de euros y que se encuentra operativa desde el año 2001, y la instalación del nuevo sistema de aproximación para situaciones de baja visibilidad, es decir, la categoría 2 3, cuya entrada en servicio se produjo en octubre de 2001, con una inversión que ha superado ligeramente los cinco millones de euros. Por otra parte, como saben SS.SS. también, a la vez que se han hecho estas obras, y dentro del plan de mejora de los accesos al aeropuerto de El Prat, se ha modificado el trazado de la carretera B-203, con una inversión de 673.133 euros.

En cuanto a las principales actuaciones que están en este momento en fase de ejecución de obra, me permito resaltar ante SS.SS., sin ser tampoco exhaustivo, la ampliación de la terminal A, con una inversión de 24,8 millones de euros; el aparcamiento frente a la terminal A, que va a permitir la creación de 12.000 plazas en el área terminal actual; la nueva rodadura interna, con una inversión de 13,4 millones de euros; la remodelación de la terminal B, para mejorar la operatividad del terminal en la zona de *handling*, y las actuaciones en el campo de vuelos, la construcción de la tercera pista, para entendernos, por un importe de 220 millones de euros y un plazo de ejecución de 20 meses, de la cual ponía precisamente la primera piedra el presidente del Gobierno cuando sucedieron los fenómenos meteorológicos a los que he hecho referencia en la primera parte de esta intervención. En esta actuación se incluye también la ampliación de la anchura y longitud de la actual pista.

En cuanto a la zona logística, está en marcha, y adjudicada por el consejo de administración por un importe de 11 millones de euros, la urbanización de toda la zona en unas 34 hectáreas. Este es un rápido balance que no quisiera concluir sin hacer referencia, en cuanto al conjunto de las obras del plan Barcelona para ampliar la capacidad operativa del aeropuerto de El Prat, a la nueva terminal sur, que, como saben SS.SS., está en la fase de diseño, encargada al arquitecto Ricardo Bofill, con la ingeniería Iberinsa, que ha finalizado el proyecto arquitectónico recientemente, pasándose así a la fase

de desarrollo del proceso constructivo. Esta nueva terminal está diseñada para procesar, en una primera etapa, hasta 25 millones de pasajeros y 8.500 pasajeros en las horas punta. Dispondrá, además, de 50 posiciones de contacto o acceso directo al avión, sin tener que utilizar los servicios de autobús. Se ha diseñado con características que permiten una flexibilidad en el crecimiento permanente para que un futuro pueda procesar más de 50 millones de pasajeros, con una superficie total construida que supera los 450.000 metros cuadrados. Asimismo, como saben SS.SS., está ya adjudicada —no es obra civil, pero es importante para la operatividad del aeropuerto— la instalación de un sistema automático de tratamiento de equipajes, por un importe de casi 104 millones de euros. Es un proyecto de diseño, suministro, instalación y puesta en marcha de este novedoso y ultramoderno sistema para el tratamiento de los equipajes en la nueva terminal entre pistas.

Para que tengan algunos datos relativos a este sistema, puedo decirles que está dotado con 20 kilómetros de convoyes para el transporte y clasificación de los equipajes y que con él se podrán manejar más de 10.400 equipajes, garantizando unos tiempos mínimos de conexión de 30 minutos y un máximo de 25 minutos entre el *checking* y la instalación de los equipajes en el avión. Según la experiencia que hay, dada la instalación de sistema de códigos lectores, se permitirá controlar e identificar los equipajes con una fiabilidad del 99,9 por ciento, es decir, una fiabilidad del cien por cien o absoluta. El diseño de este nuevo sistema automático del tratamiento de equipajes se ha hecho además para que pueda extenderse hasta el satélite o las terminales actuales en el futuro.

Este es el esfuerzo que está haciendo este Gobierno para hacer que el plan Barcelona, con una inversión que en conjunto superará los 2.125 millones de euros, permita optimizar todas las posibilidades como aeropuerto *hub* para toda la zona del entorno en el que puede tener influencia el aeropuerto, convirtiéndose en un claro motor para la economía de Cataluña. Por lo tanto, estamos ante un aeropuerto que tiene problemas cuando se producen fenómenos meteorológicos o padece huelgas, como ahora hablaremos, y las incidencias que se derivan de ellos, y sin embargo se intenta siempre gestionar pensando siempre en la seguridad, aprendiendo de estos fenómenos adversos para mejorar las instalaciones y evitar que se puedan repetir, al menos con las consecuencias negativas que tienen, y que está, en todo caso, en un proceso muy importante de inversión planificada en los últimos años para dotarle de toda la capacidad que permita atender con garantía los crecimientos del transporte aéreo que se puedan producir en las próximas décadas.

Entre los fenómenos que inciden en la marcha de los aeropuertos, como en cualquier actividad, están las huelgas. Otro de los temas que se me han planteado en el orden del día de esta reunión hace referencia a las

causas de los problemas detectados en operatividad del aeropuerto los días 1 y 2 de abril pasados. Me gustaría recordar que el aeropuerto es un mundo claramente complejo donde concurren, aparte del gestor aeroportuario, numerosas empresas, las compañías aéreas, concesionarias comerciales, con contratos de diverso tipo, como es lógico, realizando cada uno, según las responsabilidades que le corresponden, la prestación de unos y otros servicios. La función de AENA, como empresa gestora de los aeropuertos en España, es prestar de forma directa los servicios que hacen referencia a disponibilidad de la infraestructura, que es la responsabilidad de la empresa, realizándose otros a través de contratos y otros, porque así lo determina la legislación vigente, a través de concesiones externas, en las cuales corresponde a AENA garantizar la libre concurrencia en el concurso de las mismas y vigilar y, en su caso, sancionar, si el concesionario no presta, con los niveles exigidos en la propia concesión, los servicios a que se ha comprometido.

Entre los servicios que prestan terceras empresas ajenas a AENA en virtud de una concesión administrativa, hay que destacar, por la relevancia que tiene para la operatividad del aeropuerto, los servicios de *handling*, o asistencia en tierra, porque son, obviamente, esenciales para que pueda funcionar el aeropuerto. La actividad de *handling* comprende tanto los servicios a las aeronaves como a los pasajeros y a las mercancías, de tal manera que a través de ellos se garantiza el intercambio desde el modo aéreo al terrestre y viceversa. El *handling* conforme al derecho español —se lo recuerdo a SS.SS.—, es una concesión administrativa sacada a concurso por AENA y que se regula a través de los correspondientes contratos con los adjudicatarios de tales concursos. La regulación en España —por si a SS.SS. les interesa consultarla— se contiene en el Real Decreto 161/1999, que es, por cierto, la transposición al derecho interno español de la correspondiente directiva comunitaria en la materia. El marco jurídico para España deriva del marco común para el conjunto de los países de la Unión Europea, regulado a través de directivas. En la actividad de *handling* —y me permito señalar esto ante SS.SS. para que se pueda entender mejor la exposición concreta de lo sucedido en los días 1 y 2 de abril— tiene una especial relevancia lo que se denomina en el argot aeroportuario servicios de rampa, es decir, el transporte desde o al avión y la carga y descarga, con la consiguiente clasificación en el caso de equipajes o mercancías.

En el caso del aeropuerto de Barcelona, por aplicar en concreto al aeropuerto de Barcelona estas consideraciones generales, hay dos agentes de *handling* autorizados en este momento. Iberia, que es el primer agente de *handling*, con una cuota de mercado del 65 por ciento, y Eurohandling, que es el segundo agente, con un 25 por ciento. Para que tengan SS.SS. toda la información hay un tercer agente que hace sólo *autohandling*,

es decir, se presta servicio a sí mismo, que es Spanair, con una cuota del 10 por ciento. El personal de la compañía Eurohandling Barcelona, que es una UTE en la que están representadas al 50 por ciento las empresas FCC y Air Europa, realizó en el aeropuerto de Barcelona unas jornadas de huelga los días 1 y 2 de abril de 2002, por los que se interesa el peticionario de esta comparecencia. Aquí ya llegamos al tema específico de la misma. ¿Qué pasó los días 1 y 2 de abril de 2002 en el aeropuerto de Barcelona? Que el segundo agente de *handling*, con una cuota de participación del 25 por ciento, padeció una huelga del personal que realiza esa función de *handling* en el aeropuerto de Barcelona. ¿Cuáles son las causas? No me corresponde a mí decir las, pero sí puedo decirles que, según comunicados públicos de la empresa Eurohandling, las causas fueron la programación anticipada de todo el personal contratado para trabajar —estoy leyendo una nota de la empresa— el lunes de Pascua, alterándose los días de descanso semanales que se venían haciendo hasta ese momento. Las fuentes sindicales que se han expresado en público han manifestado que el motivo de la huelga fue la precariedad laboral, ya que sólo un centenar de los 474 trabajadores en el aeropuerto —y cito estas fuentes sindicales, no es afirmación de este secretario de Estado— son fijos y solicitaban una contratación de 75 nuevos trabajadores. Como en toda huelga, una parte y otra dicen lo que tienen a bien. Les doy las dos referencias para que valoren SS.SS.

Los servicios que presta Eurohandling como operador de este servicio en el aeropuerto incluyen el traslado en jardineras —llamamos jardineras a los autobuses que trasladan a los aviones o desde los aviones a las terminales— a los pasajeros cuando estos no están posicionados en las pasarelas, así como la recogida y el transporte de las maletas a las cintas de recogida de equipajes y la colocación de las escaleras en los aviones para el embarque y desembarque de los pasajeros que lo hacen por escalera.

Para que tengan un dato que también es relevante a fin de valorar la situación, les diré que Eurohandling, concesionaria del servicio de *handling* en el aeropuerto de Barcelona, en su cuota de mercado en el aeropuerto de Barcelona, presta sus servicios a 51 compañías aéreas de las que operan en dicho aeropuerto, entre ellas compañías tan importantes como Lufthansa, Air France, Air Europa, Delta Airlines, etcétera, y atiende una media de 100 escalas diarias, lo que representa, como les decía, una cuota de mercado del 25 por ciento del total de las que se producen en un día en el aeropuerto. En concreto, el 1 de abril, primer día de la huelga de Eurohandling, el aeropuerto de Barcelona operó un total de 858 vuelos, con una cifra de 80.000 pasajeros que pasaron por sus instalaciones; de todas estas operaciones, 228 fueron atendidas por la empresa Eurohandling.

La jornada de huelga se inició a las cero horas del 1 de abril y se desarrolló del siguiente modo. Desde las cero horas hasta las 23 horas la operatividad transcurrió dentro de la normalidad, considerando la existencia de la huelga, respetándose en consecuencia los servicios mínimos que, cumpliendo con su obligación, había fijado el Ministerio de Fomento por orden ministerial, de fijación de servicios mínimos de fecha 27 de febrero del año 2002, que se comunicó a las partes interesadas en la huelga. El número de trabajadores de Eurohandling que acudió al trabajo fue el previsto por esos servicios mínimos —sigo hablando de entre las cero y las 23 horas del 1 de abril—, aunque sí se percibió que el trabajo se realizaba de forma lenta, provocando algunos retrasos en la entrega de equipajes que ese primer día no excedieron de 45 minutos y algunas demoras en las salidas de algunos vuelos atendidos por Eurohandling en cuanto a la prestación de estos servicios. A las 23 horas del día 1 faltaban por llegar únicamente 11 vuelos que transportaban aproximadamente a 1.500 pasajeros. A partir de las 23 horas de ese día 1, coincidiendo con un importante número de llegadas, principalmente vuelos chárter por la fecha en que estábamos y por el cambio de turno de personal, el personal de Eurohandling comenzó a incumplir el trabajo habitual y los servicios mínimos y como producto de esta radicalización en las formas de trabajo se produjeron las siguientes consecuencias fácilmente previsibles: inexistencia en algún momento o escasez en otros de escaleras para descender de los aviones, por lo que hubo pasajeros que estuvieron mucho tiempo dentro del avión esperando a que alguien acercase la escalera; posicionamiento de las pocas escaleras de desembarque alejadas de las puertas de los aviones, y por tanto sin poder cumplir su función, por lo que el pasaje no podía descender; paralización de seis de las 10 jardineras o autobuses por los delegados de prevención de la empresa Eurohandling alegando motivos preventivos; circulación del resto de las jardineras a velocidades inferiores a cinco kilómetros hora y su posicionamiento lejos de las escaleras de los aviones; falta de carros de transporte de maletas de tal manera que el tiempo de espera de los equipajes llegó a ser de hasta tres horas en los servicios atendidos por este operador de *handling*; desaparición —llamémosle así— de calzos de los aviones estacionados y su esparcimiento o distribución por el recinto aeroportuario sin control ni operatividad alguna, y en general trabajo lento, suspensión de la actividad de descarga y entrega de equipajes por algunos de los trabajadores de este operador de *handling*. No hubo ninguna comunicación previa a AENA de este cambio de actitud respecto al no cumplimiento de servicios mínimos y resto de las consideraciones que he realizado, y AENA lo fue percibiendo por lo que informaban las tripulaciones de los aviones y los propios pasajeros y por la observación inmediata del funcionamiento del aeropuerto. En ese momento se informó al

centro de operaciones del aeropuerto y a la Guardia Civil de lo que estaba ocurriendo.

Las situaciones de máxima incomodidad y retraso se sufrieron entre las 23 horas del día 1 de abril hasta la una del día 2, hora en que comenzó a recuperarse la actividad poco a poco. Los retrasos más importantes se produjeron principalmente en ese intervalo de tiempo, afectando especialmente a siete vuelos de llegadas y sus correspondientes salidas, llegando algunos vuelos a salir con un retraso de más de cuatro horas. En algunos casos los pasajeros tuvieron que esperar dentro de los aviones, como antes he dicho, hasta que llegaran las escaleras que permitieran descender del avión. Hubo casos de espera dentro del avión de hasta algo más de dos horas por no acercar el operador de *handling* las escaleras al avión, y una vez descendidos del avión se producían retrasos, por el mismo motivo, en ocasiones en la llegada de los autobuses para trasladar a los pasajeros a la terminal. Esta situación no se regularizó del todo hasta las cuatro horas del día 2.

¿Qué ha hecho AENA para intentar gestionar las consecuencias de esta huelga en un concesionario operador en el aeropuerto? En primer lugar, una vez que el Ministerio de Fomento tuvo conocimiento e identificación formal de la convocatoria de huelga, estableció los servicios mínimos que le corresponden conforme a la legislación vigente para garantizar a la vez el derecho de huelga de los trabajadores, como derecho constitucional que es, y proporcionalmente la prestación de los servicios necesarios para que la alteración del funcionamiento del aeropuerto no fuese más allá de lo razonable dada la situación de huelga. Como les he dicho, en las primeras horas de huelga se respetaron los servicios mínimos, y los trastornos en el aeropuerto no fueron más allá de las consecuencias de ejercer un derecho fundamental como es el derecho de huelga. Es el segundo día, a partir de las 23 horas del día 1, cuando empiezan a incumplirse los servicios mínimos, cuando la trascendencia para la operatividad del aeropuerto y fundamentalmente para los pasajeros va mucho más allá de cualquier consideración que se pueda considerar como razonable. Durante todo este tiempo se hicieron reuniones de seguimiento de la huelga con el delegado de Eurohandling en el aeropuerto de Barcelona, se potenció la información a los pasajeros, se reforzó el personal de seguridad en las salas de entrega de equipajes y se estableció un procedimiento específico para la entrega de los mismos.

Hubo un esfuerzo por parte de los gestores del aeropuerto de coordinar con las tripulaciones de algunos vuelos el desembarque de los pasajeros en los casos en que los aviones podían disponer de escaleras propias aunque no las acercasen los servicios de *handling*, y una vez que el pasaje estaba a pie de avión, gracias, entre otras cosas, a la colaboración de la Guardia Civil, se establecieron mecanismos que son atípicos en la gestión del aeropuerto para que el personal pudiese trasla-

darse desde la plataforma hasta las terminales no a través de los servicios de jardinería, que no aportaba el operador de *handling*, sino acompañados por la Guardia Civil y andando, reitero, hasta la terminal, evitando siempre, como es lógico —principal preocupación en la actuación atípica de este estilo—, cualquier situación de riesgo al haber pasajeros circulando por la zona lado aire del aeropuerto. El personal de AENA, más allá de sus funciones normales, se encargó de desalojar el equipaje de las bodegas de algunos vuelos —labor que debería haber realizado el operador de *handling*— con el fin de poder entregárselo a los pasajeros a pie de avión y de esta manera evitar los retrasos consiguientes a la gestión de los equipajes por el operador de *handling*, y se intentó reforzar la información a los pasajeros por los medios habituales de megafonía y cartelaría, aparte de notas de prensa, informando del desarrollo de la huelga del agente de *handling* y de la situación por la que estaba pasando el aeropuerto. Después de gestionar por los medios que he dicho esta situación derivada del incumplimiento de los servicios mínimos en una huelga de un concesionario de *handling* en el aeropuerto, se ha hecho lo que procede en estos casos, que es abrir un expediente informativo, lo que se hizo formalmente el mismo 2 de abril, notificándose así a Eurohandling, que envió su informe o pliego de descargo respecto a lo sucedido el 7 de mayo. A la luz de las consideraciones de la empresa Eurohandling, se decidió la apertura formal del expediente sancionador como consecuencia de este previo expediente informativo y se comunicaron 10 incumplimientos del pliego contractual susceptibles de ser objeto de sanción a esta empresa.

En el mes de agosto, decidida la apertura del expediente sancionador, se notificó formalmente la misma a Eurohandling, otorgándole, como marca el ordenamiento vigente, el derecho a hacer alegaciones. El 3 de septiembre Eurohandling presentó sus alegaciones, que están siendo analizadas por la asesoría jurídica de AENA a fin de hacer la propuesta correspondiente para la resolución del expediente sancionador con las sanciones económicas que procedan.

Comenzamos, por tanto, señorías, esta comparencia con unas lluvias intensas y, después de repasar el esfuerzo inversor que se está haciendo en el aeropuerto de Barcelona, hemos acabado con las consecuencias de una huelga en la que no se respetan los servicios mínimos en lo que es la vida real de un aeropuerto, unas instalaciones complejas donde opera muchísima gente, donde se atienden en tiempo real y con muy exigentes condiciones de seguridad muchísimos vuelos y muchísimas personas y donde estamos ante un sistema equilibrado en la medida en que todo el mundo asume sus responsabilidades y cumple con la función que le corresponde en la gestión del aeropuerto. Han tenido a la vez SS.SS. puntual información de cómo los responsables de AENA en el aeropuerto de El Prat afrontaron

ambas situaciones, en un caso de crisis meteorológica y en otro de huelga de un operador. Por último, salvo que con esta concentración se me olvide algún asunto, para concluir la primera intervención de este secretario de Estado, de los temas planteados en la comparencia, dejando de lado lo que vendrá después sobre el aeropuerto de Madrid, me queda informar sobre la limitación de los vuelos Girona-Madrid-Girona. Sobre este tema, y sin alargarme demasiado porque entiendo que esta intervención está siendo muy larga, aunque al concentrar varias comparencias creo que al final todos ahorramos tiempo, puedo decirle que en el aeropuerto de Girona no existe por parte de AENA limitación operativa alguna para vuelos comerciales en la ruta Girona-Madrid como consecuencia de la homologación y características de la infraestructura. Les recuerdo a SS.SS. que AENA —como les he dicho al hablar de los agentes de *handling*—, presta, porque es su obligación, las infraestructuras aeroportuarias en buenas condiciones para que sean operadas por las compañías aéreas, pero son éstas las que determinan las conexiones entre aeropuertos y las frecuencias de sus rutas de acuerdo con criterios comerciales, dado que la actividad de transporte aéreo está privatizada y las compañías que las gestionan no son públicas, ni lo es evidentemente AENA. En este contexto, conviene recordar que la posibilidad de operar un vuelo concreto a una hora concreta en un aeropuerto concreto con destino a un aeropuerto también concreto está regulado con carácter general por la Unión Europea a través de la normativa sobre coordinación de los slots aeroportuarios, Reglamento 95/93 de asignación de slots en los aeropuertos comunitarios, reglamento que está basado en los principios de transparencia, neutralidad y no discriminación. Este reglamento tuvo una modificación parcial, que quienes siguen los temas de transporte recordarán muy bien, a través del Reglamento 894/2002 de la Unión Europea, por el cual se reconocía el derecho de las compañías aéreas a reclamar como vuelos históricos —que significa la máxima prioridad en la asignación de slots para la temporada de invierno de 2002 aquellas series de vuelos que tenían asignadas a fecha 11 de septiembre de 2001 (la referencia de la fecha del 11 de septiembre pone de manifiesto por qué se hizo esto) aunque no hubiesen operado esos vuelos. En estos momentos hay una propuesta de la Comisión para modificar ese reglamento, pero no pasa de ser una propuesta.

En España, aparte de estos reglamentos comunitarios, existe el Real Decreto-ley 15/2001, de 2 de noviembre, donde se designan los aeropuertos totalmente coordinados, es decir, aquellos aeropuertos en los cuales la demanda de operaciones supera la capacidad disponible, por tanto, es imprescindible la presencia de un coordinador para asignar los slots frente a esas peticiones que exceden la capacidad de los aeropuertos. Ese coordinador en España es AENA, que es

el que tramita las peticiones de capacidad de forma que se pueda conseguir la eficiencia deseada. El procedimiento de asignación de slots —y lo hago muy resumidamente para no alargar esta comparecencia— se inicia unos seis meses antes de cada una de las dos grandes temporadas del tráfico aéreo anual, verano e invierno, y pasa por las siguientes fases. Por una parte, AENA fija las capacidades aeroportuarias de cada uno de los aeropuertos coordinados. A continuación, se analizan y se reconocen por parte de AENA como coordinador los slots históricos que, conforme a la norma a que he hecho referencia, deben ser respetados como prioridad absoluta. Luego se reciben las peticiones de nuevos slots por parte de las compañías aéreas y se hace una propuesta de asignación inicial encajando las peticiones con los slots disponibles, dando la preferencia que exige la normativa comunitaria a los denominados slots históricos. A través de una conferencia internacional de coordinación de temporada, que se celebra en junio y noviembre respectivamente para las temporadas de verano y de invierno, tanto los operadores aéreos como los gestores reajustan esa asignación inicial de slots y se obtiene lo que se llama en el argot aeroportuario la programación de esa temporada. Hasta el inicio real de la temporada esa programación se va ajustando mediante un diálogo permanente entre las compañías aéreas y el coordinador responsable de los aeropuertos coordinados que —reitero— en España es AENA. Siempre y en todo caso hasta el 31 de agosto o el 31 de enero, según la temporada de que se trate, se pueden devolver slots sin penalización de ningún tipo por parte de las compañías en el caso de que no vayan a ser empleados, aunque se tenga derecho a ello. Los que se devuelven, obviamente, entran en la misma fase de asignación conforme a los criterios expresados.

Con estos criterios generales, voy a darle los datos de la situación del aeropuerto de Girona. Para la temporada de invierno del año 2002 se han coordinado 13 peticiones de vuelos. ¿Cuál es la situación actual? Me voy a referir en concreto a los vuelos que hay, a las peticiones de slots que se han hecho y a las que se han atendido y cómo, porque entiendo que la petición de comparecencia para hablar de la limitación de los vuelos entre Girona-Madrid-Girona debe referirse a esta situación que voy a comentar. En diciembre de 1999 la compañía regional Air Nostrum inició la operación de vuelos regulares de pasajeros en la ruta Girona-Madrid. Esta compañía, tras casi dos años de operación, abandonó la misma en noviembre de 2001. Desde esa fecha y hasta el pasado mes de abril de 2002, en que se reanuda las operaciones regulares de pasajeros, esa ruta no fue operada por ninguna compañía aérea. Desde el pasado mes de abril de 2002 son dos las compañías aéreas que operan en la ruta Girona-Madrid con servicios regulares de pasajeros, la compañía aérea de Intermediación Aérea, Intermed, y la compañía aérea Gestavi, comercializada con el nombre de Air Cataluña. En

concreto, Intermed, Intermediación Aérea, en la temporada de verano del año 2002, desde finales de marzo a finales de octubre, hizo operaciones regulares de pasajeros en la ruta Girona-Madrid con aeronaves tipo ATR de 50 plazas. Esta operación implicaba una doble rotación diaria, es decir, mañana y tarde con ida y vuelta del mismo avión de lunes a viernes, con slots aeroportuarios en el aeropuerto de Madrid-Barajas en las siguientes horas locales. Llegada del Aeropuerto de Girona a las 8:15 horas y salida posterior del mismo aeropuerto a las 9:05 horas; y por la tarde, llegada del aeropuerto de Girona a las 18:20 horas y salida hacia el mismo aeropuerto a las 19:15 horas para efectuar la pernocta del personal en el aeropuerto de Girona. Estos horarios han estado autorizados para toda la temporada de verano de 2002 que ha concluido el pasado 26 de octubre del corriente año. En cuanto a la temporada de invierno de 2002, que va de finales de octubre a finales de marzo, dentro del plazo que las compañías aéreas disponen para efectuar sus solicitudes de operación, la compañía solicitó la extensión de esta operación a la temporada de invierno. Los horarios que la compañía solicitó para esta operación en el aeropuerto de Madrid Barajas fueron los siguientes. Les doy los datos igual que he hecho antes de Madrid Barajas, porque donde están los problemas de capacidad no es en Girona, sino en Barajas, tanto para llegar como para salir: Por la mañana, llegada a las 8:55 horas y salida a las 9:45 horas; y por la tarde, llegada a las 18:25 horas y salida a las 19:15 horas. Durante la fase de asignación o coordinación inicial de slots para esta temporada de invierno —antes les dije las sucesivas fases por las que pasa este procedimiento— se realizó el análisis de estas solicitudes y, de acuerdo con las capacidades operativas definidas previamente para cada aeropuerto y a los principios del Reglamento 95/93 de la Unión Europea, se configuró esa programación inicial para cada compañía en cada uno de los aeropuertos de la red de AENA. En el caso de Intermed, los vuelos solicitados fueron priorizados durante la coordinación inicial de invierno —hablo siempre de la temporada 2002— con una de las prioridades existentes más altas, compañía nueva entrante en concreto y programación como continuación de la del verano 2002. Sin embargo, y a pesar de ello, hay una serie de factores que no permitieron asignar a la compañía los horarios solicitados para el vuelo de la mañana. La alta ocupación en el aeropuerto de Madrid Barajas —como les decía antes, les doy los datos no de salida de Girona, sino de llegada a Barajas porque es donde existen los problemas de slots— hace que todas las horas solicitadas por la compañía para su horario de mañana coincidan con la punta de operación de la mañana en el aeropuerto, 50 vuelos de llegada o salida a la hora cuando la capacidad es de 39. Por eso, en ese momento no había capacidad de otorgar slots para llegar al Aeropuerto de Barajas. Además debe tenerse en cuenta —y antes he hecho referencia a

ello— que con la publicación de la reforma del reglamento que antes he citado de la Unión Europea, producida a su vez a través del Reglamento 894/2002, por el que se reconocía el derecho de las compañías aéreas a reclamar como vuelos históricos, que implica máxima prioridad para la temporada de invierno de 2002, aquellas series de vuelos que tenían asignadas a fecha 11 de septiembre de 2001, se produce una congelación a favor de estos vuelos históricos aunque no los hubiesen operado, por esta excepción establecida por la Unión Europea a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001. Como el esfuerzo que hace AENA siempre es para intentar buscar soluciones a los problemas pactándolos con las compañías aéreas, se buscaron horarios alternativos lo más cercanos posible a la solicitud de la compañía que tuviesen cabida por slots disponibles y que fueron confirmados a la compañía en junio del año 2002 con las siguientes horas. Por la mañana, llegada a las 7:35 y salida a las 10:40 horas —les recuerdo que la solicitud era 8:55 y 9:45 horas— y por la tarde llegada a las 18:25 y salida a las 19:15 horas, que es lo mismo que había solicitado la compañía en este caso. Desde AENA, y a través de un sofisticado sistema informático, se revisan de forma diaria todos los problemas pendientes de solicitudes de slots para ir adecuándolos a los cambios que se producen, que son muchos, como es lógico, según evoluciona el tráfico y la capacidad o deseos de las compañías de prestar sus servicios, de tal manera que se pueden ir buscando permanentemente, en cuanto se produce alguna variación, alternativas de operación que se ofrecen a su vez a las compañías si se acerca a las pretensiones iniciales que plantearon y no pudieron ser atendidas. Como consecuencia de este estudio y revisión diaria que se realiza, se consiguió mejorar el horario del vuelo de la mañana de la compañía Intermed en el trayecto Girona-Madrid-Girona de la siguiente manera, que se ofreció a la compañía: lunes, miércoles y viernes llegada a Madrid Barajas a las 9 horas y salida a las 10:20 horas y los martes y jueves llegada a Madrid Barajas a las 7:45 horas y salida a las 10:20 horas. Estos horarios permitían, desde el punto de vista operativo, la doble rotación de la compañía en lunes, miércoles y viernes, con horarios muy próximos a los solicitados por ella; sin embargo, los martes y jueves estos horarios no permitían la operación del vuelo de la mañana.

Siguiendo con esta evolución de intentar acercarse permanentemente a poder dar a las compañías lo que solicitan, poco antes del inicio de la temporada de invierno de 2002, también se ofreció a la compañía la alternativa de la operación siguiente para los martes y jueves, que son, como les decía antes, los días en los que no habíamos logrado ofrecerles unos slots muy cercanos a los horarios pretendidos: llegada a Madrid Barajas a las 11,40 y salida a las 13,30 horas. Esta última alternativa fue aceptada por la compañía y permite la doble rotación o frecuencia diaria en la ruta Girona-

Madrid. Por lo tanto, la situación en estos momentos respecto a los vuelos de Intermed es la siguiente. Está volando la ruta Girona-Madrid con los siguientes horarios: lunes, miércoles y viernes, llegada a Madrid Barajas a las 9 horas y salida a las 10,20 horas, y martes y jueves, llegada a Madrid-Barajas a las 11,40 horas y salida a las 13,30 horas.

Como saben SS.SS., hay otra compañía —he hecho referencia a ella en la parte inicial de esta parte final de mi ya larga intervención— que opera también vuelos entre Girona y Madrid, que es la compañía Gestavi, que opera con el nombre comercial de Air Cataluña. Esta compañía tiene una única frecuencia diaria de lunes a viernes, con llegada a Madrid Barajas procedente de Girona, por la mañana, a las 7,35 horas y salida de regreso hacia el aeropuerto de Girona, por la tarde, a las 19 horas locales. Esos horarios de Air Cataluña están autorizados para la temporada de verano 2002 que concluyó el pasado 26 de octubre de 2002, y para la temporada de invierno esta compañía ha solicitado continuar durante todo el mes de noviembre con el servicio regular de transporte de pasajeros que venía efectuando durante la temporada de verano, que, como les decía, consiste en una única rotación diaria entre los lunes y los viernes. En este momento tiene autorizados por AENA, en el aeropuerto de Madrid Barajas, de lunes a viernes, una llegada procedente del aeropuerto de Girona a las 11,50 horas y regreso al mismo aeropuerto, por la tarde, a las 18,30 horas locales.

Esta es la información de que dispone este secretario de Estado sobre la situación de los vuelos entre Girona-Madrid, sus causas y sus antecedentes históricos. Con esto, señor presidente, si no se me ha olvidado ninguna comparecencia, creo que he repasado los temas que me ha planteado S.S. en el orden del día atinentes a los aeropuertos de Cataluña. Muchas gracias.

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

Como ya dijimos al inicio de la sesión, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), como solicitante de la comparecencia, para responder al secretario de Estado.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su extensa y detallada información, que hará que mi intervención sea corta y fácil porque nuestras solicitudes de comparecencia dirigidas al presidente de AENA quedan subsumidas en la suya y ha respondido a muchas de las preguntas que le teníamos que hacer antes de formulárselas, como suele suceder cuando el compareciente inicia la sesión. Como por escrito yo sólo tengo el orden del día y unas ligeras notas —trabajo sobre lo que nos dice el compareciente—, voy a hacer un comentario en relación con lo que usted nos ha explicado y siguiendo el orden en que usted nos lo ha presentado.

Respecto a los incidentes meteorológicos de hace unos días, usted nos ha dado una serie de explicaciones que me parece muy completa. No tengo mucho que comentar porque, si tuviese que hacer alguna crítica, cada uno tendría que asumir su parte de culpa cuando ocurren los incidentes, y este era un incidente-accidente meteorológico. Se podría hablar de que el centro de control es muy antiguo, es del año 1962, y que el aeropuerto ha tenido tiempo para mejorar estas instalaciones. AENA, en un momento de gran expansión del aeropuerto de Barcelona como fue el de su ampliación por las olimpiadas, no consideró que el centro de control tuviese que cambiar y no se cambió. Ha pasado lo que ha pasado y esperemos que no vuelva a pasar. Se produjo una situación meteorológica circunstancial un día concreto, pero 15 días antes se había producido otra, quizá no tan fuerte, que había deteriorado las líneas de desagüe de las lluvias. Quizá se podía haber sido más diligente en la recuperación de todo el material aportado al cauce de las rieras que después pudo obstaculizar el paso del agua. Yo reconozco que por parte de la Administración catalana quizá se podía haber hecho más. Cuando ocurrió el primer incidente, por parte de la Administración municipal se hicieron unas declaraciones: El ayuntamiento no puede más, pero ya lo tiene proyectado; además, necesita la colaboración financiera, que ya la tiene concedida. Pero cuando se repitió a los 15 días, incluso se pidieron dimisiones de autoridades de AENA, de la Generalitat, de la diputación, del municipio, etcétera, es decir, se tomaron las cosas de otra manera.

Esto no tiene que volver a pasar. Esperemos que así sea con todas las medidas que se van a tomar por parte de AENA dentro de su esquema. Todos tienen que pensar que lo que pasó puede volver a pasar, esperemos que no, pero todos tenemos que ser más diligentes en resolver la problemática. En cualquier caso, yo insistiré en que siempre nos olvidamos de una cosa muy importante, que es el trato al verdadero cliente del aeropuerto. Hace mucho tiempo que, cuando hablamos de aeropuertos, de AENA, se dice que el cliente de AENA son las compañías, pero el cliente verdadero es el pasajero. En los aeropuertos, son inevitables las grandes aglomeraciones de pasajeros porque la persona que quiere viajar va al aeropuerto y, aunque haya incidencias, no se va porque espera que su vuelo sea el que se arregle. Señor Blanco, yo estoy seguro de que la información que se da a los pasajeros, si es que se les da, no es lo suficientemente correcta; incluso, a mí me da la impresión de que hay una norma específica en los aeropuertos en el sentido de que cuanto menos información se dé, mejor. En televisión vemos al señor que sabe explicar muy bien las cosas, pero también vemos a otros que están indignados, y esto crea muy mal ambiente para el buen funcionamiento de los aeropuertos.

Analizaré a fondo la información que usted nos ha dado en relación con los días en que se han producido

los incidentes meteorológicos. Me parece muy bien lo que nos ha dicho respecto al nuevo centro de control. Analizaremos también todo el desarrollo horario que usted nos ha explicado con mucho detalle. Ahora no se puede hacer ni siquiera un comentario porque hay que estudiarlo, y así lo haremos cuando dispongamos del «Diario de Sesiones», pero a mí me parece que tenemos que trabajar mucho más la relación personal. En una interpelación al señor ministro sobre AENA, le manifesté que parecía como si al aeropuerto de El Prat no se le dedicase un cierto cariño.

Por otro lado, dentro del tema de las huelgas, hay una serie de cosas que pasaron los días 1 y 2 de abril con las llegadas. En Barcelona se dice que las relaciones entre los sindicatos no son muy buenas y que crean problemas. No voy a entrar en eso, porque el derecho sindical es el que es, pero hay una serie de pequeñas cosas que voy a citar y que calan en el pasajero.

Los 1 y 2 de abril se rompían faros de coches, de jardineras, para que se diesen de baja; no llegaban las escaleras ni los servicios mínimos a los aviones, y hay momentos en el que se produce la rebelión de pasajeros en los aviones. Cuando hablamos de obligaciones, hablar de delicadeza a mí me parece absurdo, pero hay que decirlo, porque en algunos aviones había personas disminuidas, con serios problemas de otro tipo, y eso no se soluciona. Yo voy a esperar a ver el expediente sancionador, ¿impondrá sanciones económicas a las compañías? Me da la impresión que se van a quedar tan tranquilas. ¿Les va a llegar alguna satisfacción a los pasajeros que estaban en aquellos vuelos? Tendrían que ser los primeros en recibir una satisfacción, resultado del expediente abierto a las compañías.

Está claro que buscaban aquellas fechas porque eran de Semana Santa, y vuelve a suceder, aprovechando unas fechas muy señaladas, esta vez con los equipajes que no llegan, que a los dos días nos enteramos que a los pasajeros se les ha engañado y lo que pasa es que no han llegado los equipajes con su avión y no se les dice, y están esperando, y cuando se anuncia que el equipaje del vuelo de Frankfurt va por la cinta 8, después salen por la cinta 20. Hay un día concreto, lo hemos visto por Telenoticias de Cataluña, que hay un momento que anuncian a los pasajeros un puente aéreo que llegan los equipajes por la cinta número 3 y salen cuatro o cinco maletas, y entonces una voz anuncia que en la cinta 14 también salen de Madrid y en la 21 —no sé si hay 21 cintas; en Madrid sí la hay—, pero resulta que alguien pone allí las maletas. ¿Quién controla esto? ¿Quién coge dos maletas las pone en una cinta y después otras las coloca en otra cinta? Aquí hay algo que no funciona y quisiera saber qué planteamiento tiene AENA para solucionarlo.

A finales de septiembre, en un puente aéreo, alrededor de las cuatro o cinco de la tarde llegamos a Barcelona mi compañera Mercè Pigem y yo, aparcan plataforma y estamos 25 minutos esperando que lleguen las

jardineras, y la gente ya de pie porque la reacción es levantarse. Desde el avión llamé al director del aeropuerto, buen amigo, que me dijo que ya estaban dadas las órdenes. Total, 25 minutos de espera. El miércoles de la semana pasada, íbamos varios diputados en el avión, entre otros el vicepresidente de la Comisión, señor Companys, y yo. Yo pongo ejemplos porque si estadísticamente a mí me tocan todas, me pregunto las que debe haber. Llega el avión y se va a *finger*, el *finger* está aparcado averiado y el avión parado allí esperando que venga la cinta y la cinta no viene y ya hacía tiempo, porque no había nadie en la cinta que estuviese trabajando intentando colocarlo. Entonces, tenemos que esperar 12 minutos a que vengan las jardineras y nos den un circuito de 300 metros, pero es que primero no llegan las escaleras, y cuando ya están las escaleras y podríamos bajar, no llegan las jardineras. En AENA hay algo que no funciona.

Otra cosa curiosa que pasó ayer mismo. Fui a las ocho y cuarto de la mañana al aeropuerto de Reus; no iba a coger el vuelo y no me voy a referir al vuelo Reus-Madrid, que sale a las nueve de la mañana. Era un día perfecto, no había mucha circulación, había más de 300 pasajeros esperando los vuelos charter. Llega el avión, pasa por encima de aeropuerto haciendo una vuelta, como siempre, después hace otra vuelta y después otra, yo estaba viéndolo y los taxistas decían: es que no ha llegado el de la torre. Era verdad, llegaba el avión con 10 minutos de adelanto a la hora de entrada y estaba dando vueltas porque no estaba el de la torre. Además, el piloto comunicó al pasaje: señores, estamos haciendo una gran tontería, ya que en estos momentos estamos dando vueltas porque la torre todavía no ha abierto. A los ocho y media, que es cuando abren, el avión, en un minuto, abajo. Estas pequeñas cosas le llegan al pasajero, y en Cataluña está dando la impresión de que AENA no va, y crea también las inquietudes de que esta gestión hay que hacerla de otra manera. Me dirá que son tonterías o son cosas pequeñitas, el piloto lo dijo, pero para nosotros gota a gota se va llenando el vaso.

Tengo una última petición que hacer, la que quiero profundizar, pero la tengo que trabajar rápidamente para que se debata en Comisión, que consiste en redactar el documento de creación de la subcomisión de aeropuertos que se aprobó en Pleno, dentro de esta Comisión, para analizar una serie de cosas, porque aunque usted nos ha explicado el plan director de Barcelona, que yo conozco bastante bien, deben conocerse los plazos, porque usted sólo ha hablado de 20 meses para la tercera pista, pero no sabemos gran cosa y habrá que hacer un seguimiento para que estemos no sólo informados sino bien informados y no tengamos que asumir todas las informaciones añadiendo una gran dosis de fe por nuestra parte, que la tenemos, que queremos tenerla, para que todo vaya funcionando y vaya bien, aunque

siempre nos queda algo sin aclarar. ¿Es culpa de todos? Puede que sí.

Para terminar, me gustaría que se añadiese lo que he dicho, esta especie de cariño. Me da la impresión de que Barcelona tiene un plan director y va marchando, pero cuando uno defiende lo suyo quizá lo hace con ese espíritu de conseguir un poquitín más. Le pido, señor secretario de Estado, que analicemos a fondo este tema en esa subcomisión que se ha de crear en esta Comisión y si alguien tiene que hacer el papel para tramitarla, esta tarde mismo me dedicaré a ello para que la podamos aprobar en Comisión, ya que lo fue en Pleno, y trabajemos para analizar todo este tema de una forma más rápida. La impresión es que el aeropuerto de Barcelona está ralentizadísimo, ¿Por qué? No lo sé, pero hay quien viaja y ve los ritmos de crecimiento de un sitio y los superritmos de crecimiento de otro sitio, que no tienen nada que ver uno con otro, pero en la retina sí que quedan. Por tanto, le pediría que pudiésemos hablar a fondo sobre estos temas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Saura, tiene la palabra en nombre del Grupo Mixto.

El señor **SAURA LAPORTA**: Creo que esta comparecencia tiene un riesgo que deberíamos evitar y es que hablar mucho y de todo no conduzca a nada. La intervención del secretario de Estado ha aportado mucha información, pero cierta información relativa a las adjudicaciones del nuevo centro de control, a las fechas, sería conveniente que se nos pudiera remitir.

Voy a centrarme en los efectos del temporal del 10 de octubre con dos o tres conclusiones, que me parece que deberían ser —como mínimo, las pongo encima de la mesa— algunas de las conclusiones que el secretario de Estado debería llevarse a partir de aquí. Primera cuestión, el 10 de octubre, ¿qué pasa? Pasa que se demuestra la fragilidad de las infraestructuras del área metropolitana de Barcelona, se destapan los problemas. Eso está así. De la intervención que usted ha hecho, señor Blanco, a pesar de haber dado horas, etcétera, no se visualiza lo que pasó allí, que fue muy grave, lo sabemos porque lo vimos por televisión, pero además lo vimos los que fuimos a ver lo que pasó. Ahí hubo un problema importante.

Segunda cuestión, esto pasa porque hay un efecto atmosférico absolutamente extraordinario, ¿sí o no? Yo digo que no, pero no es que lo diga yo, es que casualmente, ocho días después del 10 de octubre, el 18 de octubre en Barcelona hubo un congreso internacional, organizado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, precisamente sobre los efectos de las crecidas históricas de los ríos, donde dicen eso. Evidentemente llovió mucho, pero no para que ocurriera lo que ocurrió. Es decir, en ningún caso la conclusión puede ser que aquello era inevitable.

Usted ha dicho una cosa que me ha gustado: en parte lo que ha ocurrido es efecto de la ocupación del territorio. Creo que esa es una primera explicación. Pero si eso es así, ¿qué hacer para que esto no se repita? Creo que aquí hay tres cuestiones que están en las causas: primero, la mayor ocupación del territorio; en segundo lugar, lo que decían en el congreso internacional, la falta de planificación y de aprovechamiento y profundización de los estudios de impacto ambiental en la nueva ocupación del territorio.

En tercer lugar, creo que en lo que ocurrió el 10 de octubre también aparece la falta histórica de inversiones en esa zona. Usted ha leído las adjudicaciones para el centro de control, algunas de ellas las ha leído muy rápido, pero yo pensaba ¿y cómo es que esto se ha adjudicado ahora y no se ha adjudicado antes? Lo que le estoy diciendo es que creo que hay que desechar que unas lluvias como las que hubo puedan producir los efectos negativos que produjeron, eso era evitable, porque si no se produce un cierto discurso de justificar: cuando llueve no sé qué. Por tanto, hay que concretar mucho las causas, que para mí, insisto, son: ocupación irracional del territorio; falta de planificación en relación a las nuevas infraestructuras y falta histórica de inversión. Ya sé que usted me podrá decir —yo no soy socialista— que el Gobierno socialista no invirtió y que ustedes están invirtiendo, pero ustedes también llevan seis años invirtiendo ahí.

A partir de ahí, algunas de las cuestiones de futuro a las que se ha referido, así por encima me han parecido como muy largas en el tiempo. Usted ha dicho, por ejemplo, que el centro de control que se está haciendo desde 2001 se acabará en 2004. Me gustaría que en su intervención pudiera concretar un poco qué cantidad de la obra se ha adjudicado ahora, cuáles son los procesos, que tuviéramos una perspectiva importante.

Quiero concretarle tres cuestiones. Primero, en relación con la gestión general del ayuntamiento el señor Sedó explicaba todas las peripecias que pasamos todos los que vamos al aeropuerto. Él se refería a la de ayer, yo no cuento la que me ha pasado esta mañana. He llegado diez minutos tarde a pesar de haberme levantado a las cinco y media de la mañana, voy a evitar contarles mis peripecias en el puente aéreo esta mañana, pero el problema de fondo creo que hay que decirlo y es que hay que avanzar para acabar con una gestión muy centralizada de los aeropuertos. Cada partido tiene su fórmula, pero mientras que la gestión del equipaje de los viajeros de Barcelona dependa directamente de Madrid, va a haber problemas con las maletas, así de claro. El primer problema para hacer frente a esto no es quejarse continuamente, sino decir que la gestión supercentralizada en estos momentos de los aeropuertos es no la única, pero sí es una de las causas del mal funcionamiento de los aeropuertos.

Segunda cuestión. Si es verdad que lo que ocurrió no es achacable exclusivamente al tiempo y hay un pro-

blema de planificación, lo que hay que hacer es evitar que en lo que se está haciendo ahora se reproduzca esto. Por ejemplo —y es una pregunta que le hago—, usted ha hablado del estudio de impacto ambiental del aeropuerto de Barcelona. Esta declaración de impacto ambiental se hizo el 18 de enero de 2002. En el propio estudio de impacto ambiental se preveía y se decía que se necesitaban 14 nuevos estudios de impacto ambiental complementarios. Se han empezado a mover las obras sin que se hayan podido discutir estos informes y —no quisiera equivocarme porque igual anteayer llegaron todos— no estaban todos; la comisión de seguimiento ambiental que hace referencia al plan director del aeropuerto es una comisión que, así como hay otras como la de la depuradora del desvío del río o de la ampliación del puerto que me consta que funcionan —y por ello quiero felicitarles, porque estas comisiones de control funcionan—, no funciona a este nivel. Por tanto, lo que le estoy diciendo es que saquemos conclusiones de lo que pasó. Si de verdad podemos llegar a la conclusión de que una parte de los efectos negativos que se produjeron lo fueron por una mala ocupación del territorio no planificada, evitemos que esto ocurra, y evitar que esto ocurra es asegurar que en el proceso que ahora se acomete se toman medidas para que esto no vuelva a ocurrir. Y si, como decía la declaración de impacto ambiental inicial, se necesita hacer 14 estudios de impacto ambiental, hagámoslos bien y demos a la comisión de control posibilidades de que se cumpla lo que dicen los estudios de impacto ambiental, porque si no dentro de siete u ocho años otro secretario de Estado que estará ahí y otros diputados que estarán aquí dirán lo mismo: se ha inundado porque se hicieron mal las obras. Es decir, que ya que ocupamos excesivamente el territorio, como mínimo hemos de profundizar, de ampliar, de mejorar las condiciones de control.

Una última cuestión, una pregunta. En Cataluña teóricamente debería existir un plan especial para inundaciones, plan que debería estar homologado por la Comisión Nacional de Protección Civil. Mi información es que no está homologado, es decir, que a pesar de que incluso en Cataluña hace tiempo el propio Sindicato de Greuges hace dos años conminó a que se hiciera esto, tengo entendido que no lo está. Quisiera saber si usted tiene la información de si verdaderamente el plan que se debería hacer desde Cataluña, ese plan de inundaciones, está homologado y si en ese plan se contemplan algunas de las medidas que hay que tomar para que esto no se vuelva a repetir.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, le voy a decir algo que le he dicho en otras ocasiones: para la riqueza de la actividad parlamentaria, para la riqueza de la representación de la ciudadanía

española, sería muy deseable que comparencias como la que usted acaba de hacer se produjesen después de que los grupos parlamentarios hubiesen recibido los informes, a efectos de leerlos con detenimiento al menos durante 24 horas, y a continuación poder tener un debate rico. Si no esto de hoy es lo que es, y no me atrevo a calificar lo que es. En principio simplemente diré que es no dar la talla desde el punto de vista parlamentario en el análisis del funcionamiento de una infraestructura básica en el Estado español y particularmente en Cataluña. Hubiese sido deseable que ayer lunes usted hubiese remitido cuatro informes: uno, el de los acontecimientos del mes de abril; dos, el de los días 8, 9 y 10 de octubre; tres, un informe sobre la situación del plan Barcelona, y cuatro, el análisis del ministerio. Nosotros hubiésemos leído esos informes —bastaban 24 horas— y hoy hubiésemos tenido unas consideraciones ricas, fundadas y no estaríamos contando anécdotas personales que, desde luego, empobrecen y restan altura al debate parlamentario. Ese es el criterio del Grupo Parlamentario Socialista a través de este interviniente. Le rogaría que en otra ocasión lo hiciese, pero es bueno que los ciudadanos —que se meten en Internet y se meten en la página web del Congreso de los Diputados— sepan que la intervención que usted ha tenido de una hora y 20 minutos y que ocupará muchas hojas en el “Diario de Sesiones” es la lectura de unos 40 folios que le han hecho los servicios técnicos. Como estoy convencido de su altura democrática, espero que en la próxima comparencia no tenga que decirle lo mismo.

En segundo lugar, nos preocupa extraordinariamente lo que está ocurriendo en el aeropuerto de El Prat. Este diputado ha sentido curiosidad por leer documentos que ha elaborado el Gobierno de España a lo largo de los 10 últimos años ha elaborado. Tengo en mis manos uno de esos documentos, Coordinación de actuaciones sobre el puerto de Barcelona, el aeropuerto de El Prat e infraestructuras de acceso —es uno de los muchos documentos que he leído y es de octubre de 1982—, en el que se recogen los sucesivos planes directores del aeropuerto de El Prat en los últimos 14 años. Me he tomado la libertad también de leer documentos asépticos de colectivos académicos como el de la *Revista de Obras Públicas*, órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos de España, no vinculados a la Administración, y en su número de abril de 1994, dedicado a «La plataforma logística del delta del Llobregat, una operación de Estado» —ese es el título de ese artículo—, pone de manifiesto aquello en lo que todos coincidimos: que la operación del delta del Llobregat constituye una actuación de Estado mediante la que se persigue la configuración de una plataforma logística apoyada en el puerto de Barcelona y en el aeropuerto de El Prat. Quisiera que no nos perdiésemos en las lamentables anécdotas de las maletas, las jardineras, del slot; estamos en la Comisión de Infraestruc-

turas del Congreso de los Diputados de las Cortes generales y aquí hay que dar la talla en el análisis de lo que está pasando. Nos preocupa que está ocurriendo algo muy grave en la estructura de AENA, señor secretario de Estado. AENA se está —permítame el término coloquial, entrecomillado— desinflando en su gestión, cosa que lamentamos. Hay muchos parámetros que quiero ponerles de manifiesto desde mi óptica y desde la óptica de mi grupo parlamentario. En primer lugar, la verticalidad en el ministerio restándole auténtica autonomía y capacidad de gestión a AENA la está condenando y metiendo en una vía que puede conducirle a una situación de crisis; porque esto que estamos comentando lo están sufriendo decenas de miles de usuarios españoles en todos los aeropuertos de España. Aquí se ha producido por decisión gubernamental un debilitamiento; es más, el cargo de presidente de AENA —está el director general de AENA—, que recogen los estatutos, no está cubierto. Está verticalizado, no se da un paso sin la luz verde del secretario de Estado de Infraestructuras y del señor ministro. AENA, como ente auténticamente autónomo, ha dejado de serlo. Aquí, con esa circunstancia, se está fomentando el comentario generalizado de que esto está muy mal; desde algunas comunidades autónomas, ayuntamientos, confederaciones empresariales o cámaras de comercio se dice: si lo gestionásemos nosotros esto funcionaría mejor. Habría que pensar que a lo mejor eso es así.

Refiriéndonos específicamente al análisis de hoy, el Grupo Parlamentario Socialista se ha preguntado: ¿Ha ocurrido alguna inundación de esas características desde que el aeropuerto de El Prat funciona? Según los datos que nos han llegado, y leo a título anecdótico, desde el año 1948 —el arquitecto señor don Roberto Terradas y el ingeniero aeronáutico señor Alcalá fueron los autores del proyecto y obra del aeropuerto transoceánico de Barcelona en sus dos componentes, campo de vuelo e instalaciones aeronáuticas— no ha sufrido hasta ahora nada más que una inundación en el año 1983 en el que, por una acción equivocada del jefe de la oficina de mantenimiento en aquel momento —es un expediente que obra en la historia del aeropuerto de El Prat—, después de fuertes lluvias, el centro de control se inundó dado que en aquel momento se tomó la decisión de reventar el margen del canal de La Infanta para evitar la inundación de las pistas. Ahora se produce por segunda vez. Hay un comentario de técnicos muy cualificados, muy generalizado, coincidente con las consideraciones que ha hecho el señor Saura —que me ha precedido en el uso de la palabra— y es que se ha venido produciendo un avance urbanístico de determinadas características que ha venido acogotando al propio aeropuerto de El Prat que no es un ente aislado sino que está en el delta del Llobregat y, consiguientemente, vinculado al hecho de ocupación del suelo. Ese es un tema preocupante y el Grupo Parlamentario Socialista le pediría que AENA hiciese una auditoría a una consul-

tora especializada de las muchas a las que ustedes consultan —se habla de más de 5.000 millones de pesetas en contrataciones de ese ente que es el plan Barcelona a consultoras de muy diferente índole— en lo que a esos riesgos de inundaciones o de anegaciones se refiere; es decir, saber qué ocurre con las infraestructuras colindantes de evacuación de aguas pluviales o de diferentes características, adónde conducen y si en efecto están dimensionadas para impedir lo que podría ocurrir en un futuro, se ubique donde se ubique el centro de control de vuelo, que no deja de ser una anécdota. El problema no es dónde está ubicado o si venía del año 1960, el problema es que el propio aeropuerto de El Prat está en una zona de humedales, con una nueva pista, la que se hará, de longitud inferior a la actual entre cuyas cabeceras de pista hay dos humedales que se han respetado, desde luego. Está, pues, en una zona que es la que es.

En segundo lugar, nos preocupa lo que está ocurriendo en la gestión del aeropuerto y nos sorprende que un ministro que se ha caracterizado por producir ceses radicales en determinadas actuaciones no produzca un cese radical en el aeropuerto de El Prat probablemente de varios de sus ejecutivos. Hoy el aeropuerto de El Prat está mal gestionado y es un comentario generalizado por parte de todos los operadores. No hay auténtica autoridad gestora. Resulta inconcebible —podríamos seguir contando anécdotas de la basura y de lo que hemos visto en el aeropuerto de El Prat— que exista esa situación con toda una serie de operadores de *handling* o con toda una serie de entidades comerciales de muy diferente índole. No hay gestión con autoridad. Esa es responsabilidad directa suya, del director general de AENA y del señor ministro. Ustedes han hecho cambios y ahí no se ve ningún cambio.

En tercer lugar, me hubiera gustado que hubiera hablado de política de gestión del aeropuerto, de hacia dónde va el aeropuerto de El Prat. Nosotros creemos que el aeropuerto de El Prat no tiene precisamente unas perspectivas tan halagüeñas como las del aeropuerto de Madrid-Barajas. Hemos defendido —en terminología coloquial para entendernos— que el Estado español necesita un dipolo aeronáutico de igual categoría, un dipolo como es Barajas equivalente al aeropuerto de El Prat. Nadie puede negar que en los últimos años ha habido un descenso de volumen de carga, ya que tengo los datos, aunque estos serán solicitados con peticiones de información, que demuestran que en los tres últimos años ha habido un descenso acentuado en el volumen de carga y no sirve decir que la empresa Centro Logístico aeroportuario ha montado unas naves y las comercializa, las alquila y las vende, porque es una realidad objetiva. Otra realidad objetiva es, por ejemplo, que Iberia no ha tomado Barcelona como un *hub* hacia la zona del Magreb o hacia otras zonas del atlántico y por alguna razón será, porque no le da la infraestructura suficiente. La verdad es que muchas veces me quedo

asombrado cuando leo algunas declaraciones públicas diciendo: qué pena que no hay nada más que un vuelo a Nueva York. Pero si no lo hay no es porque no quiera AENA, sino porque AENA no le está aportando a las compañías operadoras la infraestructura suficiente y los medios suficientes para esa gestión.

Es cierto que en el aeropuerto de El Prat está creciendo el número de pasajeros, pero está perdiendo calidad de forma acelerada. ¿Por qué? Porque a diferencia del aeropuerto de Madrid Barajas, en El Prat se está concentrando una serie de compañías operadoras de bajo coste como EasyJet, Virgin, Go, etcétera, que no son operadores deseables —entiéndaseme la terminología, también entrecomillada— que consoliden un aeropuerto de estas características como *hub*. Compruebe y verá que prácticamente no operan en Madrid Barajas. Con esta política que se está siguiendo, el aeropuerto de El Prat no es que se vaya a quedar como subsidiario de Madrid Barajas, es que va a ser subsidiario de los aeropuertos europeos, del aeropuerto de Londres, del de Charles de Gaulle y del de Frankfurt. No va a ser un aeropuerto de ese nivel. Aquí hay un fallo estructural de gestión colosal. Me hubiese gustado que este debate de hoy estuviese centrado en el análisis de esas características y este interviniente no es depositario de ningún dogma ni de ninguna verdad absoluta, pero nos gustaría que ese fuese el debate. No del conjunto de anécdotas que aquí se han planteado, porque si continuamos con anécdotas le vamos a hacer un escaso servicio a una infraestructura que se ha venido debilitando por las circunstancias que fuesen. Señor Blanco, qué fácil es para un interviniente de un grupo parlamentario de la oposición hacer crítica al Gobierno, pero quiero que entienda que lo estoy haciendo desde una perspectiva positiva, porque en descargo de la Administración general del Estado tengo que decir que no es la responsable de que hoy en Europa haya unas políticas de liberalización del transporte aéreo que se comenzaron a poner en marcha a partir del año 1992, que los operadores aéreos tienen los comportamientos que fueren, operan como quieren, piden los *slots* que desean, pero creemos que se están desarrollando infraestructuras sin desarrollar políticas en paralelo, por lo que también se les debe culpar a ustedes de que los contenidos de determinadas directivas no se estén implementando. Por ejemplo, por qué no se han creado los comités de usuarios y funcionan como tales comités, tal como establece una directiva comunitaria a la que no puedo hacer referencia ahora porque no tengo el dato aquí, pero sí que hicieron ustedes referencia a ella. Este es un conjunto de actuaciones y de preguntas que este diputado desearía que nos contestase.

Barcelona dispone de dos unidades de gestión... El señor López-Amor está levantando el brazo, ya le molesta al portavoz del Grupo Parlamentario Popular la intervención del Grupo Parlamentario Socialista. ¡Hombre, si aquí hemos venido a construir!

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, no se altere, le ruego que continúe con su exposición, porque además ya anda usted justo de tiempo, ya ha consumido el tiempo del que disponía y no sé si los demás grupos quieren intervenir.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Una hora y veinte minutos para que el señor secretario de Estado lea documentos, no aporte nada y no se puedan hacer aquí otras consideraciones mas que contar anecdotillas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, si quiere usted cambiar el Reglamento sabe que esta no es la vía, porque existe otra vía para hacerlo, pero puede continuar usted su exposición abreviando lo necesario para que todos puedan intervenir.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Hace falta que la presidencia tenga buena voluntad.

Voy a formular una serie de preguntas al secretario de Estado: Primero. ¿Cuáles son las características del funcionamiento de esa especie de ente autónomo que es el Plan Barcelona? Segundo. Sobre la intermodalidad, indíquenos las razones por las cuales el ministerio no acepta los planteamientos que las entidades catalanas están haciendo llegar cara a que el AVE pase por el aeropuerto de El Prat. En los últimos días aparecen referencias claramente reflejadas. Tercero. Queremos conocer la relación detallada de las actuaciones que se llevan en el Plan Barcelona, consultoras, relación de los contratos y los volúmenes de los mismos. Cuarto. Elementos de ayuda a la navegación para todo el área de navegación aérea de Barcelona. Quinto. Contéstenos si se va a encargar una auténtica auditoría en la que se evalúe el impacto que ha tenido lugar en los últimos tiempos sobre todos los componentes del aeropuerto de Barcelona, tanto medioambientales, urbanísticos y de acceso, como consecuencia de los crecimientos de los municipios colindantes. Sexto. Características de la nueva pista, no solamente en lo que se refiere a la anécdota de la longitud, sino también a la distancia y, desde luego, los posibles riesgos de interferencias en lo que se refiere a los conos que generan las aeronaves en las operaciones de aterrizaje y despegue, como consecuencia de que sean dos pistas paralelas y tan próximas. Séptimo. Qué papel le asigna el Gobierno al aeropuerto de El Prat en la intermodalidad del transporte, su vinculación con el crecimiento de la zona de actividades logísticas portuarias y su conexión con la red de alta velocidad. Octavo. ¿El Gobierno va a abrir un concurso urgente para que haya tres operadores de *handling* en el aeropuerto de Barcelona y va a producir una modificación de la estructura de dirección a efectos de que se ejerzan las responsabilidades y un régimen sancionador y controlador inmediato sobre tantos y tantos operadores que están actuando hoy prácticamente a su aire en las infraestructuras aeroportuarias?

Estas son las consideraciones que le hago al señor secretario de Estado con el ruego de que las conteste en estos momentos, porque otras se las formularé por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, ¿desea intervenir? (**Pausa.**)

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Voy a intervenir brevemente utilizando el turno del Grupo Parlamentario Popular para manifestar una cosa que considero que es de bien nacidos, que es agradecer la comparecencia a solicitud propia del secretario de Estado y explicar que las demás peticiones de comparecencia del secretario de Estado, solicitadas por otros grupos parlamentarios, han sido con posterioridad a la que pidió el secretario de Estado para explicar lo que ocurrió los días 8, 9 y 10 de octubre en el aeropuerto de El Prat. Por tanto, quiero agradecer la petición de comparecencia a solicitud propia del secretario de Estado y su presencia, porque este dato me parece altamente significativo que demuestra tener no sólo una respuesta política sino una respuesta inmediata para explicar lo sucedido aquellos días. También tengo que decir que en esa solicitud de comparecencia del secretario de Estado se echa en falta la de algún grupo político que ha consumido un turno de debate extremadamente largo que no se ceñía exactamente —y hay que decirlo, señor presidente— al objeto de la comparecencia aquí solicitada. Quiero agradecer no sólo la petición de comparecencia realizada por el secretario de Estado sino también la solicitud de comparecencia efectuada con posterioridad por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Por tanto, estas son de verdad las urgencias históricas de explicación por parte de la Administración y del Gobierno, en la boca de su secretario de Estado, y la petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que con un carácter constructivo quería saber lo que ha pasado y, si es posible, eliminar los defectos que siempre se producen en toda organización humana.

La intervención del secretario de Estado, como nos tiene acostumbrados, ha sido brillante y verdaderamente exhaustiva. Creo que ha tratado todos los temas que debían tratarse y lo ha hecho incluso con un relato cronológico que parecía más el relato de una *movie* americana indicando la fecha y la hora en que sucedían los diferentes actos que se fueron produciendo a lo largo de esos días, evidentemente desgraciados. Si hay algo que no perdona nunca es la naturaleza.

Este grupo se da por satisfecho con la explicación efectuada por el secretario de Estado sobre este tema y también sobre el asunto tratado con posterioridad acerca del aeropuerto de Gerona. Creo que ha sido verdaderamente ilustrativo, por tanto no tenemos que hacer

ninguna otra pregunta, y si así fuera utilizaríamos los procedimientos parlamentarios regulados para ello.

Termino dando las gracias a todos los grupos y diciendo al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista —por alusiones me tengo que referir a él— que no se alborote tanto y que por el bien de todos creo que debe ceñirse un poco más al tono. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Por elemental obligación como consecuencia de la alusión de que he sido objeto por parte del señor López-Amor.

El señor **PRESIDENTE**: Usted sabe distinguir lo que es alusión y lo que es referencia. El señor López-Amor ha hecho referencia a su intervención, no le ha aludido en ningún tono peyorativo.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Le pido la palabra por alusiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, no tiene usted la palabra por alusiones porque no ha habido una alusión.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Muchas gracias. Me ha mencionado, señor presidente, y ha hecho una valoración.

El señor **PRESIDENTE**: Ha hecho una mención, señor Segura. No discuta con la Presidencia.

Vamos a dar la palabra al secretario de Estado quien nos explicará puntualmente toda la información que ha sido solicitada.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Intentaré comentar la información que se me ha solicitado y contestar, en la medida de mi capacidad, a las preguntas que se me han planteado. Como algunos elementos se han reiterado en las intervenciones de distintos portavoces, me permitirán S.S.SS. que en pro de no alargar excesivamente esta sesión, cuando los temas se hayan reiterado conteste una sola vez, aunque —repito— los temas se hayan planteado por más de uno de los portavoces que han intervenido.

Respecto a la intervención del señor Sedó, y refiriéndonos al primer tema que ha tratado, el de los incidentes a consecuencia del fenómeno meteorológico de los días 8, 9 y 10 de octubre, en primer lugar le agradezco obviamente el tono constructivo de su intervención porque creo que siempre ayuda más que las diatribas a introducir clarificación en los temas que son objeto de análisis en una comparecencia de este estilo, sin perjuicio de las opiniones que sobre esa clarificación de

hechos cada uno pueda tener y que seguro motivan juicios discrepantes legítimamente.

Quisiera resaltar, en primer lugar, que la responsabilidad en el mantenimiento, limpieza y conservación de la rieras no es de AENA, corresponde a la administración hidráulica, sea la estatal o la autonómica en el caso de que estén transferidas a la Administración de la comunidad autónoma las correspondientes competencias como sucede en el caso de las cuencas internas de Cataluña. Bien es verdad que, como dije antes, los días 9 y 10 de octubre AENA actuó por sí misma, ante el carácter perentorio de lo que estaba sucediendo, limpiando las rieras y poniendo máquinas retro a retirar obstáculos que existían y que dificultaban el desagüe de las aguas. Creo que se debe entender que en una situación de emergencia como ésta, todo el mundo, al margen del reparto formal de competencias, debe hacer lo que pueda para minimizar los efectos negativos, y creo que eso es lo que ha hecho responsablemente AENA. Como indiqué en mi intervención inicial, a la luz de esta experiencia AENA ha contratado una serie de obras (por supuesto, deberán ser autorizadas y supongo que están habladas con la Administración hidráulica de la Generalitat de Cataluña) que ayudarán a que en el entorno de las instalaciones aeroportuarias, o en este caso concreto del actual centro de control en explotación, no se vuelvan a repetir no ya fenómenos como estos —que dependen de la naturaleza—, pero sí sus consecuencias negativas. Que ante fenómenos así —utilizando la expresión de S.S.— todos tenemos que ser más diligentes, estoy de acuerdo. Uno no debe conformarse nunca con las consecuencias perniciosas, ni siquiera de los eventos naturales incontrolables, porque si bien es verdad que en manos de ninguna Administración ni de ningún ser humano está controlar cuando llueve mucho, cuando hay tormentas con rayos o cuando hay terremotos, sí hemos de tener una actitud permanente y diligente —que es el término que ha utilizado S.S.— para hacer todo lo que esté en nuestras manos a fin de evitar que esos fenómenos incontrolables en sí mismos produzcan consecuencias negativas, porque la prevención de éstas, al menos en parte, siempre están en manos de los seres humanos y de las administraciones en la parte que nos toca. Por eso, estoy de acuerdo en que ese tipo de fenómenos no sólo debe ser un hecho que sucede y que afrontamos como podemos sino que tenemos que hacer el esfuerzo, y creo que AENA, como he explicado en mi intervención inicial lo está intentando, de aprender de lo sucedido, ver dónde han estado los cuellos de botella —si me permiten esta expresión— que han provocado que el fenómeno incontrolado tenga consecuencias negativas e intentar, en lo que humanamente está en nuestras manos, remover esos cuellos de botella para que en caso de repetirse no produzcan las mismas consecuencias negativas.

Dentro de ese cruce de observaciones de los distintos portavoces y para mantener la unidad temática del

discurso, ante la observación del señor Segura de que a su juicio el fenómeno no era inevitable, tengo que decirle que no sé si era evitable o inevitable —el fenómeno meteorológico, como tal, no era evitable—, pero reitero que también ante lo inevitable hay que hacer el esfuerzo de poner los medios para que sus consecuencias sean lo menos negativas posible. Reitero que es lo que hemos intentado hacer diagnosticando las causas del suceso, sus consecuencias y adoptando una serie de decisiones, dentro del ámbito de nuestras competencias que permitan que ante otro suceso similar las consecuencias no sean las mismas.

Me dice, y estoy plenamente de acuerdo, que el verdadero cliente de AENA es el pasajero y no las compañías aéreas. Son los dos, pero hay que suponer que tanto las compañías aéreas como AENA al final están para servir al usuario del servicio de transporte o de las infraestructuras de transporte. Dice S.S. que la información que se da —reitero las palabras de S.S.— no es buena. En materia de información siempre se puede mejorar, como prácticamente en cualquier tema, pero no comparto con S.S. el juicio de que la información que se dio esos días no es buena. Creo que merece la pena tener en cuenta cómo se da esa información en unas circunstancias como éstas y el que da la información no tiene la seguridad absoluta —en ese momento está lloviendo y se está produciendo el colapso de determinadas instalaciones— de lo que va a pasar cinco minutos, diez minutos, una hora o tres horas después. Todos vamos viendo en tiempo real —por eso se constituyó un comité de crisis— las consecuencias de las lluvias, haciendo un seguimiento meteorológico, valorando las consecuencias en la operatividad de los sistemas —sean carreteras, ferrocarriles o aeropuertos en este caso— y prediciendo hasta cierto punto prudentemente qué va a pasar en las hora siguientes. A veces justificadamente, como es lógico, los pasajeros quieren más seguridad de la que se puede dar pues estamos en una situación de emergencia que no sabemos cómo va a evolucionar. Tenemos previsiones de cuánto va a durar la lluvia y de su intensidad pero no tenemos ninguna certeza; tenemos aproximaciones —porque hay muchos estudios hidrológicos— de cómo funciona el acuífero y la capacidad de desagüe pero no tenemos la certeza absoluta de en qué momento van a bajar las aguas. En un sistema complejo como es el del aeropuerto una parte de la capacidad de dar información y de predecir está en manos del titular de la infraestructura, que es AENA, y otra parte no está en sus manos y está en manos de las compañías aéreas. Pongo el ejemplo que señalaba en mi intervención inicial de cómo a partir de una determinada hora del día 10 todas las infraestructuras estuvieron en disposición de ofrecer perfectamente la máxima capacidad de servicio que tienen en tiempos ordinarios. La acumulación de retrasos por las compañías aéreas, por rotación de plantillas, etcétera hace que a pesar de esa disponibilidad total de

la infraestructura aeroportuaria, eso no se traduzca desde el primer momento en la prestación de un servicio ordinario sino que se tarde horas en recuperar la normalidad. Una vez que los servicios de AENA estuvieron en plena operatividad entran las compañías aéreas que también tienen sus limitaciones y su necesidad de gestión. Eso hace que la información que se pueda dar a los pasajeros a veces sea incompleta, incierta y con una fiabilidad que según el tipo de datos puede variar con el tiempo, lo que puede provocar esa sensación subjetiva de mala información. Creo sinceramente, sabiendo que todo es mejorable, que la información que se dio fue buena y acertada, a pesar de todos estos condicionamientos que admito a priori y que son los propios de una situación de emergencia y de la incertidumbre generada sobre sus consecuencias y sobre todo sobre su duración. De todos modos sí admito, dentro de lo que usted decía acerca de que todos tenemos que ser más diligentes, que los que más padecen las consecuencias de alteraciones de este estilo, los usuarios, deben ser siempre y para cualquier comité de crisis una de las preocupaciones obsesivas y permanentes intentando dar la mejor información, lo más puntualmente posible y con toda la fiabilidad que el juicio rápido en esas circunstancias cambiantes humanamente permite.

Decía S.S. con una expresión suave —que luego el señor Segura, aunque no esté presente, ha convertido en fuerte— que tiene la sensación de que no dedicamos suficiente cariño al aeropuerto de El Prat. Yo le quiero asegurar que desde el Ministerio de Fomento y desde AENA, como empresa integrada en el grupo Fomento, se trata con el mismo cariño a todos los aeropuertos. Con los aeropuertos pasa como con los hijos —si me permite una comparación entre una infraestructura y un ser humano—, a todos los queremos igual pero ese cariño igual exige tratamiento distintos porque son diferentes; todos mis hijos son distintos. Desde AENA se mira con el mismo cariño al aeropuerto de El Prat que al de Madrid al del Palma, al de Málaga o cualquiera de los existentes en la red. Se ha hecho un traje específico al aeropuerto de El Prat en función de sus necesidades y potencialidades del aeropuerto porque ese cariño igual exige un tratamiento desigual —no discriminatorio— diferenciado y acorde a las características de cada aeropuerto que llamamos plan Barcelona. En ese sentido, creo que afirmaciones como las que ha hecho, no S.S. sino el señor Segura, acerca de que había desatención, olvido y absoluta deficiencia de gestión del aeropuerto de El Prat no se corresponden con la realidad. Una cosa es que debamos mejorar siempre en un esfuerzo permanente no abandonable jamás por progresar en la gestión de cualquier aeropuerto —por tanto, también el de El Prat—, una cosa es que debamos aprender de nuestros propios errores e insuficiencias en las crisis para mejorar esa gestión que siempre es mejorable en el aeropuerto de El Prat y en la gestión de cualquier organización humana y otra cosa es que

creo que ese esfuerzo ya se está haciendo, que se le está tratando con todo cariño, que se está realizando una inversión para que ninguna de sus potencialidades reales se vea limitada por falta de infraestructuras, misión que corresponde a AENA.

En cuanto a los sucesos de los días 1 y 2 de abril (y lo puedo extender al resto de incidentes o anécdotas que ha comentado S.S. sobre retrasos, vuelos en los que no llegan las escaleras, las jardineras, etcétera), quisiera hacer dos consideraciones. La primera, en un sistema complejo como es un aeropuerto o en cualquiera de ellos en España y fuera de España, puede haber fallos, obviamente, y de hecho los hay por desgracia. Hay que tratar de no acostumbrarse a los fallos, aprender de cada fallo para intentar que no vuelva a repetirse y ese es el esfuerzo que desde el Ministerio de Fomento hacemos y exigimos a AENA. En todo caso, me permitiré S.S. que haga una referencia al juicio final sobre la gestión del aeropuerto de El Prat que hago extensiva a la consideración hecha al respecto por el señor Segura. De los defectos que se han puesto de manifiesto esta mañana, todos los que se han mencionado, salvo en su caso el fallo técnico de un *finger* al que ha hecho referencia S.S. que le cogió a usted en el avión, todos los demás fallos son deficiencias que no corresponden a la gestión directa de AENA, corresponden a concesionarios, a la planificación urbanística, a los estudios de inundabilidad, a mil cosas que no corresponden a la gestión de AENA. Ello no quiere decir que no le preocupe a AENA, a AENA le preocupa todo lo que tiene que ver con el aeropuerto, pero cuando los fallos son de un concesionario o de una compañía aérea que presta un servicio bajo su responsabilidad, de la planificación urbanística o de las licencias de construcción sobre el territorio, obviamente AENA no es el responsable de esa mala gestión si se produce, como tampoco es responsable de la buena gestión si se produce por parte de esos agentes. Por tanto, creo que extrapolar datos concretos de cosas que no se han hecho bien por alguno de los mil agentes que incide u opera en el aeropuerto o sus alrededores, no implica por sí mismo mala gestión de AENA. Para hablar de una mala gestión de AENA o de una mala gestión de los responsables en concreto de la dirección del aeropuerto de El Prat, habría que hablar del ámbito de competencia de AENA o de los gestores del aeropuerto de El Prat en concreto, debate al que estamos siempre abiertos y que nosotros mismos generamos en el seno de AENA para intentar mejorar siempre los procedimientos, las decisiones y las formas de operar.

Me preguntaba S.S. por incidentes concretos, como por ejemplo si se rompían faros de las jardineras, quién controla las maletas en las cintas, si les va a llegar a los pasajeros algo como fruto del expediente sancionador que se ha abierto a la compañía de *handling*. El expediente sancionador a la compañía de *handling* acabará bien en archivo, hipotéticamente, o bien en la imposi-

ción de una sanción y esa sanción no va a los pasajeros; los pasajeros tienen un contrato de transporte con la compañía aérea y si creen que se les han infringido perjuicios o que no se han respetado los términos del contrato deben reclamar a la compañía. No es AENA quien puede fijar indemnizaciones a favor de los pasajeros. No es jurídicamente viable ni a través del expediente sancionador a la compañía de *handling* ni fuera del expediente sancionador a la compañía de *handling*. En cuanto a quién controla las maletas y quién las pone en la cinta, este es uno de los servicios que presta la compañía de *handling*. Si no llegan jardineras o escaleras también es la compañía de *handling* la que presta ese servicio, y por tanto la responsable del mismo.

La conclusión final de su intervención, antes de solicitarme plazo sobre las obras del plan Barcelona, ha sido que ustedes tienen la percepción en Cataluña de que AENA no va. Yo no comparto esa percepción. Como le he dicho antes, AENA está haciendo un esfuerzo permanente de mejora. En el aeropuerto de El Prat está haciendo un esfuerzo inversor muy importante que creo manifiesta más que cariño; manifiesta compromiso político y económico con el futuro del aeropuerto de El Prat en sí mismo y como aeropuerto *hub* en la redistribución del servicio de transporte en el conjunto de la Península y en todo nuestro entorno. No creo que se pueda decir que no funciona un aeropuerto que atiende casi 21 millones de pasajeros, que administra 273.000 operaciones de aeronaves y que administra 86.000 toneladas de carga. Se podrá decir que puede mejorar, por supuesto; que debe mejorar, por supuesto; pero cuando se está gestionando este volumen de movimiento en un sistema tan complejo como es un aeropuerto, con crecimientos continuados de los tráficos aéreos por encima del 10 por ciento durante muchos años, creo que el juicio de decir que no funciona puede ser un poco exagerado. Reitero, si el no funciona se convierte en hay que mejorar, estaría plena y absolutamente de acuerdo.

En cuanto a las obras del plan Barcelona y sus plazos, los plazos son los que figuran en los contratos de adjudicación, que se hacen públicos y es donde informamos de la adjudicación por parte del consejo de administración de AENA de cada una de las obras. Aunque ahora no voy a leer los contratos, S.S. tiene esa información a su disposición cuando tenga a bien solicitárnosla por el procedimiento correspondiente.

En cuanto a la intervención del señor Saura, en parte común si no en el tono sí en los contenidos con la del señor Sedó, debo decir que de las tres cuestiones que ha mencionado inicialmente como juicio global de las consecuencias de los fenómenos meteorológicos de los días 8 a 10 de octubre, sobre la fragilidad de las infraestructuras en el entorno metropolitano de Barcelona, sobre la falta histórica de licitación de inversiones y sobre el carácter evitable de lo que ha pasado, no voy a entrar en hacer un juicio global en parte porque las

infraestructuras no son competencia de este ministerio, y por tanto hablar del conjunto de las infraestructuras metropolitanas —aunque uno pueda tener su juicio personal— excedería de lo que es mi competencia y el objeto específico de esta comparecencia. En cuanto a la falta histórica de inversión —y usted mismo lo ha adelantado suponiendo lo que iba a contestar—, yo puedo hablar de la inversión que tenemos en marcha en este momento, programada o en ejecución que creo es la inversión más importante históricamente realizada en todo el entorno metropolitano de Barcelona. Compárese con cualquier época. Alguien ha citado en sus intervenciones el denominado plan Delta, que tengo el honor de copresidir la comisión que hace el seguimiento del mismo, donde se incluyen, entre otras cosas, las actuaciones del plan Barcelona y que implica en ese entorno la realización de las mayores inversiones que nunca se habían conocido. ¿Por qué? Porque hay unas potencialidades que estas infraestructuras para el transporte que estamos haciendo allí, carreteras, ferrocarriles, ampliación del puerto, ampliación del aeropuerto, etcétera, pretenden potenciar.

Respecto a la planificación que le preocupa cara al futuro de estas infraestructuras, debo decirle que existe esa planificación. Precisamente la comisión que copresido alternativamente con el consejero correspondiente de la Generalitat de Cataluña tiene como objeto garantizar esa planificación y allí estamos representados. A finales de la semana pasada se ha celebrado una de las comisiones permanentes del seguimiento del plan. Está representada la Administración general del Estado, AENA, Puertos, las empresas ferroviarias, la Generalitat de Cataluña, Aguas de Cataluña y todos los ayuntamientos del entorno del delta. Todos juntos planificamos, los que hacemos las obras y los que no las hacen, desde el punto de vista medioambiental, desde el punto de infraestructuras y desde el punto de vista de la incidencia en el territorio de la concomitancia de tantas obras a la vez, para facilitar el engarce con las vías urbanas de transporte, los movimientos de tierras, la circulación de camiones, etcétera. Eso es planificación, y es un buen ejemplo en España en estos momentos de lo que es una planificación entre distintas administraciones cuando se produce una concurrencia de obras tan relevante en tan poco tiempo en tan específico trozo del territorio nacional.

Respecto a los temas concretos que me ha planteado, S.S. ha puesto en mi boca que el centro de control se acabará en 2004 y me pregunta qué parte de la obra se ha contratado ahora. Recuerdo lo que he dicho anteriormente. El centro de control se acabará en 2003/2004 y se instrumenta a partir de ese momento. El aparataje que hay que poner se puede poner cuando se acaba la obra y eso es lo que se hará a partir de 2003 en el momento que se concluya la obra, sin perjuicio de que toda esa instrumentación ya está en fase de adquisición o adquirida por AENA, como es lógico y no se

ha contratado ahora nada, todo estaba contratado, habiendo empezado las obras en febrero de 2001. No hemos contratado nada nuevo para este nuevo centro de control a raíz de estos incidentes, sino que son obras que están en marcha desde hace casi dos años.

Luego hace algunas afirmaciones con las que discrepo, aunque, dado su carácter no argumentado ni fundado fácticamente, me resulta difícil rebatirlas en su contenido o fundamentación, como esa tan taxativa de que las maletas se seguirán perdiendo mientras haya una gestión centralizada del aeropuerto de El Prat desde Madrid. Debo decir en primer lugar, que la gestión del aeropuerto de El Prat no está centralizada, El Prat tiene su propio director que, eso sí, está en una organización mayor, pero El Prat lo gestiona su propia dirección y el servicio de maletas lo gestiona una concesión otorgada en el aeropuerto de Barcelona para el aeropuerto de Barcelona. Eso no es gestión centralizada. Otra cosa es que el aeropuerto de El Prat está en una organización llamada AENA y AENA está dentro de esa unidad de funcionamiento que es el grupo Fomento, dirigido por el Ministerio de Fomento, que a su vez está dentro del Gobierno, etcétera, pero la gestión está descentralizada. ¿Por qué presupone usted que si fuésemos a otro modelo hipotético de gestión las maletas no se perderían? Lo desconozco y no puedo obviamente contraargumentar a esa afirmación hecha en el aire.

Quiero decir que a mi juicio ha mezclado dos cosas que conceptualmente deben distinguirse: la referencia a una mala ocupación del territorio con la declaración de impacto ambiental del aeropuerto y las comisiones de seguimiento que establece la propia declaración de impacto ambiental. Yo creo que son cosas distintas y conviene distinguirlas. La ocupación del territorio en el entorno aeroportuario no es tema de la declaración de impacto ambiental de las obras del plan Barcelona ni tiene nada que ver con las comisiones que crea para el seguimiento específicamente de las huellas de ruido la declaración de impacto ambiental; el territorio es una cuestión competencia de las administraciones urbanísticas y de ordenación del territorio, es decir de los ayuntamientos y la correspondiente comunidad autónoma, que son las que aprueban los planes urbanísticos, planes de ordenación del territorio, licencias, etcétera, y eso no lo hace la Administración aeroportuaria ni es objeto, reitero, de la declaración de impacto ambiental. Por tanto, júzguese buena o mala la gestión del territorio que se hace en ese entorno del aeropuerto y que afecta al aeropuerto, pero no es competencia del propio aeropuerto.

Otra cosa es la declaración de impacto ambiental. La declaración de impacto ambiental del plan Barcelona, que se produjo a principios de este año, es una declaración que como establecen la normativa comunitaria y la correspondiente legislación española, hace la valoración, en base a un estudio de impacto ambiental, de la incidencia ambiental de las obras que configuran el

conjunto del elenco del plan Barcelona y de las condiciones, por exigencia medioambiental, con que estas obras deben realizarse, y específicamente determina una serie de condicionamientos respecto a la configuración de la explotación del aeropuerto y su incidencia, vía medición del ruido, en las huellas sonoras y en el territorio que rodea al aeropuerto. Eso es lo que se sigue a través de una comisión, que tal como ha sucedido con la declaración de impacto ambiental para las ampliaciones de Barajas se crea por la propia declaración de impacto ambiental para el funcionamiento operativo subsiguiente del aeropuerto ampliado de Barcelona. Estamos hablando, reitero, de dos cosas distintas, que a mi juicio no deben mezclarse.

En todo caso, que la declaración de impacto ambiental, como casi todas, dicho sea de paso y más las que hacen referencia a obras especialmente complejas o intensas en el territorio, prevea que haya estudios complementarios no quiere decir que no estén hechos los estudios necesarios para formular correctamente y con fundamento la propia declaración de impacto ambiental. La declaración de impacto ambiental se fundamenta en un estudio ambiental que si contiene la información suficiente da lugar a que se produzca la declaración, y si no el órgano ambiental reclama que se amplíe. Producida la declaración de impacto ambiental, la misma —y eso es normal en todas las declaraciones de impacto ambiental— pide que en fases sucesivas, antes de ejecutar las obras, mientras se ejecutan o después para hacer un seguimiento y evaluación, se hagan nuevos estudios. Es un mecanismo que yo creo ayuda precisamente no a hacer inválida la declaración, sino a hacerla más eficaz, profundizando a posteriori en la fase en que se debe hacer esa profundización, en los contenidos de la misma y en su seguimiento, para que el juicio ambiental no quede paralizado en un momento en el tiempo, sino que extienda su eficacia a la fase de construcción y explotación de las obras, pero eso no tiene nada de negativo, sino que es un buen mecanismo para trabajar en materia de medio ambiente.

Por último, en cuanto a la pregunta que me hace sobre si está homologado el plan especial de inundaciones de Cataluña, no tengo ni idea, no corresponde al Ministerio de Fomento aprobar esos planes, es competencia de las comunidades autónomas y ni siquiera sé si en alguna norma está previsto que haya homologación de ese tipo de planes. Creo que no, y lo digo recordando mi época de secretario de Estado de Aguas, pero no prejuzgo que sea así después de que yo me haya ido del Ministerio de Medio Ambiente.

En cuanto al señor Segura, como no está, y si me permite en justa proporcionalidad a su ausencia no voy a detenerme con mucho detalle en las cosas que ha dicho, pero dado que queda constancia de lo dicho por el señor Segura en el «Diario de Sesiones» no me gus-

taría dejar pasar sin que consten mis palabras respecto a algunas de sus consideraciones.

En cuanto a la entrega de informes previos a la comparecencia por parte de este compareciente, debate que tenemos cada vez que comparezco, me remito al Reglamento del Congreso, que creo cumplo escrupulosamente, y en este caso concreto sí debo decir que cualquier diputado podía habernos pedido informes por escrito o pedir la comparecencia. Se ha pedido la comparecencia y comparezco. Si se hubiesen pedido informes por escrito, los habríamos enviado. Creo que eso es respetar honestamente el Reglamento y la libre opción de los señores diputados a plantear el tipo de debate en cualquiera de las formas previstas en el Reglamento, opción que siempre está a su disposición.

Ha hecho una referencia que me gustaría contestar sobre que AENA se está desinflando y que hay excesiva verticalidad de Fomento negativa para AENA. Yo no la comparto, obviamente. Creo que AENA —y antes he dado algunos datos referidos al aeropuerto de El Prat— ha soportado con un nivel de eficacia bastante elogiable aunque mejorable siempre, el crecimiento más espectacular del transporte aéreo que se ha producido en toda la historia en los últimos diez años, y lo ha soportado con dificultades, con problemas, con tensiones, pero lo ha soportado bastante bien, y además de planificar a la vez que hacía frente a esos crecimientos —reitero el dato que he dado en algún momento de esta comparecencia— de hasta el 10 por ciento anual sostenido durante una década del tráfico aéreo, ha sido capaz de gestionar ese crecimiento y a la vez formular los planes de crecimiento del sistema aeroportuario para evitar que haya colapsos de futuro.

En este sentido me gustaría decir expresamente que en la pasada legislatura, siendo Rafael Arias-Salgado ministro de Fomento, se tomaron dos iniciativas que están demostrándose absolutamente claves para el futuro del sistema aeroportuario de España, que son precisamente los planes de los que estamos hablando esta mañana, el plan de El Prat y el plan Madrid. Sin haberse puesto a trabajar en aquellos momentos en diseñar el futuro necesario en materia de infraestructuras de los dos grandes aeropuertos que hacen el efecto redistribuidor del tráfico aéreo a y desde España, en este momento el transporte aéreo en España estaría colapsado. Reitero que el que se hayan gestionado esos crecimientos, que se haya gestionado la liberalización del tráfico aeroportuario y además se haya sido capaz de planificar con prudencia y tiempo el futuro, más bien acredita que hay una organización con una gran capacidad de adaptación a lo que le demanda el mercado, lo que demandan sus clientes, los usuarios del transporte aéreo, con capacidad de gestión y de planificación hacia el futuro, lo que en todo caso a mi juicio merece elogios, más que críticas, aunque siempre sea perfeccionable, si nos atenemos no a prejuicios por razones ajenas al servicio aeroportuario, sino a un análisis de la

organización de AENA y de lo que está dando de sí misma durante los últimos años y en estos momentos.

Otra cosa es que evidentemente AENA se integra en el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Fomento asume sus responsabilidades, y por tanto desde el Ministerio de Fomento se dirige AENA, obviamente, y eso no me parece que sea criticable ni para avergonzarse, creo que es una cosa buena y positiva.

También ha hecho referencia el señor Segura al tema que he comentado del exceso de urbanización en los entornos de El Prat, reitero que es un tema de las competencias propias de las administraciones locales y autonómica.

En cuanto a la acusación singular de que el aeropuerto de El Prat está mal gestionado, como ya he dicho contestando al señor Sedó y con carácter general no comparto en absoluto ese juicio. Si el juicio se formula diciendo que el aeropuerto de El Prat, como todos los aeropuertos, como todas las direcciones generales del Ministerio de Fomento y las entidades, debe mejorar su gestión, de acuerdo. ¿Que está mal gestionado? No estoy de acuerdo, y reitero los datos de cómo ha asumido ese volumen de pasajeros, de operaciones de toneladas de mercancía en incremento permanentemente, manteniendo el servicio y a la vez que planificaba y empezaba a desarrollar las obras del nuevo plan Barcelona. Otra cosa —reitero— es que hay que mantener siempre un espíritu y una tensión de mejora para obtener una calidad óptima del servicio, aunque nunca se llegue al cien por cien de ella.

Luego, para acabar, ha hecho el señor Segura una serie de preguntas concretas que entiendo tienen poco que ver con el objeto de esta intervención, pero sin contestarlas una a una, con permiso del presidente, brevemente haré alguna referencia a su contenido. Plantea el señor Segura cuáles son los criterios de funcionamiento de lo que ha calificado como esa especie de ente llamado plan Barcelona. Para que SS.SS. tengan la información correcta he de decirles que el plan Barcelona no es ninguna especie de ente ni es ningún fantasma operativo u organizativo. El plan Barcelona es el nombre que hemos dado al equipo que sigue la gestión del conjunto de las obras que están planificadas para el crecimiento del aeropuerto de El Prat. Esas obras las define, las licita y las contrata el consejo de administración de AENA, no hay por ahí un ente fantasmagórico llamado plan Barcelona que contrate 5.000 millones de ingeniería, como ha dicho el señor Segura. Los contratos los hace el consejo de administración de AENA que tiene la capacidad, y luego hay un equipo técnico, como es obvio, que dirige las obras en Barcelona, como hay uno que las dirige en Madrid en el plan Barajas.

Me ha planteado también, aunque no tenga nada que ver con el tema que hablamos, por qué no admitimos la propuesta que se nos ha hecho recientemente sobre la conexión entre el tren de alta velocidad y El Prat. Tengo que decir que el Ministerio de Fomento, el 10 de octu-

bre del año 2001, suscribió un protocolo o convenio con la Generalitat de Cataluña y los ayuntamientos del baix Llobregat, en el cual se definió de común acuerdo y después de muchos meses de negociaciones y estudios de posibles alternativas, un trazado para la llegada de la alta velocidad a Barcelona. Lo que está haciendo el Ministerio de Fomento es aplicar lo que se pactó entre todos, libre y voluntariamente, después de pensarlo mucho hace un año, y por eso no vamos a permitir que se cambie. Otra cosa es que en ese mismo convenio pactamos —y eso sí lo respetamos, porque nosotros respetamos lo que pactamos— que la definición de la conexión del aeropuerto de El Prat con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona la podía diseñar la Generalitat de Cataluña, financiándola ella, para que llegase el AVE antes de 2004 al aeropuerto. Mantenemos esa apertura a que sea la Generalitat quien defina y nos diga, financiándola, cuál es la conexión del aeropuerto de El Prat con la línea Madrid-Barcelona. Por tanto, el Ministerio de Fomento no se niega a que el aeropuerto de El Prat esté conectado con la línea de alta velocidad; lo admite porque así lo pactó, pero no está dispuesto a penalizar el conjunto de la línea con una desviación que implica unas pérdidas de tiempo que restan competitividad al conjunto de los usuarios de la línea para beneficiar a la minoría, en términos cuantitativos, según todos los estudios de demanda, que accederían al aeropuerto o desde el aeropuerto a la red de alta velocidad, subiendo y bajando allí mismo.

No va a haber ninguna interferencia entre las pistas, la actual y la nueva, cuando estén operando como pistas paralelas y próximas. El estudio operativo de las pistas del nuevo aeropuerto de Barcelona está hecho, está valorado en la declaración de impacto ambiental, y por tanto en cuanto a la referencia a interferencias —que no sé muy bien lo que quiere decir— hecha por el señor Segura, éstas no existen. Son dos pistas perfectamente operativas, según todos los entendidos en gestión aeroportuaria y del tráfico aeroportuario.

En cuanto a la pregunta por los nuevos concursos de *handling*, aunque no está el señor Segura sí debo decir que como todo el mundo conoce las vigentes concesiones de *handling* concluyen a finales de este año, y por supuesto licitaremos de nuevo los concursos. Además en el caso de Barcelona, como ya indicó el ministro en esta Cámara, se va a abrir ese concurso a un tercer operador de *handling*, para que haya más prestadores del servicio, más competencia entre ellos, y en consecuencia esperamos más calidad en el servicio que se presta.

Por último, señor López-Amor, tengo que agradecerle su intervención, porque ha resaltado lo que en todo caso creo que es un valor democrático y político y es que el Gobierno, cuando hay algo que se debate o preocupa a la opinión pública, pida comparecer en esta Cámara, y ante ustedes, que son los que representan a la soberanía popular, dé la información para que a la

luz de la misma puedan hacerse los juicios fundados que SS.SS. consideren pertinentes.

Con esto, señor presidente, y seguro que me he olvidado alguna cosa, doy por concluida, si no se me dice algo distinto, esta segunda intervención de mi primera comparecencia. **(Los señores Sedó i Marsal y Saura Laporta piden la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS.SS, la comparecencia ha terminado.

Como el señor Sedó ha solicitado la palabra en primer lugar, ¿señor Sedó, a título de qué?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Para una segunda y breve intervención, para hacer algunas matizaciones. Si no es posible, lo que tengo que decir lo diré en la otra intervención respecto al aeropuerto de Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, yo daría un segundo turno de palabra si se tratase de alguna pregunta o aclaración concreta, pero no para restablecer el debate de la comparecencia, habida cuenta que nos queda otra comparecencia y que en ésta se ha consumido ya mucho tiempo.

Si lo que quiere es una aclaración o una pregunta, como ha sucedido otras veces, lo podrá hacer. Si no, podrá tener otra intervención después.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Era para hacer un comentario final a esta intervención. La otra comparecencia no es de intervención directa de mi grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Saura.

El señor **SAURA LAPORTA**: Renuncio, porque lo que pretendo es rebatir bastantes cosas que ha dicho el señor secretario de Estado. Simplemente para que conste que en relación al tema de si funciona bien el aeropuerto y de las inversiones hay opiniones distintas, no más sino de la sociedad catalana, y ese es el problema, que el ministerio tiene una opinión muy distinta de la que tiene hoy la sociedad catalana en relación a estos temas.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar la palabra por un minuto a los portavoces que quieran intervenir, y les ruego sean concisos en el tema, procurando no reabrir el debate sino solicitar aclaraciones o manifestar alguna discrepancia, que también es perfectamente admisible.

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, no se trata de una discrepancia ni de reabrir el debate, pero necesito más de un minuto. En todo caso le ahorraría el minuto después, porque no intervendré.

Quisiera hacer dos manifestaciones. He dicho en principio que venía aquí con un papel, el orden del día, porque tengo un criterio de lo que es una comparecencia y cuando pido una comparecencia es porque necesito que el compareciente me informe. No me preparo 40 folios, cuando sólo tengo tiempo para utilizar 10; no vengo a demostrar nada, vengo a obtener información, por lo que no me siento aludido por lo de la talla parlamentaria de mi intervención respecto a las palabras del secretario de Estado y las del secretario de Estado respecto a las mías o en cuanto a la información general que nos ha dado, porque no creo que haya sido baja la talla parlamentaria, no lo creo. Creo que se trata de una información muy válida para trabajar sobre ella.

No he venido aquí a demostrar que conozco muchos dictámenes, muchas directivas y que tengo mucha información, que la tengo y la puedo consultar. A mí me interesa llegar a quien me ha traído aquí con una información que pueda entender fácilmente. De ahí el uso de la anécdota. Me interesa solucionar temas, y la anécdota de hoy se debe a que con las anécdotas llegas a poder conocer lo que siente la gente, el usuario. Y al usuario le van más las anécdotas que saber si hay una directiva europea que nos dice esto y aquello. Habrá técnicos especialistas a los que sí les interese, pero si en estos momentos se realizase por parte de AENA una encuesta respecto al aeropuerto de Barcelona, sería muy negativa para AENA. ¿Y de dónde procede esto? De la suma de anécdotas, sean de AENA sean de las compañías de *handling*, pero las compañías de *handling* las ha contratado AENA.

Hay que decir algo más, y es que hay alguien que sale beneficiado, de un tiempo para acá, porque antes, en todo el mundo aeroportuario, cuando pasaba algo la culpa siempre era de Iberia. En este país la mentalidad de la gente era que todo lo que se refería a aviones era de Iberia, cuando no era verdad. En realidad, Iberia tiene su parte y AENA tiene la suya. Y hay algo que ha quedado un poco en el aire, en todo lo que hemos explicado, pero que no se ha dicho, y es el que en los últimos tiempos que los pasajeros no recibían su equipaje parece ser que la culpa era de Iberia y nadie decía nada. Las maletas no llegaban, Iberia no las transportaba en sus aviones por problemas internos de su compañía o de sus aparatos, pero el pasajero no recibía la maleta. ¿Quién tiene la culpa? El aeropuerto. ¿Quién gestiona el aeropuerto? AENA, prescindiendo del *handling*, de la compañía y de lo que sea. Por tanto, cuando pregunto, lo que quiero saber son estas cosas, para poderlas transmitir a la gente.

También me interesa una corrección. He creído entender que el secretario de Estado, al responder a una cosa que he dicho yo, ha hablado de faros de carreteras **(El señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez: De jardineras).)** Bien, eran faros de jardineras. Se rompían faros y al cabo de dos minutos se daba de baja el coche.

Además, yo sí le voy a solicitar el cuadro de *planning* del aeropuerto de El Prat.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Sedó. Señor Saura.

El señor **SAURA LAPORTA**: Un minuto, y tres cosas.

Primero, señor Blanco, no sólo de Reglamento vive el diputado. Quiero decir que, igual que ocurre en otras comisiones, en algunas comparencias, aunque no tienen obligación, sería conveniente que facilitaran el informe. Lo digo porque, insisto, no sólo de reglamento vivimos nosotros.

Segunda cuestión, el problema de fondo. Me preocupan mucho las opiniones distintas en relación al funcionamiento que tiene usted y que tenemos nosotros, que tiene la gente que coge el puente aéreo, por ejemplo, del aeropuerto y de la sociedad catalana. Me preocupan mucho, porque no se trata de un problema de oposición de izquierdas al Gobierno del Partido Popular, es una cuestión generalizada.

A partir de ahí, el señor Sedó dice: es un problema de anécdotas. Y es verdad que hay una suma de anécdotas que hacen que el funcionamiento del aeropuerto sea incómodo, que se odie a menudo ir al aeropuerto por la serie de incomodidades. Usted me dice: señor Saura, según S.S. esto está centralizado y no lo está. Esto está centralizado, la dirección política de AENA es del Estado central, y usted no me fundamenta la necesidad de descentralización. Yo no se la fundamento, pero hay millones de libros que fundamentan que la gestión próxima es mejor que la lejana. No hace falta que lo fundamente, ya está fundamentado, y lo que estoy diciendo es que sería más eficaz y operativo que la gestión próxima al aeropuerto la hicieran la Administración central, la Administración autonómica, la Administración local y la sociedad.

Tercera cosa y acabo. El tema de las inversiones. Tampoco tengo tiempo. De 1995 a 2001 hay una coincidencia, también del Círculo de economía que no tiene ninguna orientación política cercana a lo que yo represento, del colegio de ingenieros, del colegio de arquitectos con informes así que todos hablan de la pérdida de inversión que se ha producido en Cataluña de 1995 al 2001. Tanto es así que el principal objetivo del Partido Popular, una vez proclamado el señor candidato, es que el señor Aznar vaya a Cataluña a decir: voy a invertir; fíjese si es así que el presidente del Gobierno ha tenido que ir allí a decir eso. Por tanto creo que también y en el caso del aeropuerto está clarísimo que ha habido un retraso de inversión que reconozco ustedes intentan recuperar ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Intentaré no reabrir debates, pero sí dar mi opinión al menos sobre las cosas que se han formulado en este segundo turno por los dos portavoces intervinientes. En primer lugar, esa presunta opinión del Ministerio de Fomento distinta a la de la sociedad catalana. Me permito decir dos cosas sobre ese tema. Una, me permitirá el señor Saura que con todo respeto no le identifique con la sociedad catalana. Entre los usuarios, la opinión pública y los medios de comunicación que se ocupan del aeropuerto de El Prat hay un sentido crítico que me parece muy correcto para detectar las cosas que no funcionan bien y eso nos viene bien a todos. Las anécdotas a las que ha hecho referencia el señor Sedó son bienvenidas, sobre todo cuando se convierten en puesta de manifiesto de cosas que no funcionan bien en un momento determinado porque eso nos viene bien a los gestores para intentar corregir lo que no ha funcionado bien. Ya sé que en una organización que depende de nosotros no se da el óptimo al cien por cien en todos los servicios y en la funcionalidad de todo. Nuestra obligación es, en la medida que tenemos conocimiento de los fallos que se producen, intentar mejorarlos, repararlos y que no vuelvan a producirse. Ya se sabe que al cien por cien de la eficacia nunca se llega en una organización, pero mantener esa tensión en búsqueda de ese cien por cien de la eficacia que pasa por conocer y que se nos denuncien las cosas que no funcionan bien es siempre positivo. Por tanto, la anécdota tiene condición de categoría si se interpreta en esa clave positiva de ver lo que no ha funcionado o lo que no funciona para intentar buscar las causas y los remedios pertinentes. Reitero que un análisis objetivo de la historia de gestión del sistema aeroportuario en España en los últimos años y del aeropuerto de El Prat tiene a mi juicio un balance claramente positivo, no digo perfecto ¿Qué es mejorable todo? Por supuesto y en concreto en el aeropuerto de El Prat como en el aeropuerto de Barajas, ¿estas inversiones que estamos realizando ahora son básicas para poder prestar un servicio óptimo? Evidentemente y por eso las estamos haciendo y por eso el servicio mejorará cuando tengamos estas inversiones en cosas que no puede mejorar ahora por falta de capacidad. Si las previsiones que se hicieron en la legislatura pasada para atender una tendencia que venía de antes ya de clarísimo crecimiento sostenido en todo el mundo del tráfico aéreo hubiesen llevado a planificar lo que hoy día llamamos plan Barcelona o plan Barajas y a empezar las obras antes, estaríamos disfrutando de esa planificación. Por tanto, relativizo esos juicios tan absolutos e intento poner cada cosa en su sitio: lo que es de gestión, lo que es de falta de infraestructura, lo que es de planificación para hacer un juicio que entiendo más ponderado y acorde con la realidad de las cosas.

En cuanto a la referencia que ha hecho el señor Sedó, que me parece muy acertada, de saber en cualquier

caso de incidentes o de mala prestación de servicios si la responsabilidad es de AENA o es de las compañías aéreas o es de las compañías de *handling*, es buena. Ha puesto el ejemplo de las maletas últimamente y de la capacidad portante de Iberia a sus bodegas. Ha sido el Ministerio de Fomento el que ha contado públicamente lo que pasaba y por eso digo que es bueno que se pueda juzgar. Eso no quiere decir que cuando el fallo es imputable a otro —los fallos nuestros son nuestros— no tengamos que hacer la autocrítica correspondiente; cuando es imputable a otro, por ejemplo a las compañías de *handling*, no nos lavamos las manos, porque como ha dicho S.S. las compañías de *handling* han sido contratadas por AENA. Es bueno poner en el ámbito de responsabilidad de cada uno a lo suyo. Una huelga de una compañía *handling* no es una decisión de AENA ni está en manos de AENA evitarla. Ahora, nosotros sí nos preocupamos de fijar servicios mínimos, sí hacemos los expedientes sancionadores (es lo que uno puede hacer cuando tiene un contrato si el contratista no presta ese servicio con claridad) y si intentamos sobre la marcha, como les he comentado en mi intervención inicial respecto a la huelga de *handling* en Barcelona a principios de abril, incluso sustituir a esta compañía en la medida que se pueda, porque la huelga es un derecho constitucional, prestando servicios por parte de AENA o la Guardia Civil que normalmente no debería prestar, pero respetando el derecho de huelga. Cuando hay una huelga no se puede sustituir al huelguista porque sí. No es un lavarse las manos, pero sí un actuar cuando es de nuestra responsabilidad directamente, cuando es de otros por los mecanismos que nos da el derecho para ello.

En cuanto a los dos juicios finales que ha hecho el señor Saura sobre que la gestión próxima es más eficaz que la central, puedo suscribir en algunos casos ese juicio. No estoy de acuerdo al cien por cien de los supuestos que se dan en la vida de que una gestión próxima sea porque sí y siempre más eficaz que una gestión a otra escala. Por eso estoy muy cómodo con la Constitución donde habla de gestión en el ámbito municipal, provincial, autonómico o estatal y estoy muy cómodo con la Unión Europea con otro nivel de gestión. Cada cosa tiene su ámbito, sus optimizaciones, sus posibilidades, sus defectos e inconvenientes. Lo importante es dar con un modelo de reparto de responsabilidades y obligaciones que sea razonablemente positivo. En concreto, la gestión de los aeropuertos se hace próxima. Cada aeropuerto tiene su director y su equipo de gestión —otra cosa es que esté en una organización, reitero—, pero no se toman las decisiones operativas que corresponden a la gestión directa del aeropuerto en Madrid; se toman por el director del aeropuerto y evidentemente dentro de una organización y con unos criterios compartidos y homogéneos con toda la red de AENA.

En cuanto a que haya habido —acabo, señor presidente, de hacer la última observación del señor Saura—

una caída de la inversión desde el año 1995 hasta el 2001, debo decirle que no es así. Ahí sí que ya no hablamos de opinión. Cuando se habla de que una gestión es buena o mala hay un margen. La inversión se mide y se mide en pesetas. Yo puedo decirle, y el señor ministro de Fomento ha tenido ocasión de exponerlo reiteradas veces en Cataluña con datos no con opiniones en la mano, que la inversión del Ministerio de Fomento en Cataluña y de la Administración general del Estado en su conjunto ha crecido de manera sostenida respecto a años anteriores a partir de 1996, tanto en la pasada legislatura como en ésta. Aparte de que eso se comprueba mirando los números y no haciendo opiniones, le recuerdo lo manifestado recientemente por alguien que no es el Ministerio de Fomento. El presidente de la Generalitat de Catalunya, el señor Pujol, decía que nunca ha invertido el Ministerio de Fomento tanto en Cataluña, aunque decía otra cosa que sí se puede decir legítimamente, que hay que invertir más. De acuerdo, pero eso no quita que la inversión desde 1996 al 2003, incluyendo los presupuestos que están en tramitación en esta Cámara, sea la más alta que nunca se ha hecho en Cataluña por la Administración general del Estado, y eso no son opiniones, son datos comprobables de ejecución de los Presupuestos Generales del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la primera parte de las comparecencias, tal como dijimos al inicio de la sesión, vamos a pasar a la segunda parte de las comparecencias relativas a los temas del aeropuerto Madrid-Barajas.

¿Necesita el señor secretario de Estado dos minutos para prepararse o continuamos de forma inmediata?

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Si la presidencia me concediese medio minuto no para prepararme, se lo agradecería.

El señor **PRESIDENTE**: Se suspende la sesión y continuaremos con la otra comparecencia. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura, tiene la palabra.

— **EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARAJAS ELABORADO POR AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000453.)**

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista, que es uno de los causantes de esta comparecencia, y agradecería que lo leyese en el punto correspondiente del orden del día, que era petición de

informe de impacto medioambiental sobre el aeropuerto de Madrid-Barajas, renuncia a esta petición si el Reglamento lo permite, pide que decaiga por cuanto lo vamos a reconvertir en petición de información escrita sobre esta temática respecto al aeropuerto de Madrid-Barajas y su papel en el sistema aeroportuario español; además, lo hacemos con la voluntad de que el señor Secretario de Estado no tenga que consumir hora y veinte minutos leyendo cuarenta folios. No obstante, si voluntariamente quiere hacerlo leeremos el «Diario de Sesiones», pero no podremos participar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, si el Grupo solicitante pide que decaiga la comparecencia, la comparecencia decae en sí misma y no tendría sentido que el señor secretario de Estado la produjera puesto que no ha sido solicitada. Por tanto, si la retiran, en este momento queda decaída la comparecencia y se da por finalizada la sesión con la comparecencia producida.

Se levanta la sesión.

Eran las doce cincuenta minutos del mediodía.

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**