



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 524

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 30

celebrada el miércoles, 22 de marzo de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Azuaga Moreno), para informar sobre:

- | | |
|---|----|
| — La caótica puesta en funcionamiento de la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000555.). . . . | 2 |
| — La puesta en funcionamiento y situación actual de la nueva terminal 4 del aeropuerto de Barajas (Madrid). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/001053.) | 2 |
| — La situación y perspectivas del aeropuerto de Alicante. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000618.). | 25 |

	Página
— El accidente de avioneta ocurrido en Badia del Vallés y los planteamientos del Gobierno para el futuro aeropuerto de Sabadell (Barcelona). A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 212/000717.)	25
— Las medidas de seguridad adoptadas en el aeropuerto de Sabadell (Barcelona) y las causas de los dos siniestros acaecidos recientemente. A solicitud del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 212/000921.)	25
— El Plan director del aeropuerto de Gran Canaria, su ampliación y previsiones. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000927.)...	25
Comparecencia del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos (Santiago Martín) para informar sobre el funcionamiento de Correos en Galicia, especialmente las causas de servicio deficitario en diversos Ayuntamientos. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000489.)	39

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (AZUAGA MORENO) PARA INFORMAR SOBRE:

- **LA CAÓTICA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA TERMINAL 4 DEL AEROPUERTO DE BARAJAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000555.)**
- **LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO Y SITUACIÓN ACTUAL DE LA NUEVA TERMINAL T4 DEL AEROPUERTO DE BARAJAS (MADRID). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/001053.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, dado que tenemos un orden del día apretado, vamos a comenzar con exquisita puntualidad, lo que le agradezco a SS.SS. y al señor presidente de AENA, que es con quien vamos a iniciar la comparecencia.

En primer lugar, vamos a sustanciar las comparecencias de la ministra de Fomento, para dar cuenta de la caótica puesta en funcionamiento de la terminal 4 del aeropuerto de Barajas, formulada por el Grupo Parlamentario Popular y del presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, para explicar la puesta en funcionamiento y situación actual de la nueva T4 del aeropuerto de Barajas de Madrid, formulada por el

Grupo Parlamentario Socialista. Por tanto, ambas comparecencias se sustanciarán de manera agrupada por parte del presidente de AENA y el formato será el que ya es conocido por sus señorías. En primer lugar, intervendrá el presidente de AENA, a continuación los grupos parlamentarios que han solicitado la comparecencia por el orden en que la han solicitado, Grupo Parlamentario Popular y Grupo Parlamentario Socialista, posteriormente el resto de los grupos parlamentarios que deseen intervenir y, en función de cómo vaya el debate, el presidente hará uso de su prerrogativa de conceder o no réplica. Señor presidente de AENA, tiene la palabra S.S. para sustanciar el objeto de la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (Azuaga Moreno)**: A continuación, atendiendo a los términos en los que ha sido formulada la comparecencia solicitada tanto por el Grupo Popular como por el Grupo Socialista, expondré lo que está representando la puesta en explotación de las nuevas infraestructuras e instalaciones de la ampliación del aeropuerto de Barajas tras su reciente inauguración. Quedaré posteriormente a disposición de SS.SS., a fin de contestar, ampliar o en su caso comentar las cuestiones o cualquier aspecto de mi intervención que estimen oportuno.

Es de tal magnitud y sentido estratégico la macroampliación que se ha llevado a cabo en el aeropuerto de Madrid-Barajas y tanta su trascendencia, que la misma representa un antes y un después en la trayectoria del principal centro del transporte aéreo de España. La culminación del denominado Plan Barajas ha supuesto la realización de un amplio y diverso conjunto de actuaciones estrechamente coordinadas, cuyo objetivo ha sido disponer de las infraestructuras aeroportuarias necesarias

y de los sistemas de navegación aérea óptimos para estar en disposición de hacer frente, con seguridad, calidad y con la antelación debida, al continuo crecimiento del tráfico aéreo en línea con las recomendaciones comunitarias contenidas en el Libro Blanco del transporte y con el reto del espacio único europeo. De acuerdo a las pautas de ordenación y desarrollo contemplados en su plan director, la ampliación del aeropuerto de Barajas se concibió para ser un gran aeropuerto *hub* concentrador y distribuidor de vuelos, es decir, un gran centro de distribución del tráfico aéreo con capacidades de intermodalidad y todo ello partiendo siempre del compromiso firme de garantizar unos altos niveles de calidad de servicio y de las mayores exigencias en materia de seguridad. Así pues, sobre la base de la evolución histórica del tráfico y de las previsiones de futuro, se establecieron una serie de metas fundamentales. En primer lugar, duplicar la capacidad del aeropuerto a fin de estar en condiciones de atender, por un lado, a más de 70 millones de pasajeros y tener unas capacidades de 120 operaciones por hora. En segundo lugar, configurar Barajas como un eje de comunicaciones y una plataforma de servicios y de intercambio modal de primer orden. En tercer lugar, facilitar su desarrollo sostenible haciendo compatible la ampliación con el respeto al entorno. En resumen, la gestación y construcción de Barajas ha estado en perfecta sintonía con las más avanzadas tendencias mundiales de desarrollo aeroportuario que se están imponiendo. La nueva infraestructura del aeropuerto Madrid-Barajas consta fundamentalmente de las siguientes y principales actuaciones. La T4, lo que llamaríamos el edificio terminal, de 470.000 metros cuadrados, dotado con 174 mostradores de facturación y 39 posiciones de contactos para aeronaves. Se compone de tres grandes bloques: facturación, control de seguridad, y embarque. La T4 tiene capacidad para 35 millones de pasajeros al año, más de 10.000 pasajeros en hora punta. La T4S, lo que llamamos el edificio satélite, ha sido construido para dar más agilidad a las operaciones de embarque y desembarque internacional de la nueva área terminal. Dispone de 287.000 metros cuadrados y de más de 26 posiciones de acceso directo para aeronaves. Con la ampliación el aeropuerto de Barajas ha pasado a disponer de más de un millón de metros cuadrados de terminales. Un túnel de más de 2.800 metros de longitud une el nuevo edificio terminal con el edificio satélite. Por él discurren tanto los trenes del sistema automatizado de transporte de pasajeros, el APM, como parte del sistema de equipajes. Los trenes para pasajeros, operativos las 24 horas del día, pueden transportar hasta 13.000 viajeros en una hora. En la nueva terminal se ha instalado un sistema automatizado de tratamiento de equipaje, lo que llamamos SATE, que permite procesar 16.500 equipajes cada hora. Cuenta con casi 92 kilómetros de cinta transportadora, de los cuales cerca de 42 kilómetros son de alta velocidad, capaces de transportar el equipaje a más de 10 metros por segundo.

El aparcamiento de vehículos. El nuevo edificio terminal cuenta con su propio edificio de aparcamiento con capacidad para 9.000 vehículos. En total, el aeropuerto de Barajas dispondrá de 22.000 plazas. El aeropuerto además cuenta con más de 2.600 plazas para taxis, con lo que se ha incrementado más del cien por cien lo que había anteriormente. En cuanto a las nuevas carreteras de acceso, no solo se han ampliado las instalaciones del aeropuerto, sino también las carreteras para acceder al mismo. Se ha construido la carretera M-12 y el enlace de la M-14 con la M-13, que conectan directamente con las dársenas de salidas y llegadas de la nueva terminal. Igualmente, se ha llevado a cabo el soterramiento de la M-111 entre Barajas y Paracuellos del Jarama.

Ampliación del campo de vuelo. Se han construido dos nuevas pistas de 3.500 metros cada una, con el fin de que el aeropuerto de Madrid-Barajas disponga de cuatro pistas paralelas dos a dos y que estas puedan realizar operaciones de aterrizaje o despegue de forma simultánea, incluso en condiciones de baja visibilidad. Con las nuevas pistas la capacidad del campo de vuelo se incrementa considerablemente. Se pasa de 78 a 120 operaciones por hora. También se han construido dos grandes áreas de estacionamiento y movimiento de aeronaves: la plataforma del satélite y la del dique. De esta forma, el aeropuerto dispondrá de un total de 334 puestos de estacionamiento, lo que supone un 80 por ciento más que lo que había anteriormente. También es necesario comentar la importante oferta comercial y de servicios en la nueva área terminal que se ha articulado básicamente en dos grandes centros comerciales, situados en el edificio principal y en el satélite, apoyados por otras áreas menores instaladas en los diques de ambos edificios y en las zonas de llegadas y salidas. En total, una superficie superior a los 30.000 metros cuadrados. Los dos centros comerciales disponen de una oferta comercial segmentada y diferenciada destinada a pasajeros con destino nacional o Schengen, en el caso del edificio principal, y a pasajeros con destino extracomunitario en el caso del edificio satélite. En total se han ubicado más de 100 locales comerciales o de servicio, que cubren la más amplia oferta comercial y de ocio, desde establecimientos de restauración a todo tipo de tiendas, centros de negocio, guarderías, oficinas bancarias, etcétera. Por lo que se refiere al apartado de inversiones, sumadas todas las actuaciones y partidas, el presupuesto total de la nueva terminal y su campo de vuelo y todas las otras actuaciones ha ascendido a más de 6.200 millones de euros, aunque bien es cierto que cerca de 2.000 millones de euros son en expropiaciones.

La historia reciente de Barajas es una sucesión de pasos adelante. Pocos aeropuertos de magnitud similar han crecido tanto en tan poco espacio de tiempo. El aeropuerto ha pasado de 20 millones de pasajeros contabilizados en 1995 a 42 millones en el año 2005, es decir, ha asimilado 22 millones de pasajeros durante el transcurso de la última década, más del doble, y lleva encadenados tres años de crecimiento ininterrumpido. Barajas representa casi la cuarta parte del total de pasajeros de la red

de AENA, el 19 por ciento del total de sus operaciones y el 54 por ciento del total de mercancías. Al cierre de 2005, ha aportado el 23,2 por ciento del total tras contabilizar los mencionados 42 millones de pasajeros, un 8,4 por ciento más que en 2004, 416.000 operaciones de aeronaves y 328.000 toneladas de mercancía. Más de la mitad de los pasajeros, concretamente 21.900.000, el 53 por ciento, han sido de vuelos internacionales. Entre 2000 y 2005 la tasa de crecimiento medio interanual de pasajeros ha sido del 5 por ciento y la tasa acumulada de estos cinco años es del 27,4 por ciento. Por lo que respecta a las previsiones, la estimación del tráfico más reciente pronostica que en el año 2007 Barajas recibirá más de 51 millones de pasajeros, unos 10 millones más que en el año 2005. El aeropuerto de Madrid-Barajas se ajusta, como es obvio, en todos los términos a las características típicas que definen a los aeropuertos *hubs*: Un predominio de las operaciones de una compañía de red perteneciente a alguna alianza, en este caso Oneworld, la alianza comercial a la que Iberia pertenece, que ha operado en 2005 el 54,6 por ciento del tráfico de pasajeros y el 54,3 por ciento de las aeronaves; una importante zona de influencia acentuada por la condición administrativa de Madrid capital y una cuota elevada del tráfico de conexión. Concretamente, de todo el tráfico que hemos tenido el año pasado, 42 millones, el 38 por ciento ha sido tráfico de conexión. Barajas es el aeropuerto europeo mejor posicionado con Latinoamérica, 200 vuelos semanales y 24 destinos directos. Hoy, según datos correspondientes al ejercicio de 2005, en Barajas operan 94 compañías aéreas y conectan 162 destinos en 63 países diferentes. El nuevo Barajas tendrá —lo está teniendo ya— un efecto multiplicador de la conectividad del resto de aeropuertos de la red española en forma de mayor accesibilidad de los ciudadanos al modo aéreo, mayor número de rutas, mayor disponibilidad de enlaces y horarios y, en definitiva, más y mejores servicios de transporte aéreo. La ampliación del aeropuerto de Barajas ha supuesto sin lugar a dudas la mayor obra aeroportuaria de Europa y desde luego una de las mayores obras civiles en todos los ámbitos. Tiene en sí mismo un gran sentido estratégico, en la medida en que va a permitir aprovechar las nuevas oportunidades que se abren, que son muchas. Es aquí donde reside la verdadera dimensión del aeropuerto, que dispone de capacidad más que suficiente para atender, con los más altos niveles de seguridad y calidad, unos volúmenes de tráfico que no dejan de aumentar, evitando así los graves problemas de congestión que se están padeciendo de hecho en los aeropuertos de otros países, algunos de ellos de nuestro entorno más próximo. Antes de la ampliación, el aeropuerto de Madrid-Barajas, en cuanto a volumen de pasajeros, ocupaba el quinto lugar en el escalafón europeo y el puesto decimotercero a nivel mundial. A partir de ahora está llamado a escalar posiciones en ambas clasificaciones. En el año 2005, con los últimos datos recientes, ya se ha pasado al cuarto lugar de Europa y al duodécimo a nivel mundial. Desde hoy en cuanto a capacidad disponible, se desenvolverá dentro de

una órbita similar al mayor aeropuerto de Europa, el londinense Heathrow, y podrá codearse sin ningún tipo de complejos, con el aeropuerto alemán de Fráncfort o con el parisino Charles de Gaulle, en la medida que sus perspectivas de crecimiento se verán acompañadas por la disposición de la capacidad necesaria. El aeropuerto de Barajas es la primera empresa de Madrid. Actualmente trabajan en sus instalaciones más de 35.000 personas y, según un reciente estudio, genera más de 170.000 puestos de trabajo, el 8,9 del empleo de la comunidad autónoma a la que aporta unos 10.220 millones de euros, el 13 por ciento del producto regional bruto. Pero los beneficios trascienden al ámbito geográfico de Madrid en la medida que creará miles de nuevos puestos de trabajo, fomentará el acceso al modo aéreo y favorecerá la generación de la demanda. Respecto al empleo, los nuevos puestos de trabajo, directos e indirectos, que generará la ampliación del aeropuerto se cifran en 130.000. Se prevé que tras su reciente puesta en servicio, el producto regional bruto que se genera en la comunidad se incremente un 5 por ciento más, situándolo en el 18 por ciento. En términos aeroportuarios, cada aterrizaje o despegue añade 11.900 euros a la masa salarial regional y cada dos aterrizajes o despegues sustentan más de un puesto de trabajo. Durante el transcurso del año 2005, España ha recibido cerca de 56 millones de turistas internacionales y ocho de cada diez han utilizado el avión como medio de transporte. Por tanto, el modo aéreo desempeña en nuestro país un papel crucial y capital. A través del aeropuerto de Barajas entraron en España el pasado año 3 millones y medio de turistas internacionales, convirtiendo a una comunidad sin litoral como Madrid en el quinto destino turístico nacional. Durante el tiempo que ha durado la construcción, las obras de ampliación han supuesto una fuerte inyección económica en términos de riqueza y empleo, al proporcionar trabajo a unas 300 empresas y más de 7.000 profesionales. El aeropuerto de Madrid-Barajas es, por tanto, uno de los principales elementos dinamizadores de la economía y del empleo y, tras la ampliación, su papel y su contribución irá, por razones obvias, en ascenso.

Reseña propia merece igualmente la primera de las prioridades, no solo del aeropuerto de Barajas, sino de todos los aeropuertos gestionados por AENA y, por supuesto, del sector del transporte aéreo: la seguridad. Para adecuar la nueva estructura del espacio aéreo se han elaborado nuevos procedimientos de vuelo, rutas de entrada y salida y el memorándum de maniobras de aproximación instrumental a las pistas, conforme a la normativa internacional vigente emanada de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, y al Reglamento de la Circulación Aérea español, RCA. Asimismo, se han diseñado los procedimientos de rodajes en el campo de vuelo siguiendo de manera escrupulosa las normas establecidas al efecto por la Organización de Aviación Civil. Se procedió a la constitución de un grupo de desarrollo operativo de la torre de control integrado por controladores, que han participado en la elaboración

y simulación de los procedimientos normalizados de rodaje, los protocolos de transición y la validación operativa de sistemas y procedimientos. Se ha impartido un programa de formación específico para los controladores, se han mantenido con regularidad diversas reuniones de trabajo con las direcciones de operaciones de las compañías aéreas que operan en el aeropuerto y se han celebrado con el mismo fin otros tantos encuentros con organizaciones del sector como la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y el Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil (Copac). En este último caso, y durante el año previo a la entrega en operación del nuevo Barajas, se ha llevado a cabo una línea de colaboración entre ambas organizaciones con vistas a la mejora continua de los procedimientos, tomando en cuenta siempre el punto de vista del piloto. En resumen, además del cumplimiento de la normativa y legislación vigente, se ha procurado que desde el primer instante y a lo largo de todo el proceso, los colectivos profesionales del sector directamente involucrados, como los controladores de la circulación aérea y los pilotos, fueran partícipes activos de los pasos que se iban dando. En consecuencia, por Resolución de 27 de enero de 2006 de la Dirección General de Aviación Civil, se autorizó la puesta en funcionamiento de las dos pistas de vuelo. Como complemento de la seguridad operativa, se ha procedido al reforzamiento y modernización de los sistemas de seguridad y vigilancia del aeropuerto, que de hecho ya contaba con un centro de seguridad desde el cual se gestiona y monitoriza la totalidad de los sistemas existentes: circuito cerrado de televisión con cámaras en el interior y en el exterior de los edificios, control de accesos, sistemas lectores de las 37.000 tarjetas de identificación y demás instalaciones y equipos de última generación. Ahora es el Centro de Gestión Aeroportuaria, el CGA, el que, atendiendo a su nombre, centraliza toda la información y desde el que se controla y gestiona en tiempo real cualquier posible incidencia o emergencia que pueda producirse en cualquier punto de las instalaciones.

Permítanme que haga también una referencia expresa al esfuerzo que se ha realizado y en el que se sigue perseverando para compatibilizar la ampliación del aeropuerto con el desarrollo sostenible, tema que nos tiene personalmente muy preocupados. AENA ha ido mucho más allá de las exigencias legales. El 30 de noviembre de 2001 la Secretaría General de Medio Ambiente dictaba una resolución por la que se formulaba declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, en cumplimiento de la cual se procedió a crear la Comisión de Seguimiento Ambiental, la CSAM. Dicha comisión está integrada por representantes del Ministerio de Medio Ambiente, por la Dirección General de Aviación Civil, por AENA, por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, por un representante de cada uno de los siguientes ayuntamientos: Madrid, San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Paracuellos del Jarama y San Fernando de Henares, y por un representante conjunto

para el resto de los ayuntamientos afectados por la huella sonora de Barajas. Creo que es el Ayuntamiento de Algete el que representa a los demás ayuntamientos no nombrados en la relación que antes he mencionado. Entre los cometidos de la CSAM, que es la única instancia legalmente habilitada para tomar decisiones al respecto, figura el seguimiento y control de las medidas preventivas, correctivas y compensatorias durante la construcción y operación de la ampliación; estamos hablando fundamentalmente de las dos pistas y el campo de vuelo. Como SS.SS. pueden imaginar, la proximidad del aeropuerto al centro de la ciudad, sin duda una gran ventaja y, además, una ventaja competitiva con respecto a muchos aeropuertos europeos, ha requerido un sobreesfuerzo, dada la dificultad para hacer compatible el desarrollo de un aeropuerto prácticamente integrado con el núcleo urbano de Madrid. El esfuerzo inversor de AENA en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible ya supera los 300 millones de euros. Las actuaciones más importantes que se han adoptado son, entre otras, el aislamiento acústico de 13.600 viviendas de una decena de municipios del entorno de Barajas, de las cuales ya se han aislado contra la contaminación sonora más de 11.300, con un coste de 129,5 millones de euros, de los que ya se han ejecutado 113,2 millones de euros, y una amplia batería de actuaciones en pro de la protección de las aguas, las cuencas de los ríos, suelos, vegetación, calidad del aire, fauna, vías pecuarias y patrimonio arqueológico, soterramiento de líneas eléctricas y un sinfín de etcéteras, cuyo coste asciende a cerca de 200 millones de euros, concretamente 193 millones de euros.

La gran complejidad de la puesta en explotación. Permítanme que a continuación aborde con un cierto detalle los aspectos más importantes de la puesta en explotación de las nuevas infraestructuras e instalaciones. Las espectaculares proporciones de la nueva terminal guardan también correspondencia con la enorme complejidad que ha supuesto no solo el reto constructivo, sino muy especialmente todos los trabajos necesarios para la puesta en explotación. Además de la magnitud de la infraestructura e instalaciones indicadas anteriormente, convendría enumerar otros parámetros que reflejan la dimensión del esfuerzo para la puesta en explotación: número de compañías aéreas reubicadas en la T4, 29; personal contratado nuevo y formado por AENA, 500; personal total a familiarizarse con las nuevas instalaciones, 8.000; número de empresas contratadas y familiarizadas ya en las nuevas instalaciones, 124, de las que 50 son de mantenimiento, 30 son de operaciones y servicios aeroportuarios, ocho son de seguridad, 11 son de medio ambiente y 25 son de sistema de información; número de puntos de restauración y locales comerciales en la nueva terminal, 119; y número de tarjetas de seguridad a gestionar de personal y empleados directa e indirectamente en la terminal, más de 37.000.

Organización de la puesta en explotación. Para dar respuesta a esta problemática, dado que el objetivo del Plan Barajas se refería exclusivamente a las actividades

de construcción y de puesta en operación de las infraestructuras y que todos los recursos disponibles en la dirección del aeropuerto están orientados únicamente a la compleja explotación del mismo, AENA implantó la Oficina de transición y puesta en operación, hoy llamada Dirección de Transición, como herramienta de gestión y con la misión de planificar, coordinar e implantar las actuaciones necesarias que garantizaran la eficaz y eficiente puesta en explotación de la ampliación de Madrid-Barajas. A partir de ahora, terminada ya la puesta en marcha, se encargarán del Plan Barcelona —la nueva terminal es tan difícil, y si me apuran, hasta más, de poner en explotación debido a las distancias—, así como de la puesta en explotación de nuevas infraestructuras aeroportuarias, como las de Málaga, Alicante o Canarias. La metodología de trabajo diseñada para la Oficina de transición y puesta en operación se basó en involucrar a toda la organización de AENA (aquí quisiera hacer un inciso para manifestar que el éxito de la transición se ha debido a que seguí manteniendo todo el equipo directivo que estaba ya nombrado desde los años 2000 y 2001 hasta hoy. No he cesado absolutamente a nadie del equipo directivo que estaba trabajando en el Plan Barajas, lo cual ha sido clave para que se pueda tener una continuidad en el mismo) mediante una estructura muy flexible de comités, comisiones y grupos de trabajo que permitieran garantizar la coordinación entre todos los implicados y recoger la experiencia de todas las partes. Con esta organización y este modo de trabajar AENA ha conseguido pilotar todo el proceso de puesta en explotación, garantizar la disponibilidad de los recursos necesarios en cada momento, así como contar con la colaboración de profesionales especializados en las áreas que se requerían. El Comité de Transiciones Operativas constituyó el máximo órgano de decisión en la transición. Han intervenido en el mismo las direcciones corporativas de AENA afectadas directamente por la ampliación, así como las del Plan Barajas, aeropuerto de Madrid-Barajas y de transiciones, representadas por sus máximos responsables, y en él se han adoptado las estrategias y decisiones de alto nivel que afectaban al proceso. El Comité de Seguimiento de Madrid-Barajas, compuesto por representantes cualificados de las diferentes direcciones, se ha reunido con frecuencia semanal, con la finalidad de coordinar las comisiones y los grupos de trabajo de la estructura de la transición, crear las comisiones de coordinaciones necesarias entre las unidades organizativas implicadas y cualesquiera de las entidades externas que se consideraban oportunas, como compañías aéreas, instituciones, contratistas, etcétera. Como ejemplo, a comienzos del año 2005, a un año vista aproximadamente de la fecha de puesta en explotación, existían doce comisiones con veintinueve grupos de trabajos activos donde estaban implicados más de un centenar de profesionales de AENA, así como la totalidad de las organizaciones y agentes externos afectados o involucrados en la actividad del aeropuerto.

Hitos del plan de entrada en operación. Pruebas y puestas en marcha. Periodo de pruebas y simulaciones. Con el fin último de garantizar la adecuada puesta en explotación de la ampliación, se planificó un exhaustivo programa de pruebas por medio de las cuales se trató de reproducir, con la mayor fidelidad posible, los principales procesos operativos que se desarrollarían a partir de la entrada en funcionamiento real, con objeto de detectar tantas anomalías y/o disfunciones como fuese posible y corregirlas a tiempo. Con este propósito se programó la realización de dos tipos de pruebas de explotación: las pruebas básicas y las pruebas globales. Las pruebas básicas puntuales, parciales, sirvieron para testar la solvencia de diferentes procesos: guiado de aeronaves, facturación, tratamiento e inspección de equipajes, filtros y controles de seguridad, puertas de embarques, aparcamientos, atraque de aeronaves, rodaje de plataforma, etcétera. En cuanto a las pruebas globales, sobre procesos completos de pasajeros y equipaje en salida, llegadas y conexiones de aeronaves y carga, accesos y aparcamiento. Se hicieron también simulaciones de vuelos reales de incidencia y de contingencias varias, como fallo de sistemas, con idea de comprobar el grado de respuesta y solidez de los procesos operativos en toda su extensión, así como la adecuada asimilación de los mismos por parte del personal. La enumeración estadística es lo suficientemente elocuente por sí misma: diecinueve sesiones de pruebas de terminal, en las que participaron 8.000 pasajeros, se procesaron más de 160.000 equipajes y se realizaron más de 200 vuelos; gracias a las mismas, se detectaron y se solucionaron más de 650 anomalías. Diecisiete sesiones de pruebas de aeronaves, durante el transcurso de las cuales se llevaron a cabo más de cuatrocientos atraques y más de veinte horas de rodadura con expertos en señalización de plataforma. En este caso se registraron y se solventaron 120 anomalías, y en pruebas de acceso y aparcamiento en los módulos ocho de aparcamiento público, en las que se utilizaron cien vehículos, se detectaron y se procedió a arbitrar la solución correspondiente para un total de quince anomalías.

Puesta en marcha. La puesta en marcha de la nueva terminal, la T4 y T4S, tuvo lugar a las cero horas del día 5 de febrero y fue precedida de un traslado funcional operativo y logístico sin precedentes, asegurando el cumplimiento de los siguientes objetivos: mantener la prestación de todos los servicios en el aeropuerto de forma ininterrumpida en la medida de lo posible, manteniendo los niveles de calidad definidos en la instalación existente y en la nueva construcción, asegurando el cumplimiento durante el desarrollo de los trabajos de la normativa vigente y, por supuesto, con absoluta seguridad. A fin de reducir al máximo los inconvenientes y el tiempo necesario para una mudanza tan singular, en solo una noche, es decir, en pocas horas, se realizó el traslado del 60 por ciento de la actividad total del aeropuerto a la nueva terminal. Hago hincapié en el hecho de que se trata del edificio con mayor superficie que existe actualmente en Europa y en la complicación añadida que supone trasladar

flotas enteras de aeronaves. Por poner algunas cifras, fue necesario trasladar de las diferentes compañías aéreas, operadores de handling y concesiones comerciales, un volumen de equipamientos y suministro tanto existente como nuevo de 18.595 metros cúbicos, lo que movilizó a 620 camiones de 30 metros cúbicos. En este punto me gustaría comentar que ejecutivos y directivos de aeropuertos europeos y americanos han estado durante un mes antes y después de la puesta en explotación del aeropuerto de Barajas por la importancia que suponía este acontecimiento en cuanto al aprendizaje y experiencia aeroportuaria y para su trayectoria profesional. Pues bien, a pesar de ello, en ningún momento se produjo la interrupción del servicio prestado en el conjunto del aeropuerto, ya que se mantuvieron en funcionamiento todas las terminales: la T1, la T2, la T3, la T4 y la T4 satélite. Además, es importante destacar que se puso en completo funcionamiento el campo de vuelo, con la incorporación de las dos nuevas pistas y los correspondientes procedimientos de rodadura y aparcamiento de plataforma de los aviones. La operación aeronáutica se desarrolló con normalidad y tampoco sufrió ningún tipo de incidente. Cuando digo que se pusieron simultáneamente las dos pistas, no significa que no hubiesen sido utilizadas. Por imperativo de la DIA no se podían utilizar las cuatro pistas a la vez. Por tanto, cuando estábamos en mantenimiento de las pistas anteriores, sí se ponían en funcionamiento desde abril de 2005 estas pistas, pero nunca las cuatro a la vez hasta el día 5 de febrero.

Más prolija resultó la casuística del primer día, durante el transcurso del cual surgieron algunos problemas de adaptación propios de la puesta en marcha de un operativo y unas instalaciones de dimensiones tan espectaculares. Dichas incidencias son susceptibles de agrupación en los siguientes bloques: volumen de usuarios y evolución del tráfico aéreo. En el primer día de operación pasaron por la nueva terminal de Barajas un total de 62.000 pasajeros de golpe en una nueva ciudad y se operaron nada más y nada menos que más de 600 vuelos. A pesar de la afluencia de pasajeros, acompañantes y usuarios en general, y del considerable número de operaciones, no se produjo ninguna cancelación de vuelo. En cuanto a infraestructuras y equipamiento se registraron problemas aislados: algunas pantallas de información no funcionaron correctamente, con la consiguiente desorientación de los pasajeros; se detectaron problemas de funcionamiento en 11 de los 150 sensores y cinco de las 123 escaleras mecánicas y pasillos rodantes. En cuanto a facturación, un fallo en el suministro eléctrico a primera hora de la mañana fue el causante de que se formaran colas y aglomeraciones en ocho mostradores de facturación durante media hora, con el inevitable descontento de las personas afectadas, que se solventó tan rápidamente como fue posible, reforzando los mostradores de facturación con personal adicional. El nuevo sistema automático de entrega y recogida de equipaje, llamado SATE, funcionó a la perfección, a pesar de la prueba de fuego que supone haber tenido que procesar el

día de su estreno más de 22.500 maletas. Sí hubo cierto desconcierto a la hora de la entrega de los equipajes, debido a la manipulación errónea del sistema por los operarios encargados de manejar las maletas. En cuanto a personal, los empleados que trabajan en las distintas dependencias y servicios del aeropuerto han tenido también que hacer un sobreesfuerzo para familiarizarse rápidamente con su nuevo entorno operativo. Aprovecho además esta ocasión para reconocer y agradecer muy sinceramente el enorme esfuerzo de todas estas personas, gracias a las cuales Barajas es hoy una realidad.

Existen además circunstancias añadidas que inducen a que valoremos si cabe aún más, el mérito que ha supuesto la culminación de la puesta en explotación de la nueva terminal, comparando nuestra experiencia con las que vivieron otros aeropuertos, en los que en algunos casos para su entrada en servicio —no quisiera comentarla aquí— se necesitaron meses e incluso años para operar con normalidad —estoy hablando de aquellos aeropuertos con niveles de tráfico y de operaciones como el de Barajas— el de Hong Kong, Denver, Atenas, Adelaïda, el Charles de Gaulle y el de Frankfurt. No se trata de buscar justificaciones en experiencia ajena ni de atenuar los problemas e inconvenientes reseñados pero, en proporción a la entidad de una construcción y entrada en operación de la magnitud y enorme complejidad de la del nuevo Barajas, dichos desajustes y molestias de los primeros días han sido puntuales y circunscritos, insisto, a los primeros días. Permítanme, no obstante, que aproveche esta tribuna para reiterar mi disculpa a todos los usuarios que en algún momento han podido sufrir esas molestias, pero es muy importante llamar la atención nuevamente sobre un hecho incuestionable: en la entrada en operación del nuevo Barajas no se ha registrado ni un solo incidente en materia de seguridad, razón añadida más que suficiente para dejarlo claro.

En cuanto al balance de la puesta en explotación, la evolución del tráfico aéreo desde la puesta en marcha no solo no ha disminuido o se ha estancado, sino que ha registrado un importante crecimiento. Con datos del 5 de febrero hasta el pasado sábado 19 de marzo, es decir correspondiente a los 43 primeros días, se tienen las siguientes cifras. El número total de pasajeros del aeropuerto de Barajas en estos 45 días ha sido de 4.790.766 pasajeros, lo que representa un incremento del 4,1 por ciento sobre el mismo periodo del año 2005. De estos pasajeros, 2.863.393, o lo que es el 59,9 por ciento, han pasado por la T4 y la T4S, lo que da una media de 66.664 pasajeros diarios en los 43 días, nada más y nada menos. En cuanto a los movimientos de aeronaves han operado 49.522 aeronaves, un 2,8 más que en el 2005. De estas aeronaves, 29.090, concretamente el 58,7, operaron desde la T4 y la T4S, a razón de 677 operaciones diarias de media.

Puntualidad. Con objeto de hacerles más fácilmente comprensible un asunto que entraña cierta complejidad, permítanme que me detenga unos minutos para hablar sobre puntualidad o, lo que es lo mismo, sobre el con-

cepto de retraso en el vuelo de una aeronave, que finalmente afecta a la experiencia del viaje de los usuarios del transporte aéreo. Es importante indicar, en primer lugar, que los retrasos son consecuencia de múltiples causas y agentes: desde la eventual avería técnica que puede sufrir un avión hasta la saturación del espacio aéreo de control del tráfico, pasando por una meteorología adversa; problemas de *handling*; eventuales jornadas de huelga, no solo en ese aeropuerto o en otra ciudad, sino incluso en otro país; rotación de tripulaciones de vuelos; retrasos provocados por medidas de seguridad; problemas en la facturación o embarque. Para que se hagan una composición de lugar lo más precisa posible, de acuerdo con los datos de 2005 de Eurocontrol, la Agencia Europea para la Seguridad Aérea, las causas de retraso en Europa procedieron de las compañías aéreas (problemas técnicos, *handling*, tripulación), que volvieron a ser con diferencia sobre el resto de agentes involucrados las causantes del mayor porcentaje de atrasos, en concreto del 50 por ciento del total de los atrasos. A los aeropuertos, que tienen sus problemas de plataforma y embarque, controles, restricciones de control de tráfico aéreo, les fue asignada una cuota de retraso del total del 19 por ciento. La meteorología, nieve, vientos y otros fenómenos meteorológicos fue responsable del 13 por ciento de los retrasos. Los retrasos imputables a los sistemas de navegación aérea por congestión del tráfico en ruta se cifraron en el 11 por ciento. Por tanto, es importante resaltar que los aeropuertos *hubs*, como el de Madrid, aquellos con mucho tráfico de conexión, son los más expuestos a los retrasos, entre otras razones porque muchos de estos no son propios sino que se heredan —por expresarme de manera más explícita— de otros vuelos procedentes de otros aeropuertos y se van acumulando progresivamente, como sucede en el caso de Barajas. En este sentido, el aeropuerto de Madrid-Barajas terminó en el año 2005 en séptimo lugar entre los aeropuertos con más retrasos. El ranquin de aeropuertos europeos con más retrasos es el siguiente: en primer lugar Roma Fiumicino, y le siguen el aeropuerto de Milán, el de Roma, el de Venecia, el Charles de Gaulle, de París, el de Turín, y el séptimo con más retrasos, con una media de 14,1, sería el de Madrid-Barajas —según datos del año 2005—, empatado con el de Luton, de Londres, el de Amsterdam y el de Praga, que estarían en el mismo tenor de retrasos. Inmediatamente después están los aeropuertos de Belfast y Heathrow, que presentan un índice de retrasos de 13,6, es decir un 0,5 menos que nosotros, y Barcelona presenta un índice de 13,4, por lo que, entre comillas, es menos tardona que Madrid, aunque insisto en que solo en 0,7 puntos y siempre según datos del año 2005 y sin tener en cuenta la puesta en marcha de la nueva terminal. Tengo aquí los datos por si a SS.SS. les interesa.

Dicho esto, y centrándonos de nuevo en el aeropuerto de Madrid-Barajas con motivo de la puesta en operación de la ampliación y superados los retrasos del primer día —conviene hacer hincapié en que no se produjo ninguna

cancelación—, la ratio de puntualidad ha evolucionado favorablemente desde el primer día. Si el domingo 5 de febrero la puntualidad de Barajas, tomando como referencia la cota en calzos de treinta minutos, fue del 73 por ciento en la T4 y T4S y del 93 por ciento en la T1, T2 y T3, ya el martes día 7 se registró un índice de puntualidad del 81 por ciento en la T4 y T4S, manteniéndose las ratios de puntualidad en la T1, T2 y T3 en torno al 85 y 90 por ciento. Tengo que decir que llevamos dos semanas en las que las ratios de puntualidad de la T4 y T4S están cinco puntos por encima de la T1, T2 y T3, es decir alrededor del 92 y 88 por ciento, mientras que las otras tres terminales, si tomamos cotas de treinta y quince minutos, están en un alto índice de puntualidad, aunque menor que el que tienen la T4 y la T4S.

En cuanto a equipajes, como ya comenté antes, el nuevo sistema automatizado de tratamiento de equipajes, SATE, funcionó correctamente a pesar de la prueba de fuego que supuso para la instalación enormemente avanzada y compleja haber tenido que procesar el día de su estreno 28.100 maletas. En estos momentos el número de maletas con incidencia está situado en índices normales e incluso inferiores a lo que ocurre en la T1, T2 y T3. Hace poco una revista publicó el ranquin de compañías en cuanto a índice de extravíos de maletas, compañías que presentan en torno a un 18,5 por mil extravíos de maletas. Hoy en día en la T4 y T4S tenemos un índice de extravío de maletas entre 12 y 14 por mil, es decir bastante más bajo que la media, mientras que en la T1, T2 y T3 dicho índice si sitúa en el 15 por mil. Por tanto, insisto en que en el momento actual el SATE no tiene prácticamente incidencias. Hasta el pasado lunes día 20 se ha gestionado en la T4 más de 1.200.000 maletas; no obstante, se mantiene la dotación de medios extraordinarios que permite atender cualquier contingencia de forma inmediata. El SATE, el servicio automatizado de tratamiento de equipaje —que antes he comentado que tiene 92 kilómetros de extensión—, es de Siemens y la vigilancia, el control y el mantenimiento del mismo lo tiene de por vida con nosotros. Actualmente están trabajando cerca de 400 personas de Siemens, concretamente 395, que son 110 personas más de las que en teoría correspondían al contrato. Están trabajando desde su puesta en marcha y las vamos a seguir manteniendo, al menos durante el tiempo que yo esté de presidente, porque es un sistema complejo y la verdad es que no nos fiamos mucho; al menos que no sea por el tema de personal.

En cuanto a pasarelas de embarque, los *fingers*, se han establecido mecanismos de contingencia para algunos bloqueos de puertas que se dieron en los primeros días por fallos de sus sensores —los sensores están informatizados—, y ya se ha reforzado el personal de operación y supervisión en la T4, que asciende a 105 operarios. A pesar del sistema informático y de los sensores tenemos a 105 operarios; concretamente en la T1, en la T2 y en la T3 tenemos 59. Son puestos de sobra para intentar que se produzcan el menor número de fallos posible.

En cuanto al tren automático de la T4 a la T4S, lo que llamamos el *people mover*, funciona adecuadamente y hasta la fecha —toquemos madera— no hemos tenido ni una sola incidencia. Deben saber que la empresa que diseñó y construyó el trenecito —es como le llamamos— es Bombardier, y tenemos un certificado; está en funcionamiento en los grandes aeropuertos europeos, fundamentalmente en Estados Unidos, y tiene una fiabilidad del 99,9 en funcionamiento. Aparte de eso, tiene otras alternativas de funcionamiento manual que afortunadamente hasta la fecha no ha hecho falta utilizar y que, insisto, están durante las 24 horas del día. El sistema informático funciona bien y el rendimiento del centro de gestión aeroportuario mejora día a día, en proporción directa a la mejora continua de la coordinación de todas las actuaciones.

Accesos y parquin también funcionan de forma satisfactoria. El mayor problema es la falta de metro, que posiblemente tendremos para el año 2007. En los primeros días hicimos un cálculo de flujo del personal que podría ir de la T2 a la T4, pero la verdad es que se nos desbordaron las previsiones. Pusimos seis lanzaderas pero al final tenemos 18, porque por mucho que se prevea que solo va a viajar un número de personas, la mayoría del personal de la T4 cogió el metro hacia la T2 y después usó las lanzaderas. Aunque en ciertas horas punta del día van vacías algunas lanzaderas, preferimos eso a que nos ocurra como el primer día, cuando, aparte de los visitantes y curiosos, tuvimos un gran problema de lanzaderas para conectar la T1, T2 y T3 con la T4. Este tema se obviará cuando tengamos el metro a finales de 2007.

Próximos pasos a seguir. Una vez estabilizada la entrada y puesta en explotación de las nuevas instalaciones tenemos el reto de mejorar la calidad del servicio día a día, en estrecha colaboración con las compañías aéreas, operadores de *handling*, concesionarios comerciales y todos aquellos que intervengan en la experiencia global del viaje en avión del pasajero. Quiero insistir en que, nunca mejor dicho, la T4, la T4S, como la T1, T2 y T3, es una ciudad itinerante, por tanto tenemos que ofrecer todos los servicios de la mejor manera posible. Asimismo, con objeto de ir incrementando progresivamente la capacidad operativa del campo de vuelo, lo que permitirá dar más *slots* a las compañías, para el inicio de la temporada de invierno, concretamente para octubre de 2006, se incrementará a 90 operaciones por hora y así se irá aumentando gradualmente hasta llegar a las 120 operaciones por hora. Es importante resaltar que las 12 operaciones por hora de que dispondrá adicionalmente Barajas en octubre suponen por ejemplo, aproximadamente en quince horas de operación de aeropuerto, acomodar 180 operaciones más al día. Tenemos ahora una media de 1.300 operaciones programadas, más 180, por lo que estaríamos hablando de casi 1.500 operaciones al día; tendríamos capacidad para bastantes años, aunque todavía tenemos 30 operaciones más por hora que poder dar.

En cuanto a la administración de los *slots*, de acuerdo con la normativa comunitaria, se tienen conferencias internacionales de *slot* con seis meses de adelanto. Por lo tanto, ahora, en abril, habrá una conferencia mundial de *slots*, en la que tendremos que ponernos de acuerdo con la compañía para programar ya los de octubre. Algunas compañías en su día nos preguntaron por qué no dábamos inmediatamente los *slots* con la puesta de explotación. Es por una razón muy sencilla, aunque ya lo he explicado. Como se dan seis meses antes para programar las temporadas de verano o de invierno de las compañías, en teoría nosotros tendríamos que haber comprometido los *slots* de abril en octubre de 2005, pero sin saber cómo iba a funcionar la nueva terminal el día 5 de febrero hubiese sido una temeridad por nuestra parte comprometer más *slots* de los que ya había comprometidos. Por lo tanto, se lo explicamos a las compañías, lo entendieron, y por eso ahora en abril se van a programar los nuevos *slots* para la nueva temporada de octubre.

Como síntesis de toda la información aportada, las principales conclusiones que se pueden extraer a partir de los análisis de los datos correspondientes a la puesta en explotación de las nuevas infraestructuras e instalaciones de Barajas son las siguientes. Barajas se encuentra perfectamente operativa, habiéndose realizado la entrada de las nuevas instalaciones sin ningún incidente de relevancia. La completa ausencia de incidencias de seguridad se trata sin duda de la mejor de las noticias posibles, sea cual fuere el esquema de prioridades. La mejora paulatina y continua de todos los niveles de calidad de servicio, empezando por las ratios de puntualidad, es un hecho claramente constatable. Es necesario destacar y reconocer el gran esfuerzo y dedicación, así como la rapidez de adaptación al nuevo entorno de todos los trabajadores de las compañías, por supuesto incluidos los de AENA, involucrados en el día de la puesta en marcha de la nueva terminal. Por último, es de agradecer la comprensión de la que han hecho gala los usuarios y pasajeros de Barajas, cuyo comportamiento agradezco en nombre de los profesionales que se esfuerzan día a día por atender de la manera más satisfactoria posible sus necesidades. Así pues, hemos dado un gran paso adelante. Barajas como proyecto de Estado, de todos y para todos, representa un hito histórico y ya es una magnífica realidad. Dicho esto, y reiterando mis disculpas a todos aquellos usuarios y clientes que hayan podido sufrir en algún momento la molestia de la puesta en explotación de las nuevas instalaciones, honestamente creo que tenemos motivos para estar satisfechos y sentirnos orgullosos del gran aeropuerto de Barajas, que ha sido posible gracias a la gran dedicación y esfuerzo de los miles de profesionales que han participado en su gestación, construcción y puesta en explotación.

Les agradezco mucho la atención que me han prestado y quedo a disposición de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Como advertí al principio, corresponde ahora el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sirvan mis primeras palabras para dar la bienvenida al presidente de AENA esta mañana. En primer lugar, quería referirme a una cuestión ajena a la comparecencia, que espero que no me contabilice en el tiempo, señor presidente. Quiero felicitar expresamente al señor presidente de AENA y a la ministra de Fomento por el texto final del Estatut de Catalunya en lo referido al aeropuerto de El Prat. Creo que han acertado al asumir y defender las posturas que el Partido Popular ha defendido siempre; no romper el concepto de unidad aeroportuaria que tenemos en España y que personaliza AENA. Su resistencia a romper ese sistema de funcionamiento debe ser valorado expresamente, y yo lo quiero hacer público.

Pasando al contenido de la comparecencia, señor Azuaga, usted ha venido aquí a hablar de la puesta en servicio de la T4. En la hora y tres minutos que ha durado su intervención, los primeros nueve minutos los ha dedicado a relatar las obras de la terminal 4, que evidentemente no son las obras que usted ha gestionado y que usted ha hecho, porque son anteriores a su gestión, por tanto usted no debería hablar de ellas sin citar la labor desarrollada y desempeñada por gobiernos anteriores; siete minutos los ha empleado usted a estadísticas varias (nacionales, internacionales y regionales); cuatro minutos a seguridad, de la cual tendremos que hablar más adelante; tres minutos al desarrollo sostenible; seis minutos a la organización de la puesta en explotación anterior, parte de la cual tampoco le corresponde; cuatro minutos al periodo de pruebas; cuatro minutos al primer día exclusivamente; dos minutos para comparar y justificarse con las puestas en servicio de otros aeropuertos; doce minutos al balance hasta el día de la fecha de la puesta en servicio, hablando fundamentalmente de puntualidad, aunque se refería a otras cuestiones distintas al aeropuerto y a los equipajes, de las que desde luego también tendremos que hablar; cuatro minutos a los próximos pasos que todavía no han dado y los tres últimos minutos a la síntesis y loa sobre la puesta en funcionamiento de la T4. Usted ha venido aquí, en principio, para hablar de la caótica puesta en servicio de la T4, pero solamente ha hablado de problemas aislados y de nada más. Usted parece que ha estado en otro aeropuerto; usted parece que no ha estado en la T4, porque solo ha venido a reconocer algunos fallos durante los primeros días en el reparto de equipaje y encima le ha echado la culpa al personal que se despistó y que no supo cómo hacerlo.

La ministra era la que debía haber venido aquí para oír algunas de las cosas que tenemos que decirle, pero le ha mandado a usted; ni siquiera cuando fue requerida en el Pleno para que expresara cómo había sido la puesta en servicio de la T4 respondió a una sola de las cuestiones que se le habían formulado. La verdad es que la

puesta en servicio de la T4 ha sido el hazmerreír de todo el mundo, y lo sigue siendo. Hasta Forges les ha hecho chistes con la T4, por no hablar de los chascarrillos permanentes que se han oído. Además, hemos hecho el ridículo con la suspensión de una semana, a la que usted no ha hecho ni la más mínima referencia, después de la fecha que ustedes mismos dieron un año antes para su puesta en servicio.

Antes de entrar en los problemas de la T4 quiero referirme a una cuestión previa, que es la demostración que usted ya ha hecho esta mañana —siento tener que decírselo— del sectarismo que su partido está demostrando con la totalidad de las obras del Partido Popular, pero que se significa y se magnifica en la T4. Usted ha tenido el valor de publicar estos dos libros, que son una demostración de desvergüenza política. En estos dos libros, en los que aparece su firma en la primera página de presentación, solo se hace referencia a las obras de la T4 en la página 139 del segundo tomo, cuando dice que en diciembre de 1990 el ministro de Transportes, José Barrionuevo, junto con el presidente de la Comunidad de Madrid, Joaquín Leguina, presentan en rueda de prensa el avance del Plan director. El señor Barrionuevo es recordado en la democracia por cuestiones menos edificantes que por haber iniciado y puesto en funcionamiento el Plan Barajas, que no lo hizo. No hay ni una referencia posterior en las 50 ó 60 páginas que hablan de la T4 a ninguna actuación del Partido Popular y de los gobiernos del señor Aznar, ni al señor Arias-Salgado, que fue quien aprobó el plan estratégico del Plan Barajas, ni al señor Álvarez-Cascos, que fue quien impulsó de manera evidente las obras de dicho plan. Esta es la única referencia que se hace, señor Azuaga, y es una práctica fascista (**Rumores.**), pues anula la labor de otro Gobierno. Usted solamente los ha citado para decir que ha mantenido a todas las personas que gestionaron el Plan Barajas, para justificar si se ha puesto o no se ha puesto en marcha bien. Señor Azuaga, hay que saber mandar y gestionar; ni siquiera le vale la excusa de que no ha cesado a nadie para el desastre de la puesta en funcionamiento y la vergüenza de citar al señor Barrionuevo como único ejemplo de inicio y gestión del Plan Barajas y luego incluir fotografías y esquemas —se lo recuerdo para que usted no se olvide— en este libro, que provienen de este documento, sin hacer la más mínima referencia a cuándo se aprobó, a quién lo puso en marcha y a quién terminó la obra civil de la T4. Su comportamiento está claro. Ya se lo dijimos el 5 de marzo de 2005 con ocasión de la visita que realizamos a la terminal. Ya entonces usted nos dio un documento en el que decían que la iban a inaugurar el 29 de enero de 2006 y nosotros les dijimos que estaban retrasando caprichosamente la puesta en marcha porque querían borrar cualquier actuación del Partido Popular que se refiriera a la T4. Es más, han querido anular tanto la labor —imprescindible por otra parte— del Partido Popular que, para anular al señor Álvarez-Cascos, invitaron a todos los ministros de la democracia que habían sido de Obras Públicas, incluido

un señor que acababa de fallecer, lo cual me parece que se valora por sí mismo. Por mucho que le duela, señor Azuaga, usted ha podido inaugurar la T4 con un año de retraso —ya veremos cómo—, pero gracias a la labor de los gobiernos del señor Aznar, tanto del señor Arias-Salgado como del señor Álvarez Cascos, aunque hoy tampoco ha tenido usted la decencia de hacer la más mínima referencia a ellos, ni siquiera ha reconocido mínimamente la labor genérica de gobiernos anteriores. Ahora entiendo por qué no han mandado los libros, como es práctica habitual por cortesía parlamentaria, a los diputados de la Comisión.

Vayamos a la inauguración de la T4. El 29 de enero de 2006 fue la fecha que ustedes dijeron un año antes, el 3 de marzo de 2005. ¿Por qué se inaugura el 5 de febrero de 2006? Usted no ha dicho ni media palabra. Alguien manifestó que se inauguró ese día para que no coincidiese con la Feria de Turismo, pero el 3 de marzo de 2005 ya se conocía la fecha en que se iba a celebrar Fitur en 2006. Usted no ha puesto esta excusa; no obstante espero que dé alguna. Habiendo programado con un año de antelación una fecha para una cuestión como esta, resulta espantosamente ridículo tener que retrasarla una semana. Da idea de inoperancia, de improvisación y evidentemente de falta de gestión. Hay un año de demora injustificada, porque la obra civil —y que tantas veces se ha criticado a quien la inauguró— estaba terminada en febrero de 2004. Por tanto, usted solo ha tenido que hacer la gestión de la puesta en marcha. Las pistas estaban operativas en agosto de 2004 —luego hablaremos sobre ello—, las pruebas de explotación estaban previstas para haberse iniciado el 31 de octubre de 2004 y ustedes las retrasaron hasta el 1 de septiembre de 2005, diez meses de retraso, y, como le he dicho anteriormente, trasladaron la inauguración del 18 de febrero de 2005 al 5 de febrero de 2006.

Respecto al coste de la transición tampoco nos ha dicho usted ni media palabra. En este mismo documento elaborado por ustedes —no es nuestro— se decía que iba a costar 57 millones y pico de euros y según los datos de los que disponemos ha costado 30 millones de euros más, es decir el 50 por ciento más, 5.000 millones de pesetas más por la transición. Además esos incrementos son por cuestiones tan curiosas como 5 millones de euros en concepto de traslado, 12 millones de euros más, es decir 2.000 millones de pesetas, en las simulaciones con maletas y figurantes, y además no habían ensayado la salida de los pasajeros desde la plataforma en vez de desde la terminal, y el primer día se produjeron situaciones tan esperpénticas como que hubo pasajeros andando por la plataforma, sin que hubiera ninguna puerta por la que pudieran entrar; incluso si se atrevían a entrar por alguna los chaquetas verdes los echaban para atrás. En la inauguración de la T4 y su puesta en servicio el primer día les salvó a ustedes la labor impagable de la Guardia Civil, a la cual usted tampoco ha hecho la más mínima referencia esta mañana. Si no es por la Guardia Civil el día 5 de febrero ustedes hubieran tenido

un colapso absoluto en la T4. Ellos solventaron la falta de gestión y de orientación de los chaquetas verdes y la falta de señalización para aquellos pasajeros que salían de la plataforma —usted sabe que le estoy diciendo la verdad— y no podían llegar a los *fingers*. Ustedes, que en la simulación se gastaron 12 millones más de euros, no habían previsto que unos pasajeros podían quedarse en la plataforma sin llegar a los *fingers*. Es una situación que hoy todavía no han solucionado, porque actualmente siguen utilizando jardineras de aviones que se paran en la plataforma con los *fingers* vacíos y absolutamente parados. Esa es la gran satisfacción que tiene usted de la puesta en servicio de la T4. Se gastaron otros 10 millones de euros en asistencias técnicas para amueblamiento, seguridad, etcétera; no en el amueblamiento, sino en la asistencia técnica para realizarlo, en el decorador —y algunas de ellas con objetivos superpuestos—, y se gastaron 6 millones más en estudios varios.

Señor Azuaga, usted tiene una profesión de origen por la que no puede desconocer que en estos 31 millones de euros puede haber incluso una presunta malversación de fondos públicos; usted lo sabe. Por tanto, vamos a ver si usted puede justificar exactamente el buen destino de esos 31 millones de euros. Aunque usted ha insistido aquí clarísimamente en lo contrario, saben que siguen teniendo un problema de seguridad interior que todavía no han solucionado. Ustedes han dicho que en la puesta en servicio de la T4 hubo problemas aislados, cuando los lavabos estaban sin agua; los teléfonos precintados; los cajeros sin dinero, y los chaquetas verdes no sabían dónde ir, porque iban como ejércitos sin cabeza, señor Azuaga, aunque todo el mundo estaba muy entretenido con los payasos y figurantes que ustedes habían contratado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le ruego que vaya terminando.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, el señor Azuaga ha intervenido una hora y tres minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero el Reglamento le otorga a usted 10 minutos y lleva 15. Le ruego que vaya terminando.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a terminar lo antes que pueda y con mucha urgencia.

Aparte de esa maravillosa organización, ustedes entregaron este folleto tan manejable a la gente cuando se iba, no cuando llegaba. Como estamos ahora, 50 días después. Pues bien, para hacer caso al señor presidente e ir terminando, como no podía ser de otra manera, pregunto: ¿cómo estamos ahora, a los 50 días? Como le acabo de decir anteriormente, con las jardineras funcionando y los *fingers* vacíos —ejemplo de funcionamiento—, se siguen produciendo pérdida de equipajes —no sé de dónde habrá sacado esos datos— en un porcentaje muchísimo mayor al que usted ha dicho y con el 150 por ciento de

personal, gasto que usted encima ha dicho que va a mantener mientras sea presidente. A ver si el próximo presidente sabe gestionar mejor y el personal que se emplee en equipajes sea el adecuado, el correcto y el planificado, porque todo el mundo sabe llevar las maletas con el 150 por ciento de personal. El tema de los taxis es una auténtica vergüenza: ayer a las nueve menos cuarto de la mañana, esperé 19 minutos y 42 segundos de pie para poder coger un taxi fuera de la terminal. ¿A usted le parece que eso es un buen funcionamiento del servicio de asistencia de los taxis? Tampoco funciona la conexión con la T1, la T2 y la T3, no solo por la imprevisión del primer día, que tuvieron que triplicar el número de lanzaderas, sino porque hoy en día no está resuelto el tema de las conexiones. Usted, aunque no lo ha querido decir, ya habrá reconocido de forma indirecta que se equivocaron a la hora de adjudicar la T4 solo a Iberia y a las compañías de Oneworld, porque no hay nada más que ver cómo están funcionando la T4, la T1, la T2 y la T3 para darse cuenta de que lo lógico era haber mantenido la distribución y la adjudicación que se había hecho anteriormente y que ustedes anularon sin saber por qué.

Termino, señor presidente, hablando de los *slots*, a los que usted ha hecho referencia a última hora. Está muy bien que usted diga aquí que los *slots* se reparten cada seis meses, pero hay una cuestión de fondo, y es que la terminal todavía no está operativa, porque el lado aire, que se gestiona a través del TMA —que usted no ha citado aquí—, no ha entrado en funcionamiento ya que todavía no han logrado el acuerdo tanto con los militares como con los controladores. Las pistas estaban operativas en agosto de 2004, se habían hecho ya; a pesar de lo que usted ha dicho aquí —que se hicieron posteriormente—, ya se habían hecho todas las pruebas de despegue/aterrizaje, incluso las pruebas del grupo 47 para verificar el funcionamiento de las pistas. Sin embargo, a fecha de hoy, todavía no han puesto en funcionamiento el Terminal Management Area, como usted muy bien sabe, para que sea posible el aumento de *slots*. Aunque por prudencia, y en eso usted tiene razón, sin saber cómo se ponían en funcionamiento no deberían de haberse adjudicado *slots* para abril, sin embargo también se está escondiendo la no puesta en servicio y la falta de acuerdo con los controladores, incluso con los militares.

Solo le voy a agradecer una cosa de su comparecencia y es que por primera vez ha dicho usted la verdad sobre el costo del plan Barajas, exactamente los 4.200 millones de pesetas que ha dicho el Partido Popular. Hoy, aquí, usted ha reconocido que 2.000 millones de pesetas fueron para expropiaciones, con lo cual, aparte de que dice mucho en su favor —porque por una vez ha sido sincero—, acabamos con las especulaciones de si nosotros habíamos aumentado el 50 por ciento el coste del plan Barajas.

Termino, señor presidente, con una cuestión totalmente distinta: por fin, ¿cuándo va a aprobar y a auto-

rizar el aeropuerto de Murcia la ministra de Fomento? **(Risas.—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Bienvenido a esta Comisión de Fomento, señor Azuaga.

Antes de entrar en el tema que hoy nos trae, quiero comenzar diciendo que ni mi grupo ni yo nos sumamos a esa felicitación que ha hecho al inicio de su exposición el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. **(Varios señores diputados: ¡Si la habéis votado!)** Señor Ayala, le pido respeto al Estatuto de Cataluña, lo mismo que al de Valencia o al de Andalucía. El Estatuto de Cataluña es un tema muy serio como para que usted haga mofa de él aquí una vez más. **(Rumores.—Aplausos.—El señor Ayala Sánchez: No he hecho mofa, lo he felicitado.)** Sí, y sus compañeros, como el señor Merino, entre otros...

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Lo han hecho, riéndose de un tema tan serio **(Un señor diputado: No es un funeral. No se ha muerto nadie)**, un tema que afecta a tantos millones de ciudadanos catalanes, que tienen el derecho de ser respetados. Ustedes tienen la obligación de respetarlos y de no mofarse de ellos, como han hecho una vez más en esta Comisión. Es una cuestión previa a la que sumo también la lamentable intervención del portavoz del Grupo Popular, que no solo se ha dedicado a controlar el tiempo del que dispone libremente el presidente de AENA, sino que además, como es habitual en sus intervenciones, se ha dedicado a emitir una sarta de descalificaciones, como hazmerreír de todo el mundo, sectarismo del Partido Socialista, ejército sin cabeza —que es un insulto a los trabajadores— **(Un señor diputado: No, es a la cabeza)**, malversación de bienes... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Respeten ustedes el turno de palabra como hemos hecho nosotros, aguantando sus descalificaciones sin rechistar. Incluso se han atrevido a calificar de fascismo la publicación del libro del que ahora hablaremos. **(Un señor diputado: ¡Qué vergüenza!)** Le pido, señor Azuaga —cosa que no hace falta—, que conteste esta lamentable intervención —porque hoy viene usted aquí a contestar determinados interrogantes— en su habitual tono, sin acritud y con información, que es lo que hoy se le pide aquí.

Quiero comenzar ya con mi intervención, diciendo que estamos hablando de unas obras que se han puesto en funcionamiento sin que se haya registrado un solo

incidente en materia de seguridad y que han supuesto la ejecución de un gran proyecto de infraestructuras que nunca antes se había realizado en la historia de España y que ha sido posible gracias —y se lo agradezco doblemente, señor presidente de AENA— al esfuerzo de miles de excelentes profesionales a los que usted ha dedicado entrañables palabras. Por eso mi grupo y yo nos queremos sumar a esos miles de trabajadores que durante más de ocho años han dedicado sus esfuerzos a este trabajo, cuyo fruto es un nuevo y gran Barajas, repleto de innovación, de flexibilidad, de visión de futuro y de inversión pública, porque han sido miles de millones de euros, 6.200 concretamente, los que todos los españoles hemos destinado a esta infraestructura. He comenzado con estas palabras de agradecimiento a los trabajadores, porque a los pocos días de su puesta en funcionamiento leí una carta al director del diario *El País* —la tengo aquí—, escrita desde Virginia (Estados Unidos), por uno de esos miles de trabajadores. Me van a permitir que se la lea literalmente. Decía haber leído en Internet algunos comentarios de nuestro país y señalaba: Esperaba encontrar alguna referencia a la dificultad del desarrollo tecnológico que demuestra esta obra, al orgullo que para una ciudad debe suponer disponer de un edificio tan grandioso, uno de los mayores de Europa, al mérito que supone hacer el traslado de unas operaciones tan complejas de un edificio a otro en una sola noche, a que durante algún tiempo fuimos capaces de gestionar una de las obras más grandes e importantes del mundo. Y añadía este trabajador en una carta publicada por *El País*, enviada desde Virginia (Estados Unidos): Es una ocasión para proyectarnos al mundo con orgullo. Es una obra hecha con el dinero público y con el esfuerzo de muchos. Y en la prensa española —se lamentaba él, y yo añado: y en el Partido Popular— me encuentro con que la preocupación es solo que hay un autobús cada diez minutos y multitud de detalles parecidos de miseria. Creo sinceramente que la carta de este trabajador describe perfectamente la situación y que usted, con su intervención inicial —que espero que ahora nos amplíe profundamente por la batería de preguntas que le voy a hacer— precisa, contundente y clara ha despejado los aspectos más importantes de la puesta en funcionamiento de la explotación. Ha dejado claro cómo han funcionado el tráfico aéreo, la puntualidad, los equipajes, las reclamaciones, los servicios de atención al público, las pasarelas de embarque, en definitiva, ha dejado claro cuáles han sido los problemas de deficiencia de los primeros días. Algunos son muy cortos de vista y solo miran los primeros días. No ven que este es un aeropuerto... **(Un señor diputado: De ocho años anteriores.)** Señor presidente, es una falta de respeto.

No ven más allá de lo que tienen delante de sus narices. Por eso esta comparecencia, que es muy importante para los ciudadanos, tiene que ser aprovechada en beneficio de esas dudas que todavía siguen invadiendo a muchos ciudadanos. Mi grupo está convencido de que la inmensa mayoría de los madrileños, de los españoles

y de los usuarios de este aeropuerto saben que en una infraestructura de esta envergadura es normal que los primeros días se produzcan estas disfuncionalidades, lo que no sería normal es que pasado un año se siguieran produciendo. Señorías, si cuando nos mudamos de casa —quien se haya mudado— o cuando hacemos una obra sabemos lo que pasamos, qué no va a pasar cuando se hace una obra de estas características y de esta envergadura. Por tanto, para estos intolerantes no van dirigidas mis preguntas. Mis preguntas van para los miles de ciudadanos que todavía se preocupan de cuestiones que están ahí, y yo se las quiero plantear para que usted despeje las dudas. Por ejemplo, un tema que afecta mucho a los ciudadanos que viven más próximos al entorno del aeropuerto de Barajas es el ruido que produce la entrada en servicio de estas instalaciones. Señor presidente de AENA, ¿podría ampliar cuál es la situación actual en relación con los entornos vecinales y qué medidas se van a seguir adoptando para el aislamiento de las viviendas del entorno? ¿Cuál es el esfuerzo —usted ha hablado de 300 millones de euros— para minimizar esos ruidos que está llevando a cabo AENA en el aeropuerto de Barajas?

En relación con la seguridad es lamentable que el anterior interviniente no haya hecho una sola referencia a esta materia. Sabemos que para la ministra de Fomento, y para usted como presidente de AENA y para el Gobierno la seguridad es un tema fundamental, y así se recoge en el PEIT. Sabemos que se han elaborado y actualizado planes y manualidades. Por eso le pregunto: ¿Cuáles son los principales procedimientos y los planes de seguridad en las nuevas infraestructuras e instalaciones en Madrid-Barajas? Recuerde que no hablamos de que hay más de 70.000 personas permanentemente, a diario, en ese aeropuerto. Por tanto, la seguridad es un aspecto fundamental. No queremos que nos pase como a otros que no atendieron a la seguridad y ahí están las tragedias que todos recordamos. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Guadalajara!)**

Señor Ayala, vuelvo a pedirle que no vuelva a interrumpirme porque yo no lo he hecho una sola vez, a pesar de que usted ha calificado de fascista —y voy a pedir que lo retire— al presidente de AENA. **(El señor Ayala Sánchez: Es lo que es.)**

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego silencio. Señor Ayala, permita que el señor De la Encina desarrolle su intervención.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Siguiendo con lo que entiende el Grupo Parlamentario Socialista que es el motivo fundamental de la presencia del señor Azuaga, que son los aspectos que verdaderamente preocupan a los ciudadanos, le traslado una pregunta que mucha gente —y yo mismo— se hace: ¿Cuándo está previsto que el metro de Madrid —yo vine ayer en avión y lamenté profundamente que no tuviéramos un metro, como existe ya con la T2— llegue a la nueva terminal

T4? ¿Por qué no hay todavía un metro que conecte diariamente con las nuevas terminales? Explíquelo, por favor. Los ciudadanos tienen que saber de quién es esa responsabilidad, que no es precisamente de AENA ni del Ministerio de Fomento. ¿Cuándo está previsto que se conecte ese metro? ¿Cuál es el estado de los accesos por carretera a las nuevas terminales y cuáles son los costes para los pasajeros y los usuarios? Esto es algo que le preocupa también a aquel que va habitualmente o al que suele ir ocasionalmente al aeropuerto.

Por otra parte, nos encontramos también que AENA ha dado estricto cumplimiento a los procedimientos nacionales e internacionales en relación con las señalizaciones de las nuevas infraestructuras e instalaciones. Por eso nos sorprende que a este cúmulo de denuncias absurdas se sumen sindicatos serios con denuncias que no nos consta que sean así, como es el caso del Sepla, que ha denunciado deficiencias de señalización. Le pregunto: ¿Existen deficiencias que pudieran suponer un riesgo para la seguridad operativa o no son ciertas, como supongo que no lo son, estas denuncias? Siguiendo con las manifestaciones que se han hecho aquí por el anterior interviniente, que me parecen muy graves porque se ha hablado de manipulación e incluso de fascismo en relación con los libros, quiero decirles —y espero que usted lo aclare— que todos los libros desarrollados por AENA, entre ellos por tanto el de Madrid, son escritos, señor Ayala, por un comité de redacción, asesorado por colaboradores y expertos del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos, de AENA, de Ineco y de otros profesionales locales antes de proceder a su edición. Además, están avalados y supervisados al menos por dos expertos de reconocido prestigio. Señor Ayala, por el bien de esos nombres, de estos expertos profesionales independientes, le ruego que retire del «Diario de Sesiones» las manifestaciones que ha hecho de fascismo y de menosprecio a este elenco de profesionales. Pido una reflexión y le pido que retire estas calificaciones porque me parece que no se merecen estos auténticos profesionales las palabras que usted les ha dirigido. Por eso le pido, señor presidente de AENA, que nos explique qué ha querido decir el señor Ayala. ¿Por qué dice que se han manipulado los datos y las referencias contenidas en el libro sobre la historia de los aeropuertos de Madrid, publicado por AENA?

En cuanto a lo que se planteaba de la inauguración, le quiero recordar, señor Ayala —la memoria a veces le falla—, que en febrero de 2005 la ministra de Fomento en una respuesta oral a su grupo detalló el estado real —no el virtual que ustedes vendían allá donde iban poniendo traviesas e inaugurando cosas que luego eran infumables— de las obras, indicó que el total de la obra civil se terminaría en un corto plazo y anunció que después de un año imprescindible —aclárese— para la integración y las pruebas de los sistemas de la nueva T4 esta terminal entraría en servicio, como así ha ocurrido. ¿Puede, señor presidente de AENA, ampliar algo más y decir cuáles son las razones por las que este Gobierno

socialista retrasó no sin causa o justificación, que la hubo, en un año la puesta en funcionamiento de las instalaciones? Es cierto que la inauguración se hizo a las cero horas del sábado 5 de febrero. En principio, la inauguración estaba fijada para finales de enero. ¿Puede explicar —y le ruego que precise— por qué se retrasó a esa semana, aunque tiene obviamente más que justificada su motivación? ¿Puede explicarlo más profundamente para que no quede entre los miembros de la Comisión ni en el «Diario de Sesiones» que ha habido, sin más, un caprichoso retraso?

Ha hablado también del volumen de usuarios, un tema que para quien no quiere oír ni ver es imposible que lo pueda comprender. 62.000 pasajeros, 22.500 maletas en los primeros días, más de seiscientos vuelos, 11.000 consultas y —ha insistido en algo fundamental para el Grupo Socialista— no se produjo ninguna cancelación de vuelos. 4.000 profesionales, a los que hemos felicitado y a los que reiteramos nuestro agradecimiento, trabajaron el primer día de la nueva terminal. Le ruego, ya que me parece fundamental, que nos haga una comparativa precisa con la experiencia de otros grandes aeropuertos internacionales a nivel mundial en la puesta en funcionamiento de las nuevas infraestructuras de Barajas, porque no podemos seguir aislados como hace 40 años, sino que hay que ver qué se ha producido en situaciones similares, cuáles han sido las situaciones que se han dado y compararlas con las nuestras. Desde luego desde el Grupo Parlamentario Socialista nos sentimos orgullosos y satisfechos —todo es siempre mejorable y por eso se está siguiendo en esta línea— de la puesta en funcionamiento de esta terminal.

Siguiendo con el elenco de situaciones, ha habido una que se le ha pasado al señor Ayala, pero yo sí se la voy a preguntar porque en algunos momentos su intervención me ha parecido fuera de lugar y en otros momentos, con todas las palabras que ha dicho, también grotesca. Una de las denuncias que hemos podido ver en los medios de comunicación y que también ha salido de boca de alguien es grotesca. Se habla de que ha habido hasta goteras en el nuevo edificio de la terminal a raíz de las últimas lluvias y nevadas en Madrid. Le pregunto: ¿Es cierto, señor presidente de AENA, que ha habido goteras?

Termino con algo más serio en relación con la penúltima pregunta que le hacía en tono de broma —ya los chistes llegan a este punto—. Ante la futura situación de Barajas, ¿qué previsiones tiene AENA en relación con la necesidad de un nuevo aeropuerto de Madrid? También hay una cuestión que en su momento provocó la petición de que compareciera en esta Comisión con la intervención de otro ilustre miembro del Grupo Parlamentario Popular, don Vicente Martínez-Pujalte...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor De la Encina, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Me parece que merece la pena ahora, pasados unos meses de aquella intervención, con insultos y descalificaciones referidas a la asignación de espacios aéreos de las compañías aéreas en la nueva terminal de Barajas, que nos diga usted —porque no pueden quedar ahí, en el «Diario de Sesiones» y ante todos los ciudadanos los insultos, reproches y descalificaciones y que luego el tiempo dé la razón judicialmente a la gestión y la actuación de AENA— cuál es la situación actual del conflicto y cuál es la última resolución judicial que al respecto se ha producido sobre la asignación de espacios a las compañías áreas en la nueva terminal.

Gracias por su comparecencia, señor presidente de AENA, y le reitero el total apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, así como la comprensión de algunas de las dificultades iniciales de la puesta en marcha de la nueva T4, porque sabemos que esas dificultades han ido desapareciendo, como usted mismo ha señalado, y estamos ya en una senda de absoluta normalidad gracias al enorme esfuerzo del equipo humano, de los miles de trabajadores que componen esta gran empresa pública —lo sigue siendo y lo será mientras gobierne el Partido Socialista— que es AENA.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? **(Pausa.)** Señor Rodríguez, por parte del Grupo Mixto, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Quiero advertir que seguí la intervención del presidente de AENA desde mi despacho por tener que atender algunas llamadas telefónicas y no molestar aquí. De todas maneras, será muy breve.

En primer lugar, creo que sería bueno sacar el debate del sistema aeroportuario del Estado español, y en particular el tema de Barajas, de esa tendencia —no sé si ahora ya solamente española o también universal— a juzgar la validez o la bondad de muchas cosas en función de su gigantismo o de su faraonismo. Creo que en este aspecto la presunción de que se pueda tratar de la obra pública de infraestructura aeroportuaria más importante del mundo y una de las obras públicas más importantes de Europa no deja de ser más que una constatación si no tiene trascendencia desde el punto de vista del servicio público. En este aspecto, sin poner en duda la bondad de la obra, nos gustaría saber si realmente está en consonancia una infraestructura tan grandiosa, tan llamativa y en algunos aspectos tan impactante con la capacidad del aeropuerto a la hora de los despegues y aterrizajes de aeronaves. Es decir, ¿los *slots* realmente disponibles, no los teóricos, están en función de esta infraestructura tan gigantesca? Porque desde el punto de vista del usuario, da la sensación de que uno de los problemas básicos que teníamos era la frecuencia insuficiente de los vuelos, o al menos la frecuencia limitada de los vuelos en atención al número que tenía que salir en un determinado momento. Y esa sensación uno la sigue teniendo. Aunque

se siente mucho más aislado y menos sometido a la presencia de masas, sin embargo no da la sensación de que el servicio haya mejorado. Me gustaría que usted explicase esa cuestión.

En segundo lugar, nos gustaría que nos explicase si no cree que esta forma de actuar con Barajas no va a impedir que se estudie y que haya en primer lugar, una disposición política y, en segundo lugar, del propio servicio a descentralizar algunos vuelos de carácter transoceánico y algunos vuelos a la Unión Europea. Una cosa es que todos los aeropuertos puedan tener de todo y otra cosa es que por lo menos el sistema aeroportuario fuera hasta cierto punto algo policéntrico y que hubiese cinco o seis aeropuertos de referencia por lo menos en relación con Europa e incluso en relación con América Latina, porque eso descongestionaría también el aeropuerto central de Barajas. Si no, el sistema va a ser de tal calibre que vamos a acabar teniendo que construir otro aeropuerto en Madrid, lo cual sería desde mi punto de vista auténticamente aberrante y no se utilizarían las potencialidades reales, por lo menos de espacios territoriales del Estado español, que podrían también, con una ligera o mínima concentración, racionalizar el sistema. Habría que recordar, sobre todo en un Estado como este que presume de descentralizado, que los grandes aeropuertos de otros Estados de la Unión Europea no están siempre ubicados en la capital. Eso provoca que haya una jerarquía aeroportuaria, pero no tan marcada, en base a satélites, como la del Estado español.

En tercer lugar, me gustaría que explicase el problema del reparto de los espacios aeroportuarios y, en concreto, la asignación a determinadas compañías de las instalaciones antiguas y de las nuevas, y no porque pueda quedar claro o no el favoritismo sino por un hecho. En el caso de que haya que hacer varias conexiones a vuelos distintos, el hecho de que la agrupación fuese por compañías y no por servicios, por ejemplo, si se agruparan los vuelos de carácter internacional por un lado o haciendo algún otro tipo de asignación, facilitaría las interconexiones. Hay muchos viajeros que utilizan compañías distintas y eso es un problema. Por ejemplo, cuando llegas de Latinoamérica en un vuelo de Iberia, coger uno de Spanair, con el traslado que eso supone, hoy por hoy, tiene ciertas dificultades. También me gustaría saber cuándo se va a acabar con las conexiones intermodales, en concreto por ferrocarril o por metro, ya que es otra de las grandes desventajas. Hoy hay una presión, sobre todo a ciertas horas del día, para coger un taxi que no deja de suponer un encarecimiento importante del servicio.

Por último, quiero decirle que seguir confundiendo la eficacia del servicio con centralismo no es acertado. En ese aspecto nos parece que la concesión de competencias a las comunidades autónomas, en cuanto a la gestión de las aéreas portuarias e incluso a las maniobras de aproximación de las aeronaves en los aeropuertos, redundaría beneficiosamente en impedir esta línea, cada vez más ascendente, de centralización en nombre de una actividad

económica muy importante que acaba de señalar que tiene una incidencia para Madrid de gran consideración a base de las actividades o del desplazamiento de todos.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Andreu, portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Gracias, señor Azuaga, por su comparecencia.

En primer lugar, quisiera manifestarle que a este diputado le producen cierto rubor algunas expresiones que se han manifestado en esta Comisión esta mañana. Es cierto que, por casualidad, se ha producido esta comparecencia un día después de la aprobación del Estatuto en la Comisión Constitucional, en la que el día anterior se dio la circunstancia de que una de las cláusulas transaccionales sobre puertos y aeropuertos quedó anulada.

Permítame, señor presidente, hacer referencia, aunque no es el tema de hoy —otros lo han hecho—, al señor Ayala.

El señor **PRESIDENTE:** Se lo permito pero le pido la misma brevedad que a los demás.

El señor **ANDREU DOMINGO:** El señor Ayala, que hoy nos ha salido apocalíptico, a lo mejor va a cosechar una amarga victoria con esta felicitación tan extensiva que ha realizado. Lamento profundamente que en el Estatuto no se haya podido llegar a un acuerdo en el tema de aeropuertos.

También quiero recordar que en el año 1999 se llegó —no en el marco del Estatuto— a un acuerdo sobre puertos con el Gobierno del Partido Popular, defendido también por el Grupo Parlamentario Popular, que contenía una descentralización de los puertos mucho más ambiciosa que la que se planteaba ahora respecto de los aeropuertos, por lo que no comprendo este vaivén de su señoría. Señor Ayala, estoy seguro de que la suya será una amarga victoria. Si hoy hubieran estado en esta sala ciudadanos de Cataluña y hubiesen escuchado su intervención, tenga por seguro que hubieran salido muchísimos más independentistas catalanes de los que entraron.

Centrándonos ya en la puesta en funcionamiento de la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas, tengo la convicción, señor Azuaga, de que independientemente de las muchas o pocas incidencias que se produjeran el día de la inauguración y durante este periodo, las cartas de petición por parte del Grupo Popular ya estaban escritas en vísperas de la inauguración, y seguramente el guión de la intervención de hoy estaba en la mente del portavoz del Grupo Popular días antes de la misma. Hay una cuestión fundamental en todo sistema democrático, como es la alternancia en el poder, y es más que normal que las grandes obras de infraestructuras las empiece un

Gobierno y las acaben otros (**El señor Ayala Sánchez: Que se diga.**), pero por las palabras y expresiones suyas, señor Ayala, parece que tanto la alternancia en el poder como el hecho de que unas obras las empiecen ustedes y las acaben otros le produce una grave insatisfacción. Es verdad que su discurso tan contundente en torno a los aeropuertos, AENA y su descentralización ha hecho mella en el Partido Socialista Obrero Español. También es verdad que han contado con ciertos aliados en cuanto a la estructura del Ministerio de Fomento y ciertas interpretaciones que han nacido en su seno y que yo no comparto sobre las virtudes del centralismo y sobre que una descentralización puede llevar consigo una mala gestión. En este sentido, quiero advertir al Grupo Socialista que la mella que ha hecho en ustedes el discurso durísimo del Grupo Popular se la han correspondido con mofa, con menosprecio y acusándoles de malversación y de fascistas. Ustedes sabrán qué amigos eligen. Asimismo, quisiera que nos dijera —y creo que este el principal problema que hoy día tiene la T4— si se han alcanzado acuerdos y si ya hay fecha para la prolongación del metro hasta la T4. Quisiera que nos dijera quién tiene la responsabilidad de que la planificación de la llegada del metro a la T4 se tenga que retrasar como mínimo dos años. Este es, a nuestro juicio, el principal problema que tiene Barajas T4. Quisiéramos saber quién tiene la responsabilidad de la descoordinación y por tanto de que no estuviera en funcionamiento el día de la inauguración.

Hoy no es este propiamente el motivo de la comparecencia, pero en sus palabras, señor Azuaga, ha quedado reflejado que el gran Barajas es una obra de Estado, que Madrid se va a convertir en el gran *hub* de la península Ibérica. Hemos vuelto a oír lo de las infraestructuras y la obra pública como vertebración del territorio y quiero que sepa que desde nuestro grupo hemos defendido una cosa de la que oíamos hablar hace un año y medio o dos, pero que cada día escuchamos menos en el discurso del Gobierno, y es que teníamos que pasar de la concepción de una España centralista a una España en malla. Esperemos que a nivel aeroportuario el gran Madrid-Barajas permita desarrollar este concepto de infraestructuras de España en malla, que no nos quedemos anclados en una concepción de España radial y centralista, con Madrid punto cero de todas las grandes infraestructuras, y que en la futura ley aeroportuaria, así como en la futura ley de puertos, podamos dar pasos no solo hacia una concepción de infraestructura en malla, de un Estado realmente de las autonomías, sino que avancemos hacia lo que es el modelo mayoritario en los países europeos y en América, es decir, que la gestión de los aeropuertos se haga desde un principio de subsidiariedad, que entren en competencia los unos con los otros y que las comunidades autónomas y los ayuntamientos sean quienes tengan la voz decisiva en los temas aeroportuarios de cada una de las ciudades.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Jané, en representación del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Azuaga, como presidente de AENA, su comparecencia en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)**

Quiero empezar, señor presidente, señorías, por pedir al señor Ayala y al Grupo Popular que no frivolicen más con el Estatuto de Autonomía de Cataluña. Sorprendentemente, hoy el señor Ayala felicita al presidente de AENA por el contenido del Estatuto; me imagino, pues, que conoce el contenido del Estatuto. Como en tantas ocasiones, se explican cosas que no son, cosas que se apartan de la realidad, y esta vez el señor Ayala dirige su felicitación por cómo queda el tema de los aeropuertos y puertos en el Estatuto de Autonomía de Cataluña.

Efectivamente hay un artículo, el 140, relativo a las competencias que la Generalitat asume en este ámbito, en el cual se dice expresamente que la Generalitat participa en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte de titularidad estatal situadas en Cataluña. En el apartado 3 de este artículo 140 se dice: La calificación de interés general de un puerto o aeropuerto o de cualquier otra infraestructura de transporte situada en Cataluña requiere un informe previo de la Generalitat, que podrá participar en su gestión o asumirla. Por tanto, la Generalitat podrá asumir la gestión de cualquier infraestructura de transporte, puertos o aeropuertos del Estado en Cataluña, de acuerdo con lo previsto en las leyes. Además afirma que corresponde a la Generalitat la participación en la planificación y la programación de los puertos y aeropuertos de interés general, en los términos que determine la normativa estatal.

Nosotros, señor Azuaga, no estamos satisfechos de cómo ha quedado lo relativo a los aeropuertos en el Estatuto de Autonomía de Cataluña. Para Convergència i Unió es un asunto aún pendiente que se está negociando. No es un algo cerrado. Me imagino que las posibles felicitaciones que hoy recibe usted del Grupo Popular las debería recibir en todo caso no usted, sino la ministra de Fomento y el Gobierno porque no me imagino que sea usted el que deba decidir el texto final del Estatuto de Autonomía de Cataluña en este aspecto. Si es así, dígalo, pero no me imagino que sea usted. De la misma manera le debo trasladar que si se produjera un cambio en este criterio inicial, si se llegara incluso a acordar leyes específicas que permitieran lo que el Estatuto de alguna manera ya prevé, que es que la Generalitat sea la que puede asumir claramente la gestión aeroportuaria de los aeropuertos de interés general, en este caso de El Prat, en Cataluña —el Estatuto prevé que esto puede ser así de acuerdo con las leyes—, si las leyes se acordaran en tal sentido, me imagino que usted las res-

petaría totalmente y daría pasos decisivos para que se llevaran a cabo.

Señor Azuaga, al hilo de la comparecencia de hoy sobre la T4, sí debo manifestarle que en Convergència i Unió pensamos que se defiende una concepción centralista de la gestión aeroportuaria en España que no es acorde con un modelo de Estado autonómico potente en el cual deberíamos dar una gestión aeroportuaria distinta. Por tanto, sí debo destacarle que nosotros trabajamos y trabajaremos en Convergència i Unió para que Cataluña pueda asumir la gestión del aeropuerto de El Prat y pueda dar, a través de esa gestión, una respuesta que entendemos que es la que Cataluña necesita. Necesitamos una infraestructura aeroportuaria que sea líder, que compita a escala europea, con capacidad para vuelos transoceánicos y esto, señor presidente de AENA, es una gestión que requiere una proximidad y una gestión por las instituciones catalanas, una gestión que no se lleva de la misma forma a 650 kilómetros de distancia. Este es el modelo que defiende Convergència i Unió. Vemos hoy que el señor Ayala está satisfecho del artículo 140 y de estas previsiones, porque ha dicho que estaba satisfecho de cómo quedaba lo referente a los aeropuertos, y tomo nota de que el Grupo Popular está de acuerdo en que el Estatuto prevé que la Generalitat puede asumir la gestión del aeropuerto de El Prat, como se dice de manera clara en el artículo 140.3 del nuevo Estatuto. Quizá no se lo haya leído, como tantos otros discursos que se hacen para atacar el Estatuto de Autonomía de Cataluña, pero bienvenido sea si en algún aspecto el Grupo Popular empieza a defender el Estatuto. Por cierto, ayer no se atrevieron a decir si, una vez aprobado por estas Cortes, instarían su reforma o no. Se les preguntó en diversas ocasiones por nuestro presidente Artur Mas, y no ha habido respuesta. Queríamos hacer este inciso inicial.

En cuanto a la T4, deseo felicitar a los arquitectos Rogers y Lamela por su proyecto, ya que, finalmente, el diseño de la T4 es moderno y es una apuesta importante para una nueva infraestructura de transporte aéreo. En el Congreso de los Diputados debemos reconocer esa infraestructura y ese diseño, que sorprenden gratamente a quienes llegan a la terminal. Pero esa felicitación por una gran obra no debe esconder, señor presidente de AENA, fallos importantes en cuanto a su puesta en funcionamiento.

Estoy de acuerdo en que ha habido unos primeros días con problemas y que, paulatinamente, se va consiguiendo que funcionen mejor las cosas, pero hay un defecto de entrada que perjudica seriamente a los usuarios. Hoy, los usuarios, en su gran mayoría, están peor que antes de inaugurar la T4, porque no pueden ir a Nuevos Ministerios y facturar su equipaje para un vuelo a la T4. Hoy, cuando esos usuarios llegan a la T4, si se quieren desplazar al centro de Madrid —muchos diputados que estamos aquí se lo podrían explicar claramente—, están peor porque no tienen el metro. De acuerdo en que hay unas lanzaderas cuyo número ustedes han incrementado, pero están peor. La instalación es mejor, pero el servicio

es peor. Convergència i Unió cree que ha sido un error no acompañarlo y abrir la terminal sin que estuvieran las conexiones necesarias con la ciudad de Madrid. Usted nos dice que estarán en el año 2007, pero el usuario normal llega a la T4, se encuentra perdido y tiene que tomar un taxi, cuyo coste, además es mucho mayor porque la terminal está más lejos del centro de Madrid que antes. Todo ello tras una inversión, sobre la que formulé una serie de preguntas antes de su inauguración, y ustedes contestaban que el presupuesto de la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas era de 6.102,40 millones de euros. Quería preguntarle si esta cifra concuerda o no con lo que finalmente ha supuesto esta ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas, y qué grado de desvío ha existido.

También quería preguntarle, señor Azuaga, qué grado de utilización tiene ahora la T3. Se ha hecho esta gran inversión, pero ¿cómo ha quedado la T3? ¿Hay un ritmo portuario en la T3 aparte de la T2 y de la T1, evidentemente? Lo digo por poner un ejemplo de una terminal que era nueva y que estaba prestando sus servicios. Por ejemplo, el servicio del puente aéreo funcionaba desde la T3, y había una cierta familiaridad en esa terminal. Ahora el puente aéreo, como el resto de vuelos de Iberia, está en la T4. ¿Qué grado de utilización tiene en la actualidad la T3? ¿Qué grado de aprovechamiento tiene esta obra pública que debe prestar un servicio de interés general? Señor Azuaga, ¿qué grado de utilización tiene esa terminal T3?

Los usuarios habituales —el diputado que les habla lo es— de la nueva terminal T4 hemos podido comprobar de qué manera el personal —excelente en muchas ocasiones— al servicio de los pasajeros en la T4, por ejemplo, en las salas anexas al puente aéreo, te encuentras con una serie de dificultades en su día a día, importantes al inicio, que soportaron con paciencia, pero uno iba a hacer una gestión y se encontraba con que solo salía aire caliente y no se podía graduar la temperatura ni tan siquiera con los mecanismos existentes en la sala. Los trabajadores estaban sofocados y nos decían: Si no solo es esto, diputado Jané; fíjese que cojo este teléfono y no hay línea. Hubo una serie de factores internos que no funcionaron bien.

Estoy de acuerdo con el señor De la Encina. Cuando se hace un traslado hay que empezar a funcionar para ver qué es lo que está fallando, pero lo cierto es que esta obra viene ya de lejos, viene de gobiernos anteriores, ha pasado por una fase previa para comprobar hasta qué punto la T4 ofrecía o no el servicio y las prestaciones que debía dar, y no entendemos cómo puede suceder que el aire acondicionado de las salas no funcione, que las líneas telefónicas no estén conectadas, porque tiempo ha habido para que eso se testara bien. El presidente de esta Comisión, y buen amigo, y una delegación de parlamentarios fuimos a visitar la T4, y ya entonces pudimos comprobar que estaba muy avanzada, por lo que no entendemos por qué ha habido estos fallos.

Para finalizar, señor presidente, señorías, apostamos por la versión menos centralista de la gestión aeroportuaria, y pedimos al presidente de AENA que se muestre sensible en relación con lo que decía el Gobierno sobre este aspecto. En todo caso, las felicitaciones, lamentos, críticas o el devenir que pueda tener la negociación estatutaria en este ámbito no debemos dirigirlos al señor Azuaga, sino al Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azuaga, tiene la palabra para responder a las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Si no les importa, comenzaré por las últimas peticiones, para terminar con los grupos Socialista y Popular.

Contesto al señor Jané. Me ha sorprendido la felicitación del señor Ayala respecto al Estatuto. Soy un profesional, no un político, y estoy seguro que usted no sabe cómo soy yo en el día a día, porque si me conociera un poco mejor posiblemente no habría dicho que se alegra por la resistencia. Insisto en que mi obligación como presidente y director general de AENA es gestionar la empresa, que no es poco, y no le quepa la menor duda de que siempre estoy al servicio del Parlamento. Si el Parlamento hubiese tomado la decisión de llevar a cabo una descentralización y traspasar o cogestionar los aeropuertos, que no le quepa a nadie la menor duda de que yo habría estado al frente de esa gestión. Con esto queda absolutamente aclarada la cuestión. El gestor tiene que ir por un lado, y el debate político sobre si descentralización o no, tiene que ir por otro. Ni yo he resistido ni voy a resistir. A mi me toca asumir la gestión —insisto— del día a día. Una empresa con 13.000 empleados directos y con la cantidad de inversiones y de gestiones del día a día, es trabajo de sobra. Con esto he contestado a la cuestión de la felicitación.

En relación con varios puntos que ha comentado el señor Jané —aunque le contestaré deslavazadamente, voy a intentar responder a todas sus preguntas—, he de decirle que los 6.142 millones de euros ahora son 6.200, y posiblemente sea algo más, pues todavía estamos pagando intereses de demora del proceso expropiatorio. De todas maneras, la Intervención General del Estado y Deloitte están haciendo auditorías, y el Tribunal de Cuentas va a finalizar una este mes o el que viene. Cuando acaben, podrán ustedes verlas y comprobar si ha habido o no desviaciones, cómo ha sido, por qué y de qué manera así es que, si lo estiman oportuno, vamos a dejar ese debate para cuando las auditorías estén acabadas.

En cuanto a la T4, evidentemente, me uno a la felicitación a los arquitectos, porque han hecho una magnífica obra arquitectónica. Ya he explicado cuáles habían sido los fallos de la puesta en funcionamiento. Insisto en que ante la dimensión de la gran ciudad aeroportuaria que

hemos puesto en funcionamiento, y ante los problemas que se han producido en otros aeropuertos de igual o inferior calado en cuanto a pasajeros y a capacidad, nos podemos sentir satisfechos de cómo ha ido saliendo la puesta en marcha y de cómo estamos funcionando al día de hoy. Cada hora recibo el horario y el informe de cómo funcionan la T4, la T1, la T2 y la T3. Para mantenerlos informados, la última hora que he recibido sobre la puntualidad de la T4 en cota 30 estaba en el 92, y en cota 15 estaba en el 85; la T1, la T2 y la T3 en cota 30 estaban en el 90, y en cota 15 estaban en el 81. Por lo que pueden ver, la T4 es levemente superior en puntualidad a la T1, la T2 y la T3. Insisto en que la mejor noticia que tenemos sobre la T4 es que está funcionando con absoluta normalidad. La mejor noticia que podemos dar es que, al mes y medio de su puesta en funcionamiento, estamos hablando de absoluta normalidad. Inclusive se lo digo a los directores: deberíamos dejar de hablar tanto de la T4 y de la T4S; tenemos que hablar de Barajas, porque qué duda cabe de que, desde el momento en que pusimos en funcionamiento la T4, la T1, la T2 y la T3, han subido enormemente en calidad. La prueba está en que las puntualidades medias de la T1, de la T2 y de la T3 estaban entre el 75 y el 85 por ciento, y ahora no bajan del 90 por ciento. Por tanto, la T1, la T2 y la T3 están en unos índices altísimos de calidad de servicio, y Barajas son las cuatro terminales más el satélite. Insisto en que la mejor noticia es que el aeropuerto de Barajas ya está actuando con absoluta normalidad.

En cuanto a que no tiene metro, efectivamente no lo tiene, y es un inconveniente. Qué duda cabe de que nos hubiera gustado que hubiera metro, pero por las circunstancias que sea no lo tiene, aunque lo tendrá para finales de 2007. Sus señorías tienen que saber que también hay aeropuertos grandes en Europa y en Estados Unidos a los que no llega el metro. Lo que pasa es que aquí tenemos un concepto de aeropuerto por completo diferente, en el que obligatoriamente tiene que haber metro. Lo va a tener. No quiero echar la culpa a nadie sobre quién era el que tenía que haber llevado el metro o no, porque ya lo sabe todo el mundo. Tenemos que ir sumando en positivo: se va a sacar la licitación del metro, y vamos a tenerlo para finales de 2007. Pero se tiene que saber que también hay otros aeropuertos con la dimensión y la capacidad de Barajas que no han tenido ni van a tener metro por la distancia a la que se encuentran de su ciudad.

¿Qué grado de utilización tiene la T3? Aquí habría que separar dos clases de utilización: una es la utilización lado tierra y la otra es la utilización lado aire, que es la parte que va desde las calles de rodadura hasta las pistas. Desde el día en que el 60 por ciento de las compañías se fueron a la T4, ya están funcionando la T1 y la T2, o sea, están utilizando los *fingers*, están utilizando las calles de rodadura de la T1, de la T2 y de la T3. Lo que todavía no se está utilizando es la parte tierra, porque habíamos quedado en no usarla hasta que no lleváramos un tiempo consolidado en la T4. Posiblemente la pondremos en

servicio en Semana Santa, porque es indudable que la T3, junto con la T2, es la más funcional de las tres terminales anteriores.

También tengo que decir, aunque después contestaré al diputado señor Ayala, del Grupo Popular, que, a pesar de los pleitos que nos tiene interpuestos Hispaner con motivo de la asignación de la otra terminal, nos hallamos ahora en negociaciones. Me gustaría llegar a un acuerdo con Hispaner y con su alianza para la utilización adecuada, juntamente con la otra alianza que no tenía problemas en cuanto a asignación de espacios, en toda su extensión en la T1, T2 y T3. Nos reuniremos la semana que viene, y veremos si llegamos a algún acuerdo satisfactorio.

En cuanto a las pequeñas deficiencias que comentaba el señor Jané, aunque matizadas, como bien ha dicho, solamente le digo que comparemos un aeropuerto con una gran ciudad itinerante que en los primeros días, de golpe, en ocho horas, se ha convertido en una ciudad con 130.000 habitantes, de los cuales 40.000 o 45.000 sí están habituados a ella, pero 80.000 habitantes más el personal que tiene que llevar el servicio de esa ciudad se tienen que ir acostumbrando. Efectivamente, había problemas con algunos teléfonos, con los aires acondicionados en algunas zonas del aeropuerto, pero se están resolviendo con eficiencia. A título anecdótico les diré que en cada una de las áreas de las actividades aeroportuarias tenemos conformado lo que llamamos los hombres o mujeres de Harrelson, una especie de tropa, que van a ver qué deficiencia hay en la zona aeroportuaria de la T4 y T4S para llamar inmediatamente y que se arregle: puntos de venta, cajeros automáticos, teléfonos fijos. Son tantas cosas que tenemos personas dedicadas solo a ver qué deficiencia hay para, inmediatamente, avisar, pero por desgracia tengo que reconocer que hay fallos porque insisto en que es un aeropuerto enorme y hay deficiencias que debemos corregir.

Creo que he contestado al señor Andreu respecto de la felicitación con mi respuesta al señor Jané. En cuanto al metro, le he contestado lo mismo al señor Jané: que esperemos que para finales del año próximo tengamos metro. Efectivamente es un problema, pero insisto en que otros aeropuertos europeos y estadounidenses se ha resuelto acostumbrándose el viajero a usar otros medios de transporte. Aquí, afortunadamente, lo tendremos dentro de año y medio. ¿Culpa? No quisiera entrar ahora en un debate sobre quién tiene la culpa o no, lo importante es que las obras están adjudicadas, y creo que las tuneladoras están disponibles. Esperemos que empiecen las obras, que por lo visto le corresponden a la Comunidad de Madrid.

Señor Andreu, no le quepa la menor duda de que con la misma intensidad con la que hemos culminado el Plan Barajas y la puesta en explotación de Barajas vamos a culminar el Plan Barcelona, de hecho ya lo estamos haciendo. Antes he comentado muy someramente que la puesta en explotación de la terminal de Barcelona va a ser muy compleja por sus características y por su diseño

arquitectónico. El equipo de la Dirección de Transición ya está en perfecta sintonía con la Dirección de Aeropuertos y con el director de infraestructuras del Plan Barcelona mucho antes de lo que se hizo en Barajas. Por tanto, esperamos que el tiempo de adaptación de la puesta en funcionamiento sea menor que el empleado en Barajas, porque ya tenemos la experiencia acumulada del periodo de transición del Plan Barajas.

Ahora voy a contestar al señor Rodríguez, del Grupo Mixto. Si me dejó alguna pregunta por contestarle, me lo comenta. Me hablaba del coste de oportunidad y de la capacidad de los *slots*, y le voy a contestar conjuntamente con la descentralización de algunos vuelos. Descentralizar algunos vuelos no es una decisión de AENA, es una decisión de las compañías aéreas. Esto es así. Pero aunque esté descentralizada la gestión, es una decisión estratégica de las compañías aéreas. ¿Qué es lo que pasa cuando existen dos *hubs*, como ocurre en España, donde están Barcelona y Madrid? Pues que los vuelos intercontinentales se hacen justo en los aeropuertos *hubs*, fundamentalmente por la conexión. Difícilmente se puede llevar un vuelo —no digo que no se lleve, podría hacerse— de Vigo a Buenos Aires sin pasar por Madrid o por Barcelona o un vuelo con destino a China sin pasar por Barcelona. Esto es necesario para hacer los puntos equidistantes. ¿Por qué? Porque Madrid es el punto de conexión al que vendrán veinte gallegos, 40 andaluces, etcétera, que van a Buenos Aires. Difícilmente puede darse una descentralización de los vuelos intercontinentales sin pasar necesariamente por los dos grandes *hubs*, que son Barcelona y Madrid, como está ocurriendo.

En cuanto a los problemas de espacio debidos a los vuelos por diferentes compañías y a la saturación, en las T1, T2 y T3, sí se podrá hacer lo que usted ha planteado, pero en las T4 y T4S es imposible. Teniendo una terminal con su satélite a tanta distancia dentro del complejo aeroportuario es materialmente imposible, debido a la rotación de aviones, que las tres compañías puedan disponer de un solo espacio para vuelos internacionales. De hecho, se puede dar la circunstancia de que un vuelo de Iberia que viene a Madrid desde Barcelona y llega a la nueva terminal tampoco pueda salir del satélite. Es muy difícil que eso pueda ocurrir. De todas maneras, solamente el 3 por ciento de los pasajeros que tienen conexión utilizan una compañía diferente de aquella en la que han llegado, según los estudios que tenemos sobre las lanzaderas lado aire para conectar un vuelo de Spanair con Iberia, o un vuelo de Air Europa con Iberia, o al revés. En las T1, T2 y T3 es posible que podamos llegar a alguna solución —no la tenemos— siempre y cuando alcancemos acuerdos concretos con Hispanair, y en particular con la Star Alliance.

En cuanto a la competencia de las comunidades autónomas, no me concierne ni es debate que hoy nos ocupa. Creo que he contestado en lo que a mí respecta con las respuestas que he dado tanto al señor Jané como al señor Andreu.

Por lo que se refiere a los *slots*, he tomado nota de una pregunta sobre si está en consonancia el coste con la capacidad y los *slots*. No sé muy bien a qué se refería, o bien no he tomado nota correctamente de la pregunta.

El señor **PRESIDENTE:** Puede contestar al final.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Si usted quiere, puede contestarle al final, porque no sé lo que me ha querido decir con eso.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Da la sensación de que la grandeza del edificio no está en relación con la capacidad de los *slots* para sacar los aviones en el tiempo y en la forma debidos.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Puedo afirmar que sí está totalmente en consonancia con el coste del aeropuerto. En cuanto a las capacidades existen dos cuestiones fundamentales en el nuevo Barajas. Se ha construido un nuevo edificio con capacidad, sin saturación, para un total de 70 millones de pasajeros, pero al mismo tiempo se ha incrementado el lado aire y se han incorporado dos pistas más. Con eso se ha dado mayor capacidad, como he explicado antes. Hoy en día tenemos 78 operaciones por hora, pero está completamente saturado en cuanto a la capacidad de las dos pistas que había, ya no se podía dar más capacidad. Con estas dos nuevas pistas se puede llegar a las 120 operaciones por hora. No hay ningún aeropuerto europeo que pueda ya superar estas capacidades que se han incluido en Barajas sin sufrir un enorme problema medioambiental, y no digamos los aeropuertos de Heathrow, de Fráncfort, de Schiphol o el Charles de Gaulle. El aeropuerto de Barajas es el único aeropuerto europeo que puede tener perspectivas de incrementar sus capacidades hasta 120 operaciones por hora. Difícilmente podemos encontrar un aeropuerto europeo —insisto— con esas capacidades. La suma es muy fácil hacerla. Llegaremos a 78 el día que se llegue porque, al final, esto irá en función de la demanda. Nosotros tenemos la capacidad, pero habrá que esperar para ver qué rutas y qué compañías aéreas van pidiendo esos *slots* hasta llegar a los 120. De 120 a 78 hay 42 —si mal no recuerdo— por hora. Si usted multiplica eso por 12, —estamos hablando de 500 operaciones más de las 1.300 que ya tiene—, estaríamos hablando de un aeropuerto que logra tener capacidad para 1.800 operaciones al día. No conozco muchos aeropuertos con esas capacidades. Por lo tanto, sí están en consonancia el coste de la obra con las capacidades de futuro que se han dado al aeropuerto de Barajas.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Azuaga, le agradezco su capacidad exhaustiva para contestar todas las preguntas, pero a este presidente le gustaría que a las doce

estuviese acabada esta comparecencia. Se lo digo para que, a ser posible, sea sintético en las cuestiones que formula.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Comienzo contestando brevemente al señor Ayala, saliendo del guión. En cuanto al aeropuerto de Murcia, AENA ha tramitado el plan director —nuestra obligación era llegar hasta ahí—, lo hemos cumplido hace bastantes meses, y usted lo sabe. Por lo tanto, diríjase a otras áreas o departamentos.

Con respecto a lo que comentaba de las jardineras y que no se utilizan *fingers*, pregunte a las compañías aéreas, porque lo único que hace AENA es poner la disponibilidad de *fingers*. No sé si algunos usan jardineras por reducción de tiempo o porque los *finger* cuestan más dinero que aparcar en remoto, pero lo que no voy a hacer es obligar a todas las compañías a que usen todos los *fingers*. AENA no tiene ninguna culpa de que a usted o a mí nos dejen en alguna ocasión en remoto.

Acerca de que —voy rápido— los *slots* no se han dado antes porque tenemos un problema de TMA, le puedo decir que no es cierto, que está pactado, no ahora, sino desde hace tiempo, con el centro de control, porque una cosa son las torres de control de los aeropuertos y otra los centros de control. Obviamente, las torres de control debían tener su incremento de personal para poder utilizar las cuatro pistas, y los centros de control, que son los que utilizan el TMA, lo tendrán uno o dos meses antes de que en octubre estén ya funcionando las compañías con las nuevas capacidades y los *slots*. No hay ningún problema, y además insisto en que si lo tuviéramos ya no podríamos empezar a discutir ahora, en abril, la programación de octubre, porque no nos atreveríamos. Por lo tanto, en la conferencia internacional sobre *slots*, que se celebrará en octubre, se darán ya las nuevas capacidades para ese mes.

Tomo nota de lo que ha comentado de los taxis. Pienso que están bien, pero quizás hoy o cualquier día puede haber un problema concreto de taxis. Por las opiniones que me llegan, están funcionando inclusive mejor en la T4 sin los famosos líos que se armaban en la T2.

No le voy a contestar sobre lo que me ha dicho respecto a la malversación de dinero público. No creo que me lo haya dicho con esa intención, porque donde estoy no hay nada de eso. En caso contrario, usted lo tendría muy fácil, es decir, si usted creyese que es así, debería ir a otro sitio a presentar la correspondiente denuncia.

Yo creo que no. Tengo aquí información para decirle qué nos hemos gastado y en qué, donde se habla de una inversión de esta importancia y de este importe; y yo no he escuchado lo que usted me ha dicho sobre malversación de dinero público. En cuanto a lo del estatuto y la resistencia, ya he contestado antes y prefiero no seguir hablando sobre ese tema. Sobre lo que me ha dicho de fascista por el libro, el libro sobre la historia del aero-

puerto de Madrid es fruto de un convenio de colaboración entre el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos y AENA que además está firmado, para que usted lo sepa —y se lo dejo aquí para que quede en el acta de la Comisión—, el 7 de abril de 2003 —yo no estaba—, y quien hace los libros no soy yo. ¿Y la presentación? La presentación está ahí; dígame si yo hago alguna referencia al PSOE o al PP, absolutamente nada; léalo usted bien. Es un convenio del 7 de abril de 2003, y tengo un certificado que manda el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España al departamento de biblioteca de AENA el 20 de diciembre, cuando entregan los libros, que además lo hacen ingenieros aeronáuticos externos e internos de la casa y asesores de la casa, que se lo voy a leer: Informe de revisión —de revisión— del libro *Historia del aeropuerto de Madrid*. De acuerdo con lo establecido en el convenio firmado entre AENA y el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos para la colaboración en la elaboración de una colección de libros sobre la historia de los aeropuertos españoles, una vez revisados los contenidos del borrador del libro sobre el aeropuerto de Madrid —dos tomos— que se acompaña, hemos encontrado sus contenidos técnicos e históricos conformes con la información de que disponemos sobre la historia e instalaciones del citado aeropuerto, así como de su redacción, dejando prueba de dicha conformidad mediante la firma de este informe, quedando a su disposición para aclarar cualquier particular que sea necesario o incorporación de algún nuevo dato que pudiera aparecer. Madrid, 20 de diciembre de 2006. También queda aquí. Dentro del convenio cualquier cosa es de exclusiva responsabilidad del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos. Estaría bueno que encima AENA tuviera que hacer los libros. Usted sabe que las presentaciones... **(El señor Ayala Sánchez: Esto es de ustedes, copyright de ustedes de 2006.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, usted ya ha tenido su turno.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Señoría, aquí quedan el convenio y los demás papeles. Yo tenía para haberle comentado alguna cosa más, pero revíselo usted. En cuanto a cuáles son las razones por las que la inauguración de Barajas se retrasó una semana —después le contestaré sobre lo del año—, el desarrollo y clausura de la Feria Internacional de Turismo, Fitur —aunque usted no se lo quiera creer, en esas fechas—, con la gran afluencia de público y delegaciones, tanto españolas como extranjeras, que por ese motivo utilizaron el aeropuerto de Madrid-Barajas, hizo conveniente el aplazamiento de la inauguración al sábado 5 de febrero, una semana más. La principal razón fue que, al igual que suele suceder ante la puesta en operación de cualquier gran nuevo sistema de infraestructuras, los desajustes que previsiblemente se podrían producir en la primera jornada de operaciones

podrían dar una imagen que no se correspondiese con la realidad de esta gran obra. La decisión de cambiar la fecha de la inauguración de la T4 se tomó de común acuerdo con las compañías aéreas que estaban implicadas en el traslado a la nueva terminal, no apreciándose que el cambio de fecha haya causado ningún inconveniente. Lo teníamos que hacer de sábado a domingo porque al ser el día valle hay menos tráfico y se podía hacer mejor el traslado. Decidimos con Iberia hacerlo dos o tres días después de lo de Fitur y obligatoriamente tenía que hacerse entre la madrugada del sábado y del domingo. Como comprenderá, en una obra de este tamaño una semana no tiene importancia, pero en este caso, repito, fue por Fitur. Me preguntaba también las razones por las que este Gobierno retrasó en un año la puesta en funcionamiento de la nueva infraestructura. La inauguración que realizó el anterior presidente del Gobierno se correspondía, como bien ha dicho usted, a la obra civil del nuevo edificio terminal. Cuando llegó el actual equipo directivo de AENA, además de encontrarse con un retraso grande y un presupuesto superado con respecto a las previsiones que inicialmente efectuó el Gobierno anterior, comprobó que, a efectos de poder ser operada esta ampliación aeroportuaria tenía un grado de desarrollo integral inferior al 65 por ciento. O sea, el 65 por ciento de todo Barajas corresponde a gobiernos anteriores. Pero antes se ha comentado que las grandes infraestructuras son enormes en el tiempo y a unos les toca realizarlas y a otros ponerlas en funcionamiento o al revés. Yo le puedo decir cuáles son ahora las infraestructuras que estamos poniendo en funcionamiento en AENA que seguro, por lo menos yo, no voy a inaugurar, en Alicante, en Málaga, Canarias, Barcelona. Yo siempre he dicho que esto es un proyecto de Estado. En cuanto al 65 por ciento de toda la infraestructura, lo pueden ver en un certificado que tengo de Ineco, que si quieren SS.SS. traigo. Ahí se ve, mensualmente, cuánto había certificado de forma integral de esta infraestructura. Aquí no debemos decir: esto es mío, esto es de los otros. Insisto, en que una infraestructura como ésta es de todos los españoles. Por tanto, la nueva T4 no podía entrar en servicio sin finalizar previamente la obra civil. Había obra civil terminada y otras que estaban a mitad. El SATE también es una obra civil y tenía solo el 15 por ciento de instalación. Había que equiparla, completarla e integrar sus sistemas e instalaciones los cuales, por su gran complejidad tecnológica, también requerían de la correspondiente fase de pruebas antes de entrar en servicio para las compañías aéreas y sus pasajeros. En febrero de 2005, en una respuesta oral, lo comentó la ministra. Por tanto yo no quiero incidir más en el tema. Le voy a decir otra cosa, señor Ayala: cuando yo llegué, quizá por el desconcierto interno de saber quien iba a llegar, durante tres meses no se había hecho nada por la incertidumbre de los técnicos, los contratistas que no sabían lo que iba a pasar. Esto fue así. Desde que yo llegué a la presidencia no ha habido ningún día que no tuviera claro que la estrategia era terminar cuanto antes

y bien la ampliación de Barajas. Por lo que se refiere a los costes, ya he comentado varias veces que hay auditorías, dentro de poco terminará su informe el Tribunal de Cuentas y se sabrá efectivamente —lo he dicho y no me importa repetirlo— que hasta ahora llevamos 6.200 millones, de los que efectivamente cerca de 2.000 millones —con los intereses de demora incluso se superará esta cifra— corresponden a expropiaciones, y no debemos olvidar que las expropiaciones también son costes de inversión. En este sentido, usted se refería a la diferencia de costes existente entre el Plan Barcelona y el Plan Madrid, diferencia de 2.000 millones en expropiaciones que hay en el Plan Madrid mientras que en el Plan Barcelona no las hay. Por tanto, si al final no hay desviaciones presupuestarias, la diferencia entre una inversión y otra estará en torno a 400 ó 500 millones de desviación, lo cual posiblemente se deba al hecho de que allí hay tres pistas y aquí cuatro, por lo que las inversiones realizadas en Madrid y en Barcelona van a estar muy parejas. Asimismo, S.S. me ha preguntado sobre las invitaciones y en este sentido tengo que decirle que nosotros no hemos hecho invitaciones. Lo único que me consta y le puedo garantizar es que se ha invitado a todos los ministros con certificado y acuse de recibo. **(El señor Ayala Sánchez: A un fallecido.)** Yo no tenía noticia de lo del muerto, pero si realmente ha sido así se trata de un fallo; eso está más claro que el agua. En cualquier caso, creo que he contestado a todas las cuestiones que me ha planteado.

En cuanto a lo expuesto por el portavoz del Grupo Socialista, intentaré ser lo más breve posible y no incidir en los problemas de deficiencias de los primeros días porque ya hemos hablado sobre ellos. En lo que se refiere al ruido y los esfuerzos de coste para minimizar los efectos medioambientales, podemos completar la información que di en la primera comparecencia. Insisto en que este es un tema que me tiene tremendamente preocupado, ya que este es un aeropuerto que tiene que convivir prácticamente con ayuntamientos muy cercanos y sobre todo con urbanizaciones situadas muy cerca de dichos ayuntamientos. Respecto a la problemática del ruido y de las nuevas rutas aéreas, ya he comentado que en noviembre de 2001 se aprobó la DIA, pero no me alargaré sobre si después se constituyó la CSAM o sobre la publicación de las rutas establecidas meses después para sus objeciones, lo único que puedo decir es que AENA está cumpliendo escrupulosamente la DIA. Yo no estaba de presidente cuando se hizo, pero puedo decir que es una buena DIA; lo mejor que se podía hacer y, como digo, AENA la está cumpliendo escrupulosamente. En la actualidad, desde el pasado 5 de febrero se ha utilizado esta ruta de forma paulatina, las trayectorias que se usaron para el cálculo de las huellas aprobadas por la CSAM. En conclusión, para controlar la efectividad de esta medida AENA tiene un sistema de registro y control a disposición del entorno y cuyos datos vamos a presentar en la próxima reunión de la CSAM, que insisto, es la única legalmente habilitada para aprobar

modificaciones. A pesar de ello, y de que se estudien técnicamente todas las propuestas que se presenten dentro y fuera de la Comisión, insisto en que no se podrá poner operativo nada de lo que estamos estudiando hasta que no lo apruebe el órgano competente, que es la CSAM. Adicionalmente a los criterios legales contenidos en la DIA, que establecen el órgano que debe aprobar las maniobras que se utilicen, existe un criterio de distribución del impacto para evitar que una mejora para unos signifique un perjuicio para otros. Por tanto, insisto en que vamos a proponer un nuevo estudio de huellas sonoras y con ese planteamiento intentar paliar en lo que podamos —digo en lo que podamos— las huellas de ruido existentes. Pero, repito, que todo esto tendrá que ser —condición *sine qua non*— aprobado en su momento por la comisión de seguimiento de la CSAM del aeropuerto de Barajas.

En cuanto al coste y al esfuerzo que estamos haciendo para minimizar los efectos medioambientales, antes he comentado, sobre el Plan de Aislamiento Acústico, a qué ayuntamientos ha correspondido la insonorización de las 13.600 viviendas y cómo hemos invertido —que no gastado— los 200 millones de euros que cité para el resto de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, lo tengo aquí con sus importes, pero creo que si alguien está interesado en ello es mejor dejarle los datos. En cuanto a seguridad, cuando se habla de si el aeropuerto es seguro o no, quiero decir que la afirmación no es cierta. El aeropuerto es totalmente seguro, es que si no no se hubiera abierto, pero no solo éste sino cualquier otro. Hay unas normas para la apertura de los aeropuertos y todas se cumplen exhaustivamente. Es más, las pistas empezaron a utilizarse en abril de 2005 para compensar los momentos en los que en mantenimiento teníamos que utilizar las otras pistas; por tanto, desde ese momento ya se tenían todos los permisos pertinentes para ello, de la OACI, del reglamento español de circulación aérea, los procedimientos de rodaje con todas las compañías aéreas, con pilotos, con el COPAC y con todos. En la resolución del 27 de enero de 2006, la Dirección General de Aviación Civil autorizó la puesta en funcionamiento, la prueba es que los pilotos cada día están más contentos de poder utilizar las cuatro pistas que tienen con las calles de rodaje. Se hablaba de seguridad. No solo hay que hablar de seguridad del lado aire, sino que también hay una seguridad tan importante como esa que es la del lado tierra. Deben saber que en el aeropuerto de Barajas, de acuerdo con el Plan General de Seguridad de AENA, están activadas todas las normas de seguridad aplicables, tanto nacionales como internacionales, con un Plan de Emergencia Aeronáutica, con otro Plan de Seguridad Aeroportuaria y un manual de autoprotección. Todo ello, insisto, con la homologación por parte de todas las autoridades aeroportuarias para tal fin. Del metro he hablado ya; del libro también. De por qué habíamos retrasado la semana y lo del el año, también. En cuanto a las goteras, aquí no ha habido goteras. No sé si salió en algún medio, de comunicación, pero no ha habido goteras en el aero-

puerto por lo menos de momento. Un día de lluvia, debido al drenaje del tablero, caía agua por el sitio donde transitan los taxis, pero ha seguido lloviendo y no hemos visto que caiga. Por lo tanto, no hay goteras. ¿Qué tenemos previsto ante la futura saturación de Barajas? Quiero decirles brevemente, en un minuto, que hemos hecho una reserva de suelo en Campo Real conjuntamente con la Comunidad de Madrid. Me he reunido varias veces con el Consejero de Economía y Hacienda que ha estado desde el primer momento con una predisposición absoluta de ver Campo Real, ya no como un sustituto de Barajas sino como un complemento del aeropuerto de Barajas. Lo que no sería normal es que después de la inversión que hemos hecho en Barajas estuviéramos pensando buscar el cierre de aquí al año 2020 sino como complemento. Por lo tanto, estamos en ello y estamos haciendo los estudios. En cuanto si hay interferencias, no hay interferencia entre los aeropuertos y de aquí a unos cuantos meses, para finales de este semestre o principios del próximo trimestre, podríamos tener los informes técnicos para tomar una decisión definitiva porque indudablemente en temas aeroportuarios la planificación se hace aún mayor. Lo que tienes que culminar o poner en explotación dentro de 15 años tienes que estar planificándolo hoy. En cuanto a la asignación de espacios de terminales, de los tres frentes que nos tenía incorporado Star Alliance, concretamente Spanair, el servicio de la competencia en Bruselas, entre el Tribunal de la Competencia nacional y el procedimiento que había, el juez ha dictado sentencia y ha sido favorable a AENA y cada uno es libre de tomar la determinación que sea, pero Spanair ha presentado también un recurso a la sentencia judicial. Ahí está el tema. Quiero comentarles a SS.SS. que estamos acercando posiciones entre Spanair y AENA. La semana próxima me veré con el presidente de Spanair y ojalá que lleguemos a un acuerdo que indudablemente pasaría por mantenerse en la T1, T2 y T3, nunca en la T4, porque la decisión fue fundamentalmente que no queríamos congestionar la T4 y la T4S. Por tanto, que cada uno pudiera hacerse su propio *hub* dentro del aeropuerto de Barajas. Insisto en que nos veremos la semana que viene y a ver si llegamos a algún arreglo amistoso, que eso es lo que de primera hora hemos querido.

No tengo más que contestar. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, le voy a dejar que formule la cuestión, pero son las doce, llevamos tres horas de sesión, un solo punto del orden del día y quedan tres. La obligación del presidente, por mandato de ustedes, es que gestione el desarrollo de la sesión de la Comisión. Por tanto, considero razonable que no haya turno de réplica, porque si lo hay interviene usted, interviene el señor De la Encina e interviene el señor Azuaga, porque tiene que ser así.

Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Le pido, primero, un breve turno de réplica, pero fundamentalmente uno por alusiones que han hecho los portavoces de los demás grupos en aplicación estricta del Reglamento. En mi intervención no he hecho alusiones a nadie y yo sí he sido aludido. Por tanto, en aplicación estricta del Reglamento, aunque solo fuera por alusiones, debería darme un turno de palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, con el debate que llevamos que usted me diga que ha sido aludido, después de su intervención, que está en el «Diario de Sesiones», llena de calificativos, suena un poco sarcástico.

Yo creo que no debe haber turno. En cualquier caso, le voy a dar a usted un minuto para que pueda puntualizar en lo que se ha sentido aludido S.S., que este presidente no ha apreciado. Tiene un minuto para ello y zanjaremos el debate de esta materia.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad.

Tengo que señalar, primero, que no frivolizo en absoluto con el Estatuto de Cataluña; al contrario, tengo un respeto absoluto. Conozco los textos que se han aprobado por la Comisión y, en concreto, el artículo 140, sobre el que tuve que hacer un informe en el que advertía del riesgo de cosoberanía que en el mismo se señalaba. Quiero especificar que la felicitación a la ministra de Fomento en la persona del presidente de AENA, que evidentemente era para el Gobierno, tiene referencia expresa a que la intención de incluir las transferencias de competencias a la Generalidad de Cataluña de los aeropuertos catalanes tiene una justificación política, que no de funcionamiento. Es una cuestión que se ha transformado en emblemática, que no se corresponde porque no está demostrado que puedan funcionar mejor de una manera que de otra. Por supuesto, creo que los catalanes serán bastante más sensatos que pensar que por mi intervención van a ser más independentistas.

Por último, el *copyright* del libro por el que yo he calificado —y se me ha acusado— de fascista, que mantengo, la gestión del presidente de AENA es del año 2005 y es propiedad de AENA. Es un subterfugio echarle la culpa al Colegio de Ingenieros Aeronáuticos, que ya es tener valor. Segundo, referirse al señor Barrionuevo, como el gran gestor e iniciador de la T4 porque estuvo presente en una rueda de prensa sobre el avance de un Plan director del sistema aeroportuario de todo Madrid, es hacer una omisión de la historia y una clara práctica fascista ocultando la gestión que han hecho los gobiernos del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, tiene un minuto. ¿También ha sido aludido?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No ha sido aludido. (El señor Merino López: No le ha aludido nadie.)

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Espero que el minuto tenga la misma duración que el minuto del señor Ayala.

Quería hacer solamente cuatro pequeñas matizaciones. Una de ellas —lamento que no esté el portavoz de Esquerra— referida a su reflexión en relación con el Estatuto de Cataluña. No me puedo privar de decir que amigos, amigos, son los que han votado juntos y los que han votado juntos son precisamente los del Partido Popular y los de Esquerra Republicana (El señor Ayala Sánchez: Eso es alusión.—El señor Merino López: ¡Pero bueno!), cada uno con su discurso. Por tanto, cada uno tiene sus amigos. En este caso, los amigos son...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, dejemos el debate del Estatuto para el día 30. Vamos a la T4.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Repito, como se ha hecho esa reflexión, les digo que para amigos, Esquerra y PP que han votado juntos al final. En segundo lugar, señor Azuaga, yo le quiero agradecer —y es una de las cosas que quizás se ha pasado por alto— una frase que usted ha manifestado y que le define como lo que es, como un gran y magnífico demócrata.

Usted ha dicho —se lo agradecemos en el Grupo Parlamentario Socialista y todos los grupos, confío que también el Grupo Popular— que viene aquí porque está al servicio y a la decisión del Parlamento. Agradecemos sus palabras y ojalá que otras autoridades de otros ámbitos, por ejemplo del Poder Judicial, puedan comparecer (El señor Merino López: ¡Pero bueno!-El señor Ayala Sánchez: Esa es una réplica que no se me ha dado a mí.) en este Congreso de los Diputados y manifestar lo mismo que usted ha dicho sobre su predisposición a someterse a la soberanía popular, que está por encima de cualquier poder. En tercer lugar, lamento de nuevo, aunque no me sorprende porque ya le conocemos, la pertinencia y la reiteración del señor Ayala en la calificación de fascista. Señor Ayala, el presidente de AENA ha repartido el acuerdo que se firmó el 14 de octubre de 2003 sobre el librito de marras al que usted ha hecho referencia y el informe de revisión. Le ruego que lo lea, pues se dice por técnicos independientes que se ha hecho... (Rumores.—El señor Ayala Sánchez: Señor presidente, ahora yo le pido una réplica.)

El señor **PRESIDENTE**: ¡Señorías, silencio! Señor De la Encina, termine ya.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Termino con lo que más importa al Grupo Parlamentario Socialista, con algo que usted acaba de manifestar, absoluta normalidad al mes y medio de la puesta en funcionamiento de la T4. Eso es lo importante para los ciudadanos y esa es la mejor noticia que usted nos podía dar hoy a lo largo de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azuaga, cierre usted la comparecencia como el Reglamento establece.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Señor Ayala, no me siento aludido por lo de fascista porque no lo soy. Entiendo la forma en que lo ha dicho y no me siento molesto. Simplemente quiero manifestar que el primer punto del convenio dice que el colegio realizará las labores de identificación de fuentes, recopilación de información y redacción de los libros, participando asimismo en la validación de los contenidos a través del comité de expertos y en la presentación final de los libros. Solo le digo eso y que la referencia al señor Barrionuevo en mi presentación desde luego no está.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a hacer un receso de cinco minutos. (Pausa.)

— **LA SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DEL AEROPUERTO DE ALICANTE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 212/000618.)

— **EL ACCIDENTE DE AVIONETA OCURRIDO EN BADIA DEL VALLÈS Y LOS PLANTEAMIENTOS DEL GOBIERNO PARA EL FUTURO AEROPUERTO DE SABADELL (BARCELONA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS.** (Número de expediente 212/000717.)

— **LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ADOPTADAS EN EL AEROPUERTO DE SABADELL (BARCELONA) Y LAS CAUSAS DE LOS DOS SINIESTROS ACAECIDOS RECIENTEMENTE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC).** (Número de expediente 212/000921.)

— **EL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA, SU AMPLIACIÓN Y PREVISIONES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 212/000927.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día que es el debate agrupado de las comparecencias del presidente de AENA para explicar la situación y perspectivas del aeropuerto de Alicante, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular; para informar sobre el accidente de avioneta ocurrido en Badia del Vallès y los planteamientos del Gobierno para

el futuro aeropuerto de Sabadell, a iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida; otra comparecencia relativa al aeropuerto de Sabadell también, a iniciativa del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, y otra sobre el Plan director del aeropuerto de Gran Canaria.

Como alguno de los grupos parlamentarios han solicitado tener diversos portavoces en esta comparecencia, les voy a pedir a todos, y también al señor presidente de AENA, brevedad para que podamos sustanciar la comparecencia a satisfacción de ustedes en cuanto a información se refiere, pero también de la Comisión en cuanto al desarrollo de los trabajos. Señor presidente, su señoría tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Atendiendo a los términos en que ha sido formulada la comparecencia solicitada por el Grupo Popular, les expondré cuál es la situación actual del aeropuerto de Alicante, las actuaciones que estamos realizando en el denominado Plan Alicante y las perspectivas para su desarrollo futuro. El aeropuerto de Alicante, aeropuerto gestionado por AENA, está operativo al tráfico civil ininterrumpidamente las 24 horas del día —lo que llamamos nosotros el H24— tanto en temporada de verano como de invierno. Dispone de una pista de vuelo denominada 1028 de 3.000 metros de longitud por 45 metros de anchura cada una. La pista de vuelo dispone de luces, de balizamiento, de aproximación, de umbral, de extremo, de borde y de eje de pista, así como de un sistema de aproximación visual, el PAPI, en ambas cabeceras y tiene instalado un sistema de aproximación instrumental ILS de categoría 1 para aproximaciones por la cabecera 10. La evolución que el tráfico aéreo ha experimentado en el aeropuerto de Alicante ha sido espectacular: ha pasado de 6 millones de pasajeros en el año 2000 a 8,6 millones en el año 2004 y a 8,8 millones en el año 2005. El Plan director del aeropuerto de Alicante fue aprobado mediante Orden Ministerial de 19 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 3 de agosto de 2001 y contempla un conjunto de actuaciones que permitirán al aeropuerto disponer de una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de seguridad y de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. El objetivo principal de un plan director de un aeropuerto de interés general, y, en concreto, el del aeropuerto de Alicante, es la definición de las directrices de ordenación y desarrollo hasta alcanzar su máxima expansión previsible, teniendo como objeto la delimitación de la zona del servicio del aeropuerto. Hasta la fecha, las instalaciones existentes en el aeropuerto han sido capaces de absorber estos crecimientos de pasajeros para naves y carga, pero el crecimiento de tráfico en los últimos años ha requerido proceder a la realización sin demora de las actuaciones contempladas en el plan director, hasta completar su desarrollo previsible. Por todo ello, y para realizar una ampliación de

las instalaciones de tal forma que se asegure un desarrollo aeroportuario homogéneo, se ha creado el denominado Plan Alicante siguiendo la filosofía empleada en otros desarrollos aeroportuarios, como el Plan Barajas, el Plan Barcelona, el Plan Málaga, el Plan de Gran Canaria. El Plan Alicante, con un presupuesto total de inversión para el periodo 2005-2009 de más de 350 millones de euros, pretende dotar al aeropuerto de unas infraestructuras e instalaciones que permitan su operación sin problemas de saturación y en las mejores condiciones de seguridad y calidad. El desarrollo de las obras de infraestructuras contempladas en el Plan Alicante permitirá duplicar sus capacidades, al pasar, en pasajeros, de 3.330 pasajeros/hora en 2005 a más de 7.500 pasajeros/hora, y en movimientos de aeronaves, de 18 operaciones/hora a 40 operaciones/hora. Las principales actuaciones de este plan son las siguientes. La nueva área terminal, que incluye el edificio terminal propiamente dicho, edificio de aparcamiento para vehículos, accesos y viales y la instalación de un sistema de tratamiento de equipajes (SATE), con una inversión total, incluidas asistencias técnicas de redacción de proyecto, control y vigilancia, de 257 millones de euros. Fue adjudicada en mayo de 2005 y tiene 42 meses de ejecución. Con este edificio, el área terminal pasará de los 45.800 metros cuadrados construidos actuales, a 333.500 metros cuadrados, con 94 mostradores de facturación en vez de los 38 actuales. El aparcamiento público pasará de 2.000 plazas para vehículos, a 6.139, y de 31 plazas de autobuses, a 104, junto con 800 nuevas plazas para vehículos de *rent a car*. La ampliación de la plataforma de equipamiento de las naves y una nueva calle de rodaje, ambas obras ligadas a la ampliación del área terminal de pasajeros, tiene una inversión total de 22.600.000 euros. El comienzo de su ejecución está previsto para finales de 2006 y su finalización para finales de 2008. Con esta actuación se ampliará la plataforma existente en 100.000 metros cuadrados. También están previstas las obras de acondicionamiento de los sistemas eléctricos, seguridad y control de accesos, redes y comunicaciones y diversas actuaciones complementarias, con una inversión total de 5.700.000 euros. Como obra auxiliar, que permita la realización de las actuales actuaciones, se está construyendo un edificio terminal provisional de pasajeros a utilizar hasta la entrada en servicio de la nueva terminal, con finalización prevista en el año 2006 y con una inversión total de 6.500.000 euros. Asimismo, como actuaciones planificadas a más largo tiempo, a partir de 2009, se puede citar el nuevo edificio de bloque técnico operativo, la instalación de un sistema de tratamiento de equipajes, la acometida de alta tensión, la ampliación del campo de vuelo, la adaptación y acometida de agua potable, la actuación de drenaje general y la nueva calle rápida de salida. Estas actuaciones tienen un importe total de 59 millones de euros. Hasta la fecha, hay algunas actuaciones que ya se han terminado y están puestas en servicio, las cuales paso a enumerar brevemente: el área terminal de carga, primera fase; ampliación de la plata-

forma zona carga; pavimentación de isletas de plataformas; remodelación del área de servicios aeroportuarios; sistemas de inspección de equipajes en bodega y suministros e instalación de oficinas modulares para bloque técnico operativo provisional. La inversión total de estas actuaciones terminadas asciende a 20.130.000 euros. En cuanto a expectativas de crecimiento, actualmente la capacidad del aeropuerto está limitada por el edificio terminal existente, cuya saturación se refleja en el resto de infraestructuras. Con las actuaciones puestas en servicio, la terminación del área provisional de tratamiento de pasajeros y, posteriormente con la construcción de la nueva área terminal se podrán alcanzar las 40 operaciones/hora. Con las actuaciones contempladas en el Plan Alicante y el marco temporal del año 2020, la capacidad de las terminales podría absorber hasta cerca de 20 millones de pasajeros, concretamente 18,7 millones, más del doble del tráfico actual. El tratamiento de estos pasajeros implicaría un número de operaciones aéreas de 53 aeronaves en hora punta, siendo en este caso el campo de vuelo el que limitaría el número de pasajeros a procesar. Así pues, y para poder dar satisfacción a la demanda prevista de pasajeros en el año 2020, no serían suficientes las ampliaciones de terminal que se están haciendo, por lo que habría que ampliar el campo de vuelo. Por todo lo anterior, se ha iniciado la revisión del actual plan director, que plantea como solución básica la construcción de una nueva pista de vuelo, con las implicaciones que esto llevaría en cuanto a expropiaciones, ampliación de terminales, plataformas, rodaduras, etcétera. La previsión al día de hoy es tener listo el borrador o propuesta de la revisión del Plan director del aeropuerto de Alicante en el primer semestre de este año y a partir de ese momento proceder a la tramitación correspondiente. Por otra parte, el cumplimiento de la nueva normativa que OACI exige en cuanto a áreas de seguridad de las pistas de vuelos implicaría una modificación del campo de vuelo al tener que efectuar una pavimentación de dos áreas en ambas cabeceras para cumplir la nueva normativa sobre seguridad. Esta actuación es de resaltar que es independiente de si se mantiene el aeropuerto con una o dos pistas, debiendo acometerse en cualquier caso. Como síntesis final de toda la información aportada, la principal conclusión que se puede extraer es que con el Plan Alicante AENA ha programado un gran esfuerzo inversor con el objetivo de conseguir una gran transformación del aeropuerto de Alicante, ampliando y modernizando sus infraestructuras e instalaciones y haciendo que su capacidad aumente hasta el doble de lo que actualmente dispone, de tal forma que sea una puerta de acceso al turismo y a todo el entorno social y económico al que se da servicio.

A continuación, intentaré globalizar las dos comparecencias que restan. Si quedase algún tema sin aclarar, en las siguientes intervenciones podré completar mi respuesta. El aeropuerto de Sabadell se encuentra localizado en su actual ubicación desde el año 1932 y cuenta con operaciones de aviación ligera, avionetas y helicóp-

teros, orientando su actividad a la formación, a los vuelos deportivos y de ocio y a trabajos aéreos. Una gran parte de la actividad aérea del aeropuerto de Sabadell corresponde a lo que se denomina tráfico aéreo institucional, es decir, a los aviones de extinciones de incendios de los bomberos de la Generalitat, los helicópteros de vigilancia de la Policía Nacional y de los mossos d'esquadra, del Servicio de Vigilancia Forestal y Pesquera, del Servicio de Trasplantes o los aviones de la Agencia Catalana de Agua, servicios que resultan imprescindibles en la lucha contra el fuego, en la mejora de la seguridad de los ciudadanos, o en la preservación o la integridad del paisaje y del medio ambiente. El aeropuerto está abierto a todo tipo de aeronaves ligeras en condiciones visuales, el VCR, y a tráfico tanto nacional como internacional. Las aeronaves que mayoritariamente lo utilizan tienen una envergadura inferior a 15 metros y un peso que no supera los 3.000 kilos en operaciones de despegue. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** El pasado 2005 el tráfico de operaciones totales en el aeropuerto de Sabadell alcanzó las 43.814 operaciones —lo cual supone un incremento solo del 2 por ciento con respecto al año 2004, aun con el cierre de las instalaciones aeroportuarias entre el 24 de octubre y el 14 de noviembre de 2005, como se comentará más adelante—, con un horario operativo de apertura desde las ocho horas en verano y las ocho y media en invierno, y cerrándose en ambas temporadas con la puesta de sol, con el ocaso. En el aeropuerto de Sabadell opera una pista de vuelo denominada 1331 de 900 metros de longitud por 30 metros de ancho. Dicha pista dispone de balizamiento luminoso en sus dos cabeceras, y en sus bordes laterales también dispone como apoyo para el aterrizaje de un sistema visual de indicación dependiente, denominado PAPI, en ambas cabeceras y de un radioayuda a la navegación aérea del tipo denominado NDB. El vigente Plan director del aeropuerto de Sabadell fue aprobado por Orden ministerial de 16 de julio de 2001 y publicado en el BOE de agosto de 2001. En él se contemplan las actuaciones que permitirán al aeropuerto de Sabadell disponer de una capacidad suficiente en sus infraestructuras e instalaciones para atender, con un alto nivel de seguridad y calidad en sus servicios, la demanda del tráfico aéreo previsto hasta el horizonte temporal de 2015. Las estadísticas de aeronaves, actualizadas con los datos de 2005, presentan crecimientos menores a medida que van pasando los años, por lo que el vigente plan director solo sigue garantizado el desarrollo previsible del aeropuerto, pero tengo que reconocer que se han hecho pocas infraestructuras en él.

El accidente ocurrido el día 21 de septiembre en Badia del Valls fue el de una avioneta Robin 100, matrícula EC-DFB, de la empresa de fotografía aérea Paisajes Españoles, que despegó del aeropuerto de Sabadell sobre las doce horas con dos personas a bordo, piloto y fotógrafo. El objeto del vuelo era realizar fotografías aéreas y a los 20 segundos de despegar el piloto solicitó volver al aeropuerto. Momentos después la aeronave se preci-

pitó contra el suelo en una plaza ajardinada en el término municipal de Badia del Valls y las dos personas a bordo resultaron muertas. El accidente está siendo investigado por la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil y hasta que no se emita el informe oficial se desconocen las causas reales del accidente, por lo que no es prudente hacer hipótesis o valoraciones al respecto. La Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, adscrita a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, es el organismo, como todos saben, encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil que se producen en el territorio español. La investigación tiene un carácter exclusivamente técnico. Su fin último es la prevención de futuros accidentes e incidentes y no está dirigida a determinar ni a establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno, hecho que corresponderá a los tribunales de justicia correspondientes. Los resultados de la investigación se plasman en un informe que contempla la información factual en relación con el accidente o incidente, un análisis de la misma, unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad. Estas recomendaciones constituyen el medio que se considera más adecuado para proponer medidas que permitan aumentar la seguridad aérea. Como he indicado anteriormente, el desgraciado accidente antes descrito está siendo objeto de la corriente investigación oficial por parte de la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, aunque con relación a las instalaciones y servicios prestados por AENA en el aeropuerto de Sabadell, debo decir que las instalaciones del aeropuerto de Sabadell estaban y están en perfecto estado de servicio y que por parte de AENA se cumple estrictamente con toda la normativa y legislación aplicable en materia de seguridad aeroportuaria y aeronáutica tanto nacional como internacional. Desgraciadamente, también el 24 de octubre de 2005 se produjo otro accidente aéreo, que iba a comentar en la siguiente comparecencia, y que llevó como medida cautelar, para lograr tener las garantías que la seguridad de las operaciones requiere, al cierre provisional del aeropuerto de Sabadell, con una apertura parcial para los vuelos de helicópteros el 4 de noviembre de 2005 y la reapertura definitiva el 14 de noviembre de 2005 en las mismas condiciones en que operaba antes de los citados accidentes.

Acuerdos y medidas adoptadas con las administraciones afectadas. El 28 de octubre de 2005, tras las reuniones mantenidas entre el secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, el secretario de Movilidad del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat, AENA, la Dirección General de Aviación Civil y los alcaldes de los pueblos colindantes al aeropuerto —Sabadell, Sant Quirze del Vallès, Badia del Vallès y Barberà del Vallès—, se firmó un acuerdo para iniciar el proceso de negociación para transferir a la Generalitat de Catalunya el aeropuerto de Sabadell, excluyendo las competencias sobre navegación

aérea, que se desarrollará en un plazo estimado de seis meses a un año, a acordarse en su momento en el seno y con los criterios que se establezcan en la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Generalitat. Obviamente —y sale fuera de mi competencia— esta cuestión también dependerá de los acuerdos a los que se llegue finalmente entre las distintas administraciones. También se indica que, hasta que dicho acuerdo se culmine, se precisa un proceso de transición con el acuerdo de todas las partes intervinientes respecto a la reapertura, que ya se ha producido, y al mantenimiento futuro de las actividades aeronáuticas en el aeropuerto de Sabadell. Este acuerdo, junto con el convenio firmado el 14 de noviembre de 2005, recoge importantes medidas para el futuro de la actividad del aeropuerto de Sabadell, de las que a continuación paso a comentar las más significativas. El aeropuerto de Sabadell se dedicará primordialmente a los servicios de emergencia, a los vuelos institucionales y a la aviación comercial corporativa. En el aeropuerto de Sabadell se mantendrán los trabajos de taller y mantenimiento de aeronaves, así como otras labores que no incorporen vuelos, y se impulsarán las actividades museísticas, como las ligadas al Museo Aeronáutico de Cataluña, y las de formación universitaria. Se establecía que la reapertura del aeropuerto se condicionaba al logro de un convenio, el firmado el 14 de noviembre, donde se estableciera un calendario y un programa de traslado de parte de las actividades actuales a otros aeropuertos. Así, en lo que respecta a la actividad formativa de las escuelas de pilotos, se acordó que la Generalitat, en un plazo máximo de un año, habilitará y/o construirá pistas para las prácticas de aterrizaje y despegue de los pilotos, lo que reducirá aproximadamente en un 50 por ciento la densidad del tráfico del aeropuerto. Por otro lado, para el aeroclub, operadoras y empresas del aeropuerto de Sabadell se determinó acordar programas de traslados de algunas de las actividades que se determinaran a aeropuertos de aviación general y deportiva que la Generalitat tenía que tener preparados. También se indicaba que, hasta que se produjera la transferencia de las competencias del aeropuerto de Sabadell a la Generalitat, AENA debería mantener los planes de inversión previstos para mejorar las condiciones operativas del aeropuerto. En este punto quiero informar que AENA mantiene el plan de inversión previsto. La inversión presupuestada por AENA en el aeropuerto de Sabadell para 2006 asciende a 6.180.000 euros, un 245 por ciento más que en 2005, y para el periodo 2006/2009 el presupuesto asciende a 21 millones de euros, con una media anual de 5.260.000 euros. Asimismo, ya se ha iniciado la redacción del proyecto de la ampliación de la cabecera de pista, con lo que las aeronaves dispondrán de un inicio de despegue hacia Sant Quirze del Vallès anterior al actual, por lo que la aeronave alcanzará una altura superior y por tanto el impacto acústico medioambiental será menor. Por otra parte, se están realizando los estudios para iniciar el procedimiento de expropiación de los terrenos, así como los

trámites medioambientales necesarios. La inversión prevista es de 5.700.000 euros. También les puedo informar que la ejecución de la obra de remodelación y ampliación del área terminal, torre de control y urbanización se ha iniciado en febrero de este año, con un importe de 3,8 millones de euros.

Como síntesis final de toda la información aportada, las principales conclusiones que se pueden extraer son las siguientes: El aeropuerto de Sabadell, localizado en su actual ubicación desde el año 1932, está abierto a todo tipo de aeronaves ligeras en condiciones visuales y al tráfico nacional e internacional, cumpliendo con todas las normas y requerimiento de seguridad operacional que al respecto existen, tanto a nivel nacional como internacional. Tras las reuniones mantenidas por las diferentes administraciones involucradas, se acordó iniciar el proceso de negociación para transferir a la Generalitat de Cataluña el aeropuerto de Sabadell, excluyendo las competencias sobre navegación aérea. El futuro del aeropuerto de Sabadell se centrará principalmente en los vuelos de emergencias institucionales y comerciales corporativos. Mantendrá sus actividades de mantenimiento de aeronaves y se trasladará parte de su actual actividad relacionada con vuelos formativos y de ocio, a otros aeropuertos de la Generalitat. Por su parte, AENA está manteniendo los planes de inversión previstos para mejorar las condiciones operativas del aeropuerto, resaltando la construcción de áreas de seguridad en extremo de pista y la remodelación del área terminal, torre de control y urbanización. El 14 de noviembre de 2005 se firmó un convenio, como ya he comentado, entre las diferentes partes afectadas, donde se concretaban las medidas y plazos acordados, creándose una comisión de seguimiento para la efectiva coordinación de dichas medidas. Esta comisión de seguimiento se reunió por primera vez el 15 de diciembre.

A continuación, atendiendo a los términos en los que ha sido formulada la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, les explicaré las cuestiones más relevantes relativas al Plan director del aeropuerto de Gran Canaria, así como las previsiones futuras de desarrollo. El aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria, aeropuerto gestionado por AENA, está operativo al tráfico civil ininterrumpidamente las 24 horas del día, H24, tanto en temporada de invierno como de verano. Dispone de dos pistas de vuelo, denominadas 03L/21R y 03R/21L, de 3.100 metros de longitud, por 45 metros de anchura cada una. Ambas pistas son empleadas para las operaciones de aeronaves, siendo la 03R/21L usada para las operaciones de la base aérea militar. Dichas pistas disponen de luces de balizamiento, de aproximación, de umbral, de extremo, de borde y de eje de pista, así como un sistema de aproximación visual PAPI en todas las cabeceras. También están instalados sistemas de aproximación instrumental ILS, categoría 1, para aproximaciones, tanto para la cabecera 03L, como para la cabecera 21R. En cuanto a evolución del tráfico el pasado año 2005 el aeropuerto

fue empleado por un total de 9.460.000 de pasajeros, con un crecimiento del 3,1, realizándose un total de 104.659 operaciones de aeronaves, con un crecimiento interanual del 4,9.

Plan Canarias. Todas las actuaciones inversoras previstas en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias serán integradas y programadas de forma coherente y global, así como alineadas con el PEIT dentro del denominado Plan Canarias de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea. Este Plan Canarias fue presentado por la ministra de Fomento el 9 de enero de este año y será de gran beneficio para Canarias, ya que el transporte aéreo de esta comunidad tiene por su insularidad una importancia vital y estratégica no solo por su carácter vertebrador, al facilitar la sensibilidad y la integración territorial, sino también porque constituye un elemento esencial como motor de la economía canaria, especialmente en la cadena de valor del sector turístico. El Plan Canarias establece un programa de inversiones a medio y largo plazo para el periodo 2006-2020 en los ocho aeropuertos canarios gestionados por AENA y refleja el esquema de desarrollo de cada uno de los aeropuertos con las actuaciones relevantes en ese periodo. El plan supondrá una inversión total de 2.897 millones de euros en el periodo 2006-2020. La inversión media anual prevista para el periodo de vigencia del Plan Canarias asciende a 193 millones de euros, lo que supone un incremento de 122 millones sobre la inversión media anual anterior. Asimismo, el Plan Canarias constituye una referencia más para la redacción de los futuros planes directores de los aeropuertos canarios que se actualizarán, de acuerdo a lo dispuesto por el Real Decreto 2591/1998, al menos en el plazo de ocho años desde la aprobación de los actuales vigentes.

Plan director vigente del aeropuerto de Gran Canaria. El vigente plan director del aeropuerto de Gran Canarias fue aprobado mediante Orden Ministerial del 21 de septiembre de 2001 y publicado en BOE el 29 de septiembre de 2001, estando vigente en estos momentos. El objetivo de los planes directores de los aeropuertos de interés general, y en concreto el del aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria, es la definición de las directrices de ordenación y desarrollo hasta alcanzar su máxima expansión previsible, teniendo como objetivo la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto. El plan director en vigor contiene las actuaciones a desarrollar en el aeropuerto hasta el año 2015, encaminadas al objetivo final de alcanzar la configuración del sistema aeroportuario propuesta como desarrollo previsible. Dentro del programa de revisión de los planes directores que está aplicando AENA en la actualidad, el correspondiente al aeropuerto de Gran Canaria está encuadrado en el grupo de aeropuertos que será acometido en el segundo semestre del año 2006.

Principales actuaciones inversoras en Gran Canaria. Las actuaciones que AENA tiene planificado realizar para la consecución de los objetivos que establece el plan director se han estructurado en dos periodos tempo-

rales, 2006 a 2010 y 2011 a 2020. Primera fase, 2006-2010. En este periodo se van a desarrollar las siguientes actuaciones inversoras: ampliación y mejora del terminal de pasajeros actual por un importe de 2,9 millones de euros. Este proyecto engloba varias actuaciones que se realizarán en su mayor parte durante el año 2006, quedando actuaciones menores para su puesta en marcha en los dos años siguientes. Ampliación del área de movimientos aumentando la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la reconstrucción de la calle de rodadura con una inversión total de 17,7 millones de euros. Dicha ampliación se encuentra en fase de redacción de proyecto; la previsión de inicio se sitúa a finales de 2006 y la finalización prevista en 2008. Se encuentra en planificación una nueva plataforma norte y sur, con una inversión total de 11 millones de euros; inicio previsto para 2009 y finalización para 2010. Distintas actuaciones en aparcamientos de vehículos: una ya en redacción de proyecto y otras planificadas, con una inversión total de 21,8 millones de euros; está previsto el inicio del aparcamiento de la terminal actual en el cuarto trimestre de 2006 y finalizará en el año 2007. En cuanto al aparcamiento de las zonas norte y sur, se prevé su inicio en 2007 y finalizará en 2008. Actuación en la zona de carga aérea, servicio y abastecimiento, destacando la nueva central eléctrica, con una inversión total de 15,3 millones de euros, también en fase de redacción de proyecto; fecha de inicio prevista en el cuarto trimestre de 2006 para finalizarlo en 2007. Otras actuaciones varias en la zona de seguridad medioambiental, construcción de un parque eólico, con una inversión de 6,8 millones de euros; inicio en 2008 y finalización en 2010. Por último —y lo más importante—, se va a acometer la primera fase de la ampliación del edificio terminal hacia el norte y el sur, por un importe total de 144,5 millones de euros; la mayor parte de estas actuaciones se iniciará a principios de 2008 y el año de puesta en marcha será finales de 2010. Debe destacarse que una parte del proyecto se desarrollará ya durante el año 2006. La inversión programada para este periodo es de 270,76 millones de euros, estando presupuestada para 2006 la cantidad de 28,56 millones de euros.

Con estas actuaciones inversoras se podrá disponer de las siguientes capacidades a finales del periodo 2006-2010: el campo de vuelo tendrá 53 operaciones por hora y el área terminal 6.363 pasajeros/hora. Segunda fase: 2011-2020. Las grandes actuaciones inversoras de este periodo se centran en el área de movimiento, con la construcción de la tercera pista, junto con la plataforma y rodaduras asociadas y la adquisición de los terrenos necesarios, con una inversión estimada de 388 millones de euros. Diré que el concurso para la redacción del proyecto básico está previsto que se realice durante este mes de marzo; concretamente el próximo lunes el consejo autorizará el concurso para la redacción del proyecto básico que, insisto, está previsto para este mes de marzo. De acuerdo con el mismo se irán programando todas las actuaciones necesarias. La segunda fase de la ampliación

del edificio terminal de pasajeros, también con una inversión total de 145,7 millones de euros, en línea con las necesidades planteadas por la tercera pista, tenemos zonas de carga, servicios y abastecimiento, y la inversión programada para este periodo es de 833,33 millones de euros.

Con estas actuaciones inversoras las capacidades que tendría el aeropuerto de Gran Canaria serían en el campo de vuelo 75 operaciones por hora y en el área terminal 8.131 pasajeros por hora. Como síntesis final de toda la información aportada, la principal conclusión que se puede extraer es que AENA ha programado un gran esfuerzo inversor con el objetivo de modernizar los aeropuertos de la Comunidad canaria a través del Plan Canarias y, en particular, al aeropuerto de Gran Canaria, ampliando sus infraestructuras e instalaciones y haciendo que su seguridad, capacidad y calidad de servicio aumente notablemente, como quedó expuesto anteriormente, en una plataforma logística de primer orden abierta a tres continentes, tanto como puerta de acceso al turismo —prioritario para las islas— como para el conjunto del entorno social y económico al que da servicio.

Les agradezco mucho la atención que han prestado y quedo a disposición de sus señorías. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): En este punto, se han agrupado diversas solicitudes de comparecencia planteadas por diferentes grupos parlamentarios; en concreto, el Grupo Parlamentario Popular, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

A continuación, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular, y para hablar en concreto del punto que se refiere al aeropuerto de Alicante, el señor Campoy.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Vayan mis primeras palabras para sumarme a la bienvenida al presidente de AENA y agradecerle sinceramente su presencia para dar cuenta del objeto de la comparecencia que no puede ser, en opinión de este grupo, más oportuna por la situación en la que se halla en estos momentos el Plan Alicante, como usted lo ha llamado. Voy a tratar de ser lo más breve posible en mi intervención y le pido disculpas si voy con cierta agilidad, pero no por ello quiero dejar de trasladarle alguna de las serias preocupaciones que tiene este grupo con muchas preguntas e interrogantes, con alguna petición y con no menos crítica, que espero que sea constructiva, habida cuenta de la trascendencia y lo prioritario que es para nuestra provincia este Plan Alicante, el plan director, y el nuevo aeropuerto de Alicante. No en vano, como usted ha reconocido, cosa que es de agradecer, tanta importancia tenía para este grupo parlamentario que efectivamente bajo el Gobierno del Partido Popular se elaboró, se gestó, se diseñó y se presentó este plan director. Digo esto no solo por justicia histórica o histórica justicia, que este Gobierno socialista se empeña decidida y deliberadamente en mutilar,

sino porque es muy de agradecer que una infraestructura de estas características no haya sido aniquilada, como ha sucedido con el Plan Hidrológico Nacional o como está siendo con el AVE, con esa muerte lenta y agónica que tanto perjudica los intereses de la provincia de Alicante. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Como usted sabe bien, este diputado le ha interrogado a través de preguntas escritas en bastantes ocasiones acerca de la situación del aeropuerto de Alicante. Quiero dejar constancia aquí de mi agradecimiento por la rapidez, la prontitud y la precisión con la que siempre ha contestado a este diputado que le habla, sobre todo en lo concerniente a los datos estadísticos y a los hechos que ya solo forman parte del pasado, teniendo en cuenta que en el Ministerio de Fomento no contestan o últimamente, si contestan, nos remiten a la página web del ministerio. De ahí mi agradecimiento. Pero en aquellas cuestiones, señor presidente de AENA, señor Azuaga, que tienen que ver con el futuro ya no corre con tanta rapidez. No sé si es por imprevisión, no sé si es porque hay cierto miedo al compromiso al responder de manera escrita una pregunta, pero lo cierto es que quedan muchas preguntas en el aire. Le agradezco la exposición inicial que usted ha hecho y que compartimos; no en vano es una necesidad y lo que va a hacer ese proyecto es precisamente responder a la demanda y a las previsiones que existen. Pero, como le decía, tenemos nuestra más seria preocupación sobre todo porque ya queda patente que hay un manifiesto retraso en las obras de ejecución del plan. A pesar de que en una de sus respuestas escritas ustedes dicen textualmente que las obras siguen su curso normal a día de hoy —fecha 16 de enero—, y que incluso han adelantado el inicio de las obras, no se entiende a qué se debe este retraso, que pudiera ser comprensible que fuera de dos o tres meses cuando ha habido un cambio de Gobierno pero, según mis cuentas, estamos hablando ya de más de seis meses desde la fecha que estaban previstas, según ustedes, y lo que es más alarmante es que esto podría ir a más. Señor presidente, ¿a qué se debe este retraso? ¿Cuáles son las causas, si es que se conocen? ¿Se han analizado? ¿Están subsanándose? ¿Hay algún problema con la dirección técnica de la obra? ¿Hay deficiencias? ¿Cuáles son? ¿Qué medidas se están tomando? Estaba previsto que el edificio provisional de la terminal de pasajeros entrara en funcionamiento en junio. Después de la visita de la ministra dijeron que para finales de año y ojalá sea así. También hay que hablar de la importante central eléctrica.

En fin, es lógico que obras de la magnitud de las que estamos hablando y que está afrontando AENA, como es el nuevo aeropuerto de Alicante, se realicen sobre una previsión y, por tanto, sobre una demanda y unas necesidades futuras. De ahí que se anticipe y se hagan a medio y largo plazo. Pero, ¿qué pasa? Que cuando hay una demora, como está habiendo, en la puesta en marcha, tiene dos consecuencias muy negativas. En primer lugar, que al final hay un desfase con las previsiones, es decir,

tanto se demora en el tiempo que cuando se pone en marcha la obra ya ha quedado obsoleta porque se han superado las cifras inicialmente previstas. La otra consecuencia negativa, y no menos importante, es el impacto desde el punto de vista económico. Usted sabe la importancia que representa el turismo para la economía de la provincia de Alicante, y también para Murcia porque de alguna manera también comparte este aeropuerto. Usted lo conoce bien, porque además es de una provincia de características muy similares a la nuestra, conoce su importancia y lo que el aeropuerto influye en la economía de la provincia. Precisamente por eso es un eje básico de la economía. Usted ha dicho textualmente que los aeropuertos —refiriéndose a otro— son un elemento dinamizador de la economía, y yo estoy de acuerdo con ello, y además impulsan la economía. Por tanto, cuanto más se demora, muchos más perjuicios provoca. Señor presidente de AENA, no basta con que continúen con el plan director, y yo le agradezco que continúen con ese proyecto, sino que además hay que dar un impulso para que sea una realidad cuanto antes y no se demore. Da la impresión, fundada, de que ha habido cierta dejadez o cierto desinterés por parte de AENA con respecto al Plan director del aeropuerto de Alicante. Se lo digo con toda sinceridad. Aunque pueda tener explicaciones, que no lo justifican, como puede ser que haya otros planes que consideren prioritarios, en modo alguno este diputado quisiera interpretar que eso se hace porque considera AENA, como ha hecho el Gobierno socialista, que Alicante es menos que otras provincias o su aeropuerto es menos que otros aeropuertos. ¿Qué control directo, y de qué modo, está ejerciendo AENA sobre el Plan director de Alicante? Por utilizar el mismo símil que usted ha expresado con anterioridad en relación con otro plan director, ¿tiene AENA hombres de Harrelson —como usted les ha llamado— específicos para actuar, por ejemplo, en el caso de Alicante? ¿Están permanentemente allí, están implicados, están asistiendo al desarrollo y ejecución del Plan director de Alicante?

Usted sabe bien que el aeropuerto de Alicante en estos momentos no solo es un aeropuerto congestionado; usted ha utilizado la expresión saturado, pero yo diría más, está desbordado. No le voy a hablar de las cifras, del crecimiento del número de operaciones, del número de pasajeros, porque usted las conoce bien. Por eso, señor presidente, hay que tomar medidas sin esperar a las previsiones y a la planificación que tenía AENA con la puesta en marcha de la nueva terminal. Yo creo que tienen que anticiparse. Le voy a comentar un incidente desgraciado, que yo ayer presencié en el aeropuerto de Alicante. Un turista inglés sufrió un infarto y, desgraciadamente, falleció. Yo no voy a tratar de buscar responsabilidades, no es mi intención ni mucho menos, pero sí describir una situación real. El Samur tuvo que venir de la ciudad próxima de Elche, tardó 35 minutos, y en esos momentos solo había de guardia una ATS para una población de aproximadamente, con todos los vuelos chárter, 50.000 ó 60.000 personas. Usted me dirá si esos

son medios suficientes para atender cualquier incidente.

Lo mismo cabe decir con los arcos de seguridad, que están desbordados. ¿Por qué a estas alturas todavía no se han diferenciado por los tipos de vuelos? No lo entiendo, señor presidente. Usted sabe que se está incrementado el porcentaje de reclamaciones respecto a las instalaciones, a los servicios aeroportuarios, y no en cuanto a los retrasos. Yo creo que esto se debe no solo a que los medios son insuficientes en este momento, sino también a que el espacio es insuficiente. Hay una sobreexplotación comercial que ha aniquilado mucho espacio. Evidentemente, cuando un aeropuerto está congestionado, saturado y desbordado, tiene grandes consecuencias. De ahí que yo le pida que tome medidas ya, que anticipe esas medidas, sobre todo las referidas a medios, a recursos. ¿Cuál es la planificación en materia de recursos humanos que ha realizado AENA con respecto al aeropuerto de Alicante? ¿Qué plantillas? ¿Qué externalización va a llevar a cabo? Además, y no menos importante, ¿qué hay de la innovación, señor Azuaga, con respecto al Plan Alicante? ¿Qué hay con respecto al desarrollo sostenible? ¿Qué hay con respecto a las energías limpias, a las energías renovables? ¿Qué hay con respecto a la contaminación acústica, eso que llaman los técnicos, y que usted ha mencionado aquí, la huella sonora, el aislamiento, porque hay urbanizaciones cercanas? ¿Qué hay con respecto a los residuos? ¿Qué hay con respecto al impacto visual? Ahí hay un entorno con un ecosistema...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campoy.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Termino ya, señor presidente.

Hay un entorno con un ecosistema de fauna y flora que nadie ha mencionado. ¿Hay algún plan al respecto, más allá de lo exigido por las leyes? ¿Hay algún comité, consejo o grupo de trabajo? ¿Están participando los ayuntamientos, la comunidad autónoma? ¿Han tenido reuniones? Si no es así, quisiera saber por qué y si lo piensan hacer. Usted sabe que el aeropuerto es un referente —ya termino, señor presidente— y que el retraso supone un freno para el desarrollo de esta provincia. Le pido que aproveche la experiencia de otros planes que ya están en marcha y que, considerando que Alicante es el quinto aeropuerto, con un crecimiento constante y sostenido, tenga toda la implicación de AENA.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les pido brevedad, ya que si no, un solo interviniente ocupa casi todo el tiempo.

¿A quién corresponde intervenir ahora, señor Ayala, a usted o a la señora Roldós?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En principio a mí, señor presidente, lo que pasa es que no sabía si primero iba a intervenir el peticionario de la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: El orden de intervención de esta comparecencia es el siguiente: Primero, el Grupo Popular, pues es la primera comparecencia, sobre el Plan director de Alicante; a continuación Izquierda Unida, que ha pedido la de Sabadell; después Esquerra Republicana de Catalunya y finalmente los grupos que no han pedido comparecencias, pero que fijan posición, que son Convergència i Unió y el Grupo Socialista.

Tiene la palabra, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a intervenir muy brevemente, señor presidente.

Señor presidente de AENA, estamos celebrando dos comparecencias que tratan de analizar dos accidentes que han ocurrido en el aeropuerto de Sabadell. En primer lugar, quiero señalar que no vamos a acusar a nadie de las causas del accidente, pues todavía las está analizando la comisión competente, pero sí quiero decir que hay al menos nueve grúas en el entorno del aeropuerto de Sabadell que no son legales, es decir, que no tienen la correspondiente autorización de AENA. Así pues, hay una dejación de competencias aeronáuticas porque se ha permitido su establecimiento y su mantenimiento.

Con respecto a los datos que usted ha dado en su comparecencia, en absoluto tenemos inconveniente en que una comisión estudie y analice la transferencia de este aeropuerto a la Generalitat, aunque, a pesar de que usted no lo ha dicho, nos imaginamos que será previa pérdida del carácter de aeropuerto de interés general, carácter que ahora mismo tiene y que, si lo siguiera manteniendo, no podría ser transferido a la Generalitat, entre otras cosas porque es un aeropuerto que tiene unas funciones que no son comerciales, sino de carácter corporativo, es decir, viajes chárter de pequeños aviones, pero tiene unas labores muy importantes y mi grupo solicita que en este período transitorio no haya dejación de las competencias aeronáuticas porque entonces se produciría un vacío. Insisto en que no es que nosotros lo achaquemos a ninguna causa del accidente ni muchísimo menos, pero no se puede sostener en ningún caso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Roldós, tiene la palabra.

La señora **ROLDÓS CABALLERO**: Quiero sumarme a la bienvenida y al agradecimiento al señor presidente de AENA.

Señor Azuaga, me va a permitir que con carácter previo le haga una puntualización importante para los grancanarios. Se ha referido usted al aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria y le recuerdo que es el aeropuerto de Gran Canaria, ya que Las Palmas de Gran Canaria es la ciudad, la capital de la provincia de Las Palmas. Debemos empezar a hablar con propiedad por

el bien de lo que queda registrado en el «Diario de Sesiones». Usted sabrá que el aeropuerto de Gran Canaria está ubicado en los términos municipales de Telde y de Ingenio, por lo que no tiene nada que ver con la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Este aeropuerto es de vital importancia estratégica para Canarias y para Gran Canaria, como usted bien decía, como elemento vertebrador y auténtico motor de la economía canaria, que en un 90 por ciento se sustancia en la actividad turística. De ahí esos más de nueve millones de personas que han pasado por el aeropuerto de Gran Canaria durante este año. Como decía mi compañero de Alicante hace unos momentos, quiero agradecerles también que no hayan derogado —como han hecho con otras cosas que hizo el Partido Popular— ese Plan director del aeropuerto de Gran Canaria que se aprobó en el año 2001. Quiero hacer referencia precisamente a la visita que realizó a Gran Canaria la ministra de Fomento, el día 9 de enero, para presentar esa pequeña revisión del Plan director que se ha denominado Plan Canarias de Infraestructuras Aeroportuarias.

Voy a referirme a algo muy importante que son las personas. Usted sabe muy bien que la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria supone la desaparición de una localidad, que es el barrio de Ojos de Garza en el término municipal de Telde. Estamos hablando de más de mil familias —porque ese barrio va a desaparecer— que van a sufrir una expropiación forzosa en bien del interés general. Usted en su comparecencia no ha hecho ninguna referencia a ello. Usted y la ministra, en el mes de enero, se comprometieron a que, en menos de dos meses, esos ciudadanos de Ojos de Garza iban a tener un calendario de actuaciones. Esa gente está viviendo pendiente de un hilo por la expropiación forzosa. Usted sabe muy bien que se ha constituido una comisión especial de seguimiento en la que están representadas todas las instituciones, los dos ayuntamientos, el Cabildo de Gran Canaria, el Gobierno de Canarias e incluso el director del aeropuerto de Gran Canaria, al que usted ha hecho alusión esta mañana diciendo que no ha sido cesado y me alegro de que no haya sido cesado el señor Macho. Usted sabe que esa comisión especial de seguimiento se ha creado con el objetivo de ayudar a los vecinos de los municipios afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria para conseguir, señor Azuaga, una pronta, justa y digna solución a lo que supone el traslado del barrio —de esas más de mil familias— donde hay un centenar de viviendas sociales, donde hay infraestructuras de tipo educativo y sanitario, donde hay instalaciones deportivas, locales sociales, etcétera. Ha hablado de la tercera pista, ese nuevo campo de vuelo para el aeropuerto de Gran Canaria, que dice que se va a iniciar en el año 2011, ¿dónde están las previsiones económicas para la expropiación de esos vecinos? Usted sabe que esos vecinos quieren realojarse en un nuevo barrio que se tiene que construir, se tiene que hacer una expropiación de terrenos y se tiene que hacer incluso una afectación de la planificación, no

solamente del término municipal al que vayan a ir, sino del plan del propio Cabildo Insular de Gran Canaria. Usted no ha hablado de nada de esto. Usted sabe que esos vecinos están desesperados, que el delegado del Gobierno, en estos dos años de Gobierno socialista, en varias ocasiones les ha engañado prometiéndoles un calendario de actuaciones que no llega; que usted y la ministra en enero se lo vuelven a prometer, y no llega; falta una semana para terminar el mes y ustedes no han cumplido con su palabra. Les estoy pidiendo que de una vez cumplan ustedes con su palabra, que hagan la previsión, a través de los Presupuestos Generales del Estado, de la dotación económica suficiente para que las distintas instituciones implicadas puedan empezar a trabajar. Porque un nuevo barrio con más de mil vecinos y con viviendas sociales no se improvisa en un día. Sé que ustedes son el Gobierno de la improvisación, y mucho más para Canarias, como lo estamos sufriendo en estos últimos días. Pero le vuelvo a repetir que esto no se improvisa. Como usted bien dice, cuando se empiecen las actuaciones para la tercera pista en el año 2011, ¿dónde va a ir esta gente?

El otro gran olvidado es el municipio de Ingenio. Nosotros, el Partido Popular, presentamos en el Senado una iniciativa —que vino al Congreso y que el Partido Socialista rechazó— para que el municipio de Ingenio, que tiene esta instalación de interés general, pudiera ser compensado con una mayor participación en los tributos del Estado, porque es un pequeño municipio de menos de 20.000 habitantes, con una colmatación importante de su superficie, porque dicha instalación de interés general les impide su desarrollo económico y urbanístico. Le pregunto, señor Azuaga, si en la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria tienen ustedes previsto, como han hecho con la ampliación de Barajas, compensar al municipio de Ingenio, no solamente por la ocupación de sus terrenos, sino por todo el área de servidumbre y todo ese impacto ambiental que, como usted hablaba muy bien, supone toda esa huella sonora que a barrios como el de Las Puntillas, en el municipio de Ingenio, les afecta muy gravemente. ¿Ustedes tienen previsto el aislamiento sonoro para esas viviendas? ¿Tienen ustedes previsto el soterramiento de las líneas eléctricas en beneficio del impacto medioambiental? Ya les han dicho que tienen que soterrar cinco plantas del área industrial que va a tener el municipio de Ingenio por el impacto de la ocupación del área de servidumbre del aeropuerto. Yo quiero que ustedes cumplan con su obligación. Señor Azuaga, me va a permitir que le recuerde que no está aquí como profesional —y no dudo de que sea un gran profesional—; usted está aquí como político, porque, que yo sepa, a presidente de AENA no se llega por concurso oposición, por lo tanto, usted tiene un compromiso político porque ha sido nombrado para un cargo político y, por consiguiente, tiene obligación de dar respuesta a los ciudadanos que viven en Ojos de Garza y a los ciudadanos que viven en el municipio de Ingenio.

Espero que me conteste puntualmente a todas estas interrogantes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, solicitante de la comparecencia relativa al aeropuerto de Sabadell.

La señora **GARCÍA SUÁREZ**: En primer lugar, y más que nada por el punto que vamos a debatir, quiero explicar que soy la representante, sobre todo en este caso, de Iniciativa per Catalunya Verds —el grupo parlamentario está constituido por dos formaciones—, y en mi caso, además, soy diputada por Barcelona, por lo que hoy estoy en esta Comisión, para intervenir en esta comparecencia solicitada por esta diputada, teniendo en cuenta, que, por la cercanía de mi residencia, me afectaba más directamente en mi representatividad. En todo caso, quiero dejar constancia del grupo al que represento.

Señor don Manuel Azuaga, he seguido como he podido su intervención y creo que no me he perdido ningún punto importante, pero es posible que algunas de las preguntas que yo le formule ya las haya explicado, con lo cual le adelanto mis disculpas. Si fuera así, lo lamento, pero en ese caso me las amplía o me las vuelve a explicar. Espero que no le haga perder el tiempo, porque ya sé que vamos muy justos.

El motivo de nuestra solicitud de comparecencia tuvo su razón por lo que usted ya ha explicado muy bien: los dos accidentes que se sucedieron lamentablemente, en muy poco tiempo. El último fue el lunes 24 de octubre, en la localidad de Sant Quirze del Vallès, al estrellarse una avioneta ocupada por cuatro personas contra una grúa de un edificio en construcción, muy próximo al aeródromo de Sabadell. A raíz de este lamentable accidente —como usted también ha explicado—, el Ministerio de Fomento mantuvo de forma inmediata diferentes reuniones y, como conclusión, se cerró provisionalmente el aeropuerto hasta que se aclararan todas las circunstancias. En esta intervención —además han transcurrido muchos meses desde el accidente y la solicitud— no pretendo ahondar en las causas del accidente, que tienen su trámite de investigación —al menos a esta diputada no le corresponde entrar en esto—. El motivo de aquella comparecencia y que ahora mantenemos es la preocupación sobre el nivel de desarrollo de los acuerdos que se tomaron en su momento, pero muchos de los cuales ya venían reflejados desde bastante tiempo atrás en el plan director y que, desde nuestro punto de vista, es también una de las causas del retraso de la puesta en marcha y del desarrollo de muchos de los puntos del plan director, y que han generado precisamente algunos de los problemas que ahora tenemos. Me explicaré.

Desde el inicio del plan director en 1998 hasta su finalización, sobre todo hasta que algunas cuestiones empezaron a ponerse en práctica, transcurrieron bastantes años, años importantes por diferentes motivos, entre ellos porque las poblaciones más cercanas al aeropuerto de Sabadell han experimentado un crecimiento

urbanístico muy considerable, que conozco de primera mano porque vivo en uno de estos municipios, en Sant Quirze del Vallès. En esos años, mientras se elaboraba, se aprobaba y se ponía en marcha el plan director, esas poblaciones han ido creciendo de manera importante, pero lo han hecho —quiero hacer esta reflexión— con un inconveniente añadido a otros que no es el momento ni el lugar de explicar, y es que el aeropuerto ha vivido bastante de espaldas a las poblaciones cercanas o no se ha integrado suficientemente en ellas como para que se visualizaran los aspectos positivos de esta instalación para la comarca. Todo esto se une a una realidad, y es que en estos años de tramitación del plan director, además del crecimiento urbanístico, ha habido un crecimiento del número de vuelos, que es superior al que existía hace una década. Esto se ha podido demostrar, y ha sido reconocido por AENA y por los diferentes municipios. ¿Qué ha supuesto todo esto? Que solamente faltaban los accidentes, dos de ellos ocurridos en un mes, para que naciera una preocupación enorme en los vecinos de estas poblaciones, preocupación que sigue en estos momentos encima de la mesa, pues aunque se ha relativizado, porque el tiempo todo lo relativiza, continúan existiendo unas incógnitas importantes que son las que, aprovechando esta comparecencia, nos gustaría que nos aclarase.

En primer lugar, está claro que aquí existe una cuestión de competencias que usted ha explicado claramente. El 28 de octubre se llegó a unos acuerdos en los que se dibujaba un traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma de Cataluña, todo esto sin olvidar el debate del Estatuto, finalizado, por suerte, ayer. En cualquier caso, existen unos acuerdos claros que indican que la Generalitat de Cataluña tendrá la competencia plena en la gestión del aeropuerto de Sabadell, pero no se nos escapa que también se alcanzaron otros acuerdos para establecer un plan de transición. Quiero centrarme en este punto, en este plan de transición del aeropuerto de Sabadell, porque en ese tiempo de transición quizás —digo quizás, no lo afirmo— podría haber momentos en los que no quedara claro a quién corresponde y quién ha de tener la responsabilidad final de algunos aspectos. Me explicaré. El aeropuerto es fundamental para nuestra comarca, y así lo han expresado mayoritariamente muchos de sus responsables políticos y se sus grupos municipales. Mi grupo parlamentario, que es por el único que puedo hablar en estos momentos, reconoce su importancia, tanto desde el punto de vista del proceso que ha tenido lugar estos años en la red de relaciones industriales y comerciales, como desde el punto de vista de las actividades formativas, pues ha generado un volumen de alrededor de 40 empresas y 400 trabajadores que no vamos a olvidar en ningún momento.

Quisiera que usted volviera a concretar cuáles son los usos que están previstos para el futuro del aeropuerto de Sabadell y conocer las garantías que existen en la seguridad. Usted ha mencionado el presupuesto de este año, pero como lo he oído muy de pasada, me ha parecido

entender que en febrero se había iniciado ya la ampliación de la pista, y no sé si ya se ha empezado o si solo existe el proyecto. Concretamente quiero saber cuáles son los usos previstos para el aeropuerto de Sabadell en estos momentos, ya que usted todavía es el máximo responsable de AENA, aunque este sea un momento de provisionalidad o de transición. Por otro lado, también quisiera saber la previsión que existe respecto a estas obras, que son fundamentales para la mejora de la seguridad y para otro aspecto importante que viene de lejos —podemos encontrar iniciativas de hace ya bastante años de otros grupos parlamentarios, como seguramente explicará el portavoz de *Convergència i Unió*—, y que se refiere a las quejas de los vecinos porque tienen que soportar el ruido. Es posible que estas obras logren disminuir los ruidos y generar una mayor simbiosis entre los diferentes municipios y las actividades del aeropuerto. Nos preocupa que esto no vaya con la suficiente rapidez. ¿Por qué? Porque todavía en estos momentos existen numerosas asociaciones de vecinos —en cierta manera tengo que expresarle en su nombre lo que está pasando— que plantean que aprecian demasiadas diferencias durante estos meses, en cuanto a los ruidos y a las molestias que ocasiona el aeropuerto. Es imprescindible ir lo más rápido posible en estas obras.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García, tiene que terminar, por favor.

La señora **GARCÍA SUÁREZ**: Finalizo, señor presidente.

Quisiera saber qué calendario tienen comprometido para desarrollar lo que está ya aprobado en el presupuesto y que usted mismo nos ha mencionado antes que está previsto realizar. Quisiera que nos concretara cuáles son estos plazos para poder trasladar a los vecinos esta tranquilidad de que, en un plazo relativamente corto, van a ver y a apreciar mejoras sustanciales en cuanto a las molestias que pueden sufrir en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: El accidente del aeropuerto de Sabadell introdujo diversas contradicciones en el concepto aeroportuario que tenemos en España. Fruto del lamentable accidente fue la paralización durante unos días del aeropuerto y el anuncio, junto con la reapertura, de que dicho aeropuerto sería transferido, por el artículo 150.2, a la Generalitat de Catalunya. Nos encontramos con que no se ha avanzado nada en el concepto de qué es un aeropuerto de interés general del Estado. Hasta el momento, todos los aeropuertos de titularidad del Estado estaban calificados como aeropuertos de interés general y, por tanto, su gestión le correspondía a AENA y no a las comunidades autónomas. Cabe preguntarse, ante las nuevas realidades de aeropuertos privados que se están construyendo, como

pueden ser el de Ciudad Real, el de Castellón, cuál es el concepto de interés general que se aplica al sistema aeroportuario español. No tiene sentido que aeropuertos como el de Sabadell o el de Cuatro Vientos, por la tipología de vuelos que se dan, continúen siendo titularidad del Estado y de interés general, y que otros aeropuertos que se hacen desde el ámbito privado o desde la autonomía, que tengan vuelos comerciales, no sean de interés general del Estado.

Sobre este anuncio que se ha hecho en el punto anterior de que vamos a revisar, no mediante el Estatuto, sino con leyes, la gestión de puertos y aeropuertos, tendríamos que hacer una reflexión, porque esto viene del pasado, y es así porque era así y no se ha movido en absoluto, pero hay que ver el concepto de qué puertos y aeropuertos son de titularidad del Estado. Además, es necesario que haya un rápido e inmediato traspaso del aeropuerto de Sabadell a la Generalitat de Cataluña porque si, por ejemplo, pilotos en prácticas tienen que salir de Sabadell pero están haciendo las prácticas de aterrizaje y despegue en otros aeropuertos de titularidad de la Generalitat o hay aeropuertos que se quieren desarrollar, como el de Alguaire, en Lleida, de titularidad de la Generalitat, entramos en una contradicción en cuanto a si este tipo de aeropuertos dependen del Estado o de las comunidades autónomas.

Me excuso por mi ausencia, que no me ha permitido seguir la intervención. Por lo que he oído al final de la síntesis de su intervención, con las nuevas obras se tratará de que situaciones como las que se dieron no se repitan, que los aspectos de seguridad de vuelos en el aeropuerto de Sabadell se aumenten, y esperemos que el anuncio que se hizo de que pasará a titularidad de la Generalitat no se demore mucho tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora hacer uso de la palabra a los grupos que no habían solicitado la comparecencia. En primer lugar, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, intentaré ser muy breve porque vamos muy mal de tiempo en esta larga comparecencia del presidente de AENA ante la Comisión de Fomento.

Le agradezco las explicaciones que ha dado sobre los dos accidentes de aeronaves que habían despegado del aeropuerto de Sabadell durante el año 2005, pero, señor presidente, quiero centrar la petición de datos en concreto en el necesario traspaso de ese aeropuerto a la Generalitat. El presidente de AENA ha dado ya unas indicaciones sobre el plazo de un año como máximo, pero se da la circunstancia de que ayer mismo dictaminó la Comisión Constitucional la propuesta de reforma estatutaria para Cataluña, que el próximo día 30 se aprobará por el Pleno de la Cámara y que, dentro de este semestre, es previsible que pueda ser ya definitivamente aprobada y sea, por tanto, ley. En tanto que ley, me gustaría contrastar con el presidente de AENA un aspecto

importante. Le va a corresponder a la Generalitat la competencia exclusiva sobre ese aeropuerto, lo que va a comportar que la Generalitat tenga el régimen jurídico, la planificación y la gestión de ese aeropuerto, de la instalación aeroportuaria, y que tenga también la gestión del dominio público necesario para prestar el servicio —especialmente el otorgamiento, autorizaciones y concesiones dentro de los recintos aeroportuarios—, el régimen económico de los servicios aeroportuarios —especialmente las potestades tarifaria y tributaria y la percepción y recaudación de todo tipo de tributos y gravámenes— y, por último, la delimitación de las zonas de servicio del aeropuerto, determinación de usos, equipamientos y actividades complementarias dentro del recinto del aeropuerto. Es una competencia que no afecta a la seguridad en la navegación aérea, pero sí se le da a la Generalitat esa clara competencia exclusiva sobre el aeropuerto de Sabadell.

Aquí hay unas inversiones pendientes, usted las ha citado hoy: 5.700.000 euros por un lado y 3.800.000 euros por otro. Son inversiones importantes. No podemos realizar un traspaso deficitario a la administración de la Generalitat. Por tanto, en *Convergència i Unió* le pedimos que se pongan las pilas para que se lleven a cabo todas aquellas inversiones presupuestadas, que se dote y que se garantice sobre todo esa mayor seguridad, ese menor impacto acústico al que otros diputados también hacían referencia hoy, que todas esas obras se realicen, respetando también esa necesaria implicación de todas las administraciones en el aeropuerto de Sabadell y de los propios agentes económicos de la zona. La Cámara de Comercio también ha dado prioridad a que se realice cuanto antes este traspaso, y sólo a partir de ese momento esperemos que la Generalitat dé al aeropuerto de Sabadell esa función, ese destino, esas garantías, esa armonización global con el territorio que todos esperamos, pero que debe realizarse desde el Gobierno de la Generalitat. Por tanto, le pedimos urgencia en las inversiones a realizar y que, como presidente de AENA sea absolutamente leal al contenido del traspaso y a la aplicación de esta reforma estatutaria que van a aprobar las Cortes Generales en breve.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Doy la bienvenida al señor presidente de AENA, señor Azuaga. Estamos muy contentos de que nos vuelva a visitar y a explicar todos estos asuntos tan interesantes y tan importantes.

Hago un inciso para decir que los socialistas no sólo no derogamos planes que benefician a los ciudadanos o a los territorios ni castigamos sistemáticamente con falta de inversiones en infraestructuras a aquellos que no son afines, sino que apoyamos muy decididamente lo que creemos que es bueno para nuestros ciudadanos, como hemos hecho en el aeropuerto de Alicante —o bien ten-

dría que decir de El Altet, porque está allí—. AENA ha puesto en marcha una actuación que supondrá, si no tengo mal tomado el dato, unos 270 millones de euros y que permitirá duplicar la capacidad de este aeropuerto —esto lo ha dicho usted—, pasando de alrededor de 9 millones a casi 20 millones de pasajeros al año. No obstante, a pesar del extraordinario avance que ello supone, siempre se está hablando de una ampliación a una segunda pista de este aeropuerto, y por eso me gustaría que nos dijera, en caso de hacerse esta segunda pista, por dónde estaría su trazado y si implicaría nuevas expropiaciones. También nos preocupa mucho a los socialistas qué impacto ambiental supondría para la zona.

Por otra parte, le imagino conocedor de la problemática acústica provocada por la intensa actividad que ya nos ha dicho que tiene este aeropuerto ubicado en Elche, concretamente en la pedanía de El Altet, que padece las consecuencias del intenso tráfico aéreo. Es extraordinariamente importante para la calidad de vida de la gente de El Altet no sólo una adecuada definición de la huella sonora, sino también una minuciosa ejecución del plan de aislamiento acústico existente, y por ello también quisiera preguntarle en qué situación está el plan de aislamiento acústico de este aeropuerto.

Hablando ya del aeropuerto de Sabadell, desde las inversiones de 1998, en que se hizo un plan director, no se hizo nada más, y en estos últimos tiempos dicho aeropuerto ha sido tristemente noticia por los desgraciados accidentes de los que ya hemos hablado. La polémica levantada después de los accidentes por el poco respeto a las servidumbres, sobre todo por la actividad constructora del municipio de Sant Quirzè y por la presión de los vecinos de los municipios colindantes, tanto Badia, Barberà como Sabadell, por los ruidos que deben padecer constantemente, nos hace temer por la viabilidad y la continuidad de este aeropuerto, que me parece que es de los más antiguos de España junto con el de Cuatro Vientos, que es estratégico sobre todo por la comarca del Vallès, que es la mía, y es importantísimo para nosotros. Por eso le pregunto: ¿cómo piensan desarrollar las inversiones que están realizando en el aeropuerto de Sabadell?

Otra de las cuestiones que nos preocupan a los socialistas es, ¿qué medidas ha adoptado ya AENA para atenuar y minimizar el impacto acústico que ocasionan las aeronaves en el aeropuerto de Sabadell?

Por último, como el aeropuerto de Sabadell tiene que pasar a la Generalitat, ¿cree usted que tendríamos que hacer una revisión del Plan director?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Grande, que va a compartir su intervención.

La señora **GRANDE PESQUERO**: Agradezco la oportunidad que me da el Grupo Parlamentario Socialista para hablar de algo que a los socialistas canarios nos

preocupa enormemente como es el transporte en Canarias.

Cuando en Canarias hablamos de transporte, en gran parte estamos hablando de puertos y aeropuertos, de transporte aéreo y marítimo. Por eso, lo primero que quiero hacer en mi intervención es agradecer a AENA, en la figura de su presidente, que hoy está compareciendo en esta Comisión, el gran esfuerzo inversor que ha hecho en el Plan Canarias que, además, incide enormemente sobre el aeropuerto que nos ocupa, que es el de Gran Canaria. Creo que es importante la sensibilidad que el Gobierno del Partido Socialista, el Gobierno de Zapatero, está mostrando con las islas Canarias en tantas inversiones. Veo sonrisas, pero los invito a que comparemos cifras y hablemos de esfuerzos inversores cuando ustedes quieran, señora Roldós. Se lo llevo diciendo durante muchísimo tiempo, y nunca encuentran una fecha en su atareada agenda de oposición sin propuestas.

En segundo lugar, como a mí no me duelen prendas en reconocer las autorías y las paternidades de algunos planes, el Plan director del aeropuerto de Gran Canaria, que se aprobó en el mes de septiembre de 2001, fue hecho por el Partido Popular. Pero me habría gustado que, aparte de esa reivindicación que, repito, no me molesta aceptar en absoluto, porque ahí están las hemeotecas para decirnos que fue así, me habría gustado que la portavoz del Grupo Popular nos hablara del enorme consenso que hubo para aprobar ese Plan director, la cantidad de reuniones que mantuvieron los responsables del Ministerio de Fomento de la época y el presidente de AENA con los vecinos, las instituciones y los ayuntamientos afectados, como son los de Telde y de Ingenio. Creo recordar manifestaciones en aquella época en Canarias, e incluso recogidas de firma y solicitudes de entrevistas de la entonces presidenta del Cabildo de Gran Canaria al presidente de AENA y al Ministro Álvarez Cascos, que no fueron atendidas. No entiendo cómo, porque la presidenta del Cabildo de Gran Canaria en aquella época, doña María Eugenia Márquez, era del Partido Popular, y ni siquiera recibieron a los suyos. Por tanto, si ese Plan director fue enormemente consensuado, si usted a nosotros nos llama el Gobierno de la improvisación, yo tengo que decirles que ustedes en esto también fueron el Gobierno del consenso.

Esta ampliación afectaba a 1.100 familias del barrio de Ojos de Garza, un número considerable, entre cuatro y cinco mil personas si lo multiplicamos por cuatro miembros por familia. Desde el año 2001, estas familias, que no fueron recibidas en ninguna ocasión hasta el año 2004 por ningún responsable, han estado en un sin vivir, en un limbo jurídico, sin saber qué iba a pasar con sus viviendas, sin poder hacer obras en las mismas y sin poder pedir créditos avalándolos con dichas viviendas, lo cual, como digo, ha sido un sin vivir desde el año 2001 hasta el año 2004. En el año 2004 el señor Azuaga tomó posesión de la presidencia de AENA y sé que desde ese momento se ha reunido en varias ocasiones con los

vecinos afectados del barrio Ojos de Garza, y lo sé porque alguna de las veces los he acompañado, concretamente en la última ocasión cuando efectivamente la ministra vino a presentar al aeropuerto de Gran Canaria el plan Canarias de inversiones aeroportuarias. En esa reunión que usted tuvo conjuntamente con la ministra y con los representantes de los vecinos asumieron el compromiso de que antes de que finalizara este mes de marzo habría un calendario de actuaciones. Como digo, dicho calendario de actuaciones es una de las cosas a las que ustedes se comprometieron. Por tanto, para terminar y ser breve porque no quiero abusar del tiempo en esta sesión, quiero preguntarle cuándo dispondrán del calendario de expropiación de sus viviendas al que me he referido los vecinos de Ojos de Garza afectados por esta ampliación del aeropuerto de Gran Canaria y para qué fecha está prevista la tasación y la negociación de la compra y venta de sus viviendas.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación corresponde al señor presidente de AENA contestar a las distintas intervenciones.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Si me permite, señor presidente, voy a intentar contestar globalmente las preguntas formuladas en relación con cada uno de los aeropuertos planteados, Alicante, Sabadell y Gran Canaria, y si algún diputado o diputada considera que no ha quedado satisfecho con la contestación, que me lo comunique.

El portavoz del Grupo Popular ha hecho bastantes preguntas sobre Alicante y voy a intentar contestar a todas; no obstante, usted sabe que si hay alguna que deje de contestar inmediatamente se la trasladaré por escrito. Respecto a si hay retrasos en las obras, tengo que contestar que sí y no. Ahora mismo hay aproximadamente dos meses de retraso en la obra civil, es decir, fundamentalmente la construcción del área terminal. Su señoría sabe que la magnitud y la complejidad de la obra que se va a realizar de la nueva terminal del aeropuerto de Alicante requiere establecer un importante despliegue de implantación así como realizar un notable esfuerzo de coordinación entre los servicios. Efectivamente hay problemas de coordinación para dejar espacios libres para empezar las obras, espacios que ya se están dejando, fundamentalmente porque teníamos servicios afectados que afectaban —valga la redundancia— a la obra de la nueva terminal en sí, concretamente de navegación aérea, que tenía unas antenas de ayuda a la navegación, el centro de emisores y el edificio de carga de Iberia. Por tanto, este era un tema sine quan non a la hora de empezar las obras. Desde luego no hay ningún conflicto con la UTE, que está compuesta por una empresa nacional y el 10 por ciento de una empresa alicantina. Lo que sí le puedo decir, porque lo demandaba en su pregunta, es que en el mes de abril vamos a nombrar un director del plan Alicante para que vaya integrando ya no solo la obra del terminal sino también todas las actua-

ciones que lleva consigo, como antes he comentado. Por tanto, la obra tenía un plazo de 42 meses, estamos en fecha y creo que no vamos a tener retraso, aunque, insisto, si hablamos de la obra civil le tengo que reconocer que llevamos dos meses de retraso, por los motivos que antes le he aclarado.

En cuanto al accidente que me ha comentado, lo he leído en prensa y esta mañana he querido saber algo más. Desgraciadamente —creo que se lo comentaba esta mañana—, aunque no es bueno estadísticamente dividir las personas, debe saber que en Barajas, por ejemplo, fallecen al mes por causas naturales 3,5 personas; es una tragedia, pero es así. Creo que hacía seis o siete meses que no se producía el fallecimiento de una persona por causas naturales en el aeropuerto de Alicante. Le puedo decir, por lo que me han comentado, que la única persona de servicio sanitario que tenemos allí, que es un ATS, acudió inmediatamente. Nosotros tenemos allí un ATS y una ambulancia, y efectivamente el SAMUR tardó en torno a 30 minutos, pero por lo visto el infarto fue fulminante y ya se había producido el fallecimiento. ¿Tenemos el personal sanitario suficiente? En Alicante quizá no. Yo he estado viendo qué personal sanitario tenemos, y aunque Alicante tiene las tres cuartas partes de tráfico que tiene Málaga, tengo que reconocer que Málaga tiene un médico y tres ATS. Por tanto, será cuestión —ya lo he comentado— de hablar con la dirección de recursos humanos para plantearnos unos servicios de seguridad sanitaria mínimos, imprescindibles, pero sin cicaterías. Si quiere, me comprometo a marcar unos índices de atención en temas sanitarios, porque es posible que en Alicante con un solo ATS y una ambulancia sea insuficiente. Me emplearé en ello.

Sobre los arcos de seguridad no sé contestarle. Me informaré y le daré una respuesta. En cuanto al aislamiento acústico —y ya contesto simultáneamente a la diputada señora Puig, del Grupo Socialista— quiero decirle que con fecha 30 de septiembre de 2003 se publicó la resolución de 2 de septiembre de 2003. Traigo el tema de aislamiento acústico medioambiental casi preparado porque es una cuestión en la que estamos muy sensibilizados en cuanto a que hay que procurar resolver las situaciones de impacto acústico y medioambiental, pero hay que comprender que tenemos que convivir con el incremento tan desmesurado que han tenido los aeropuertos españoles, afortunadamente. Es un tema que nos tiene tremendamente preocupados y no solo en Barajas sino en todos los aeropuertos. Pensaba que me podrían hacer esta pregunta y la traía preparada. Le decía que, efectivamente, ya con fecha de 30 de septiembre de 2003 se publicó la resolución de 2 de septiembre de 2003 de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formuló la declaración de impacto ambiental correspondiente al proyecto de ampliación del aeropuerto de Alicante. En cumplimiento de la citada declaración, AENA remito el 23 de junio de 2004 al Ministerio de Fomento las isófonas del aeropuerto de Alicante para su traslado al Ministerio de Medio Ambiente, el cual los

aprobó con fecha 15 de julio de 2004. Con fecha 1 de octubre de 2004 AENA remitió al Ministerio de Fomento el plan de aislamiento acústico del aeropuerto de Alicante y la dirección general de Calidad y Evaluación Medioambiental del Ministerio de Medio Ambiente lo aprobó en resolución de 23 de noviembre de 2004. El 9 de septiembre de 2004 AENA remitió las isófonas del aeropuerto a los ayuntamientos de Elche y Alicante, al objeto de solicitarles el censo de viviendas de sus municipios que se encontraron dentro de dichas isófonas y cumpliesen las condiciones en el día.

El censo provisional estimado por la Oficina del plan de aislamiento acústico es de 770 viviendas correspondientes al Ayuntamiento de Alicante y 726 viviendas para el Ayuntamiento de Elche. Para las solicitudes que cumplen las condiciones establecidas en el procedimiento del plan de aislamiento acústico se está procediendo a la realización de las correspondientes mediciones acústicas in situ, que comenzaron el pasado julio de 2005. A fecha 15 de marzo se han recibido en la Oficina de gestión del plan de aislamiento acústico ya 435 solicitudes de aislamiento acústico del Ayuntamiento de Alicante y 579 viviendas del municipio de Elche. Dichas solicitudes se encuentran en fase de análisis por parte de la comisión de seguimiento de los planes de aislamiento acústico. Sobre la base del censo actual de vivienda incluida en el plan de aislamiento acústico del aeropuerto de Alicante el importe estimado, —ahí tampoco vamos a fijarnos en el presupuesto— para la ejecución de las actuaciones del aislamiento acústico está en torno a 16 millones de euros. En el caso de tener que realizar un nuevo plan director habría que reiniciar el proceso y establecer un plan de aislamiento acústico, aunque por supuesto, no paralizaría estos.

La segunda pregunta de la diputada del PSOE, que tendría correspondencia con esta, planteaba por dónde iría el trazado en caso de construirse la segunda pista y si implicaría expropiaciones, y tengo que decir que sí y bastantes y todo eso lo tenemos que tener previsto para cuando hagamos la revisión del plan director. Sí tiene que haber expropiaciones y bastantes. Por lo tanto, tendremos que ver el impacto medioambiental que esto supondría para Alicante y todo su entorno. Esto es así. No quiero comentar todo el informe que traigo, pero evidentemente sería sometido a una preceptiva tramitación medioambiental y todo ello finalizaría en un correspondiente día. Por tanto, efectivamente, sí haría falta expropiar. Con esto termino con las preguntas sobre Alicante y quedo pendiente de alguna pregunta como la relativa a los arcos de seguridad y otras cosas que me había planteado el diputado señor Campoy.

En cuanto a Sabadell, casi todos me han hecho la misma pregunta respecto a la transferencia, y el diputado señor Ayala lleva razón en cuanto a que antes de transferir habría que hacer una desclasificación de interés general. Lo que sí está claro es que al que habla no le compete el modo de transferencia ni de qué forma se hace, si es transferencia mediante el artículo 150.2 o no.

Pero en el momento en que se haga, no le quepa duda —y así contesto también una pregunta del señor Jané— de que lo haré con la máxima lealtad, como lo estoy haciendo desde el día 2 de mayo de 2004. No le quepa la menor duda de que lo haremos con la lealtad que merece un asunto que obviamente estará respaldado por el Parlamento. Por tanto, no hay nada más que hablar sobre ese asunto.

La diputada de Izquierda Unida, doña Carme García, ha hecho varias preguntas, y voy a intentar contestarlas. Decía que estaba preocupada por el acuerdo que se tomó. Yo tengo aquí el acuerdo —no sé si usted lo tiene, pero, si no, no tendría ningún inconveniente en pasarle una copia— y creo que se está cumpliendo. Ya ha habido dos reuniones y hay compromisos de parte y parte. Si no hubiera habido antes del acuerdo un compromiso por parte de todos los alcaldes y de todas las instituciones para que se abriera el aeropuerto de Sabadell, no lo hubiésemos abierto. Eso con toda seguridad. Pero el acuerdo también se lleva a cabo para marcarse un calendario de actuaciones. ¿Que alguna de las inversiones de responsabilidad de AENA puede estar retrasada? Sí, pero, por ejemplo, lo que usted comentaba —terminal, torre de control y urbanización— no está en proyecto. Las obras están ya en ejecución, empezaron en febrero de 2006 y finalizarán en el año 2007. Respecto al tema más importante, que es el campo de vuelo, la ampliación del área de seguridad se encuentra en fase de redacción del proyecto. Serán necesarias expropiaciones y tramitación medioambiental, por lo que se puede complicar su ejecución en el plazo que habíamos dicho. En el caso de que hubiera traspaso, AENA asumiría el compromiso de aquellas inversiones que todavía no se hubieran culminado en ese momento.

Se refería también a otro asunto, que creo que en dos semanas estará listo, que es la puesta en funcionamiento del PAPI. Es un sistema alternativo que se utiliza fundamentalmente cuando el aeropuerto no tiene sistema ILS, y que consiste en una técnica visual de aterrizaje. Es muy fácil. Son dos pantallas, y si se va por debajo de como hay que ir, automáticamente se ven las luces rojas, y si se va al nivel de aterrizaje se ven las luces verdes a ambos lados de la pista. Esto ya está realizado. Asimismo, la calibración de las pistas puede estar en funcionamiento en dos semanas en cuanto a las inversiones más importantes.

Hablaba también de la desclasificación del interés general, del plan de transición y del calendario. Con el acuerdo que firmamos todos se estableció un calendario de ejecución y también se determinaron las responsabilidades y los compromisos que asumió cada una de las administraciones. Hay que dejar a la Generalitat un plazo de seis meses a un año para que busque otras instalaciones y las adecue. Mientras tanto no se puede cerrar un aeropuerto que ahora mismo tiene todas las actividades que tenía antes de los accidentes, pero tenemos la tranquilidad de que el aeropuerto es seguro. El problema

es que se ha asfixiado el aeropuerto por el incremento urbanístico que ha habido en los ayuntamientos.

Insisto en que con el documento lo van a tener claro. Y en cuanto al plan de transición, el calendario existe.

Creo haber contestado todas las preguntas relativas al aeropuerto de Sabadell, y ahora nos vamos a Canarias. nunca mejor dicho. Tomo nota de que se llama aeropuerto de Gran Canaria. Mis disculpas. Ha comentado algo sobre un director del aeropuerto. ¿Me lo dice por Francisco Macho?

La señora **ROLDÓS CABALLERO**: No, le he dicho que está en la comisión de seguimiento.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Está en la comisión, acude a ella y nos informa de todo perfectamente.

Tiene usted la misma preocupación que tenemos en AENA y en el Ministerio de Fomento respecto a la tercera pista, que sería la segunda, de aviación comercial. Efectivamente, me he reunido dos veces con los vecinos. La primera vez fue en noviembre de 2004 y la segunda con motivo de la entrevista que mantuvo la ministra con ellos en Canarias. Sé que se han reunido muchas personas y yo le voy a comentar lo que estamos haciendo con ese tema y de paso contesto también a la diputada del PSOE, doña Pilar Grande. Nosotros nos hemos comprometido a entregar un calendario a finales de marzo y lo van a tener. La prueba de que lo van a tener es que ya estamos haciendo la primera parte del mismo. Creo haber comentado que el lunes va al consejo de administración la licitación de la redacción del proyecto básico y para no dilatarlo más en el tiempo se va a delegar en el presidente y director general llevarlo a efecto, con lo que vamos adelantando las tramitaciones para que no haya que esperar siempre al último lunes de mes para que vaya al consejo. Lo vamos a llevar y se va a licitar. ¿Por qué? Porque antes de nada queremos saber quiénes son los afectados de Ojos de Garza. Decimos que son 1.000, pero pueden ser 1.200 u 800, y qué duda cabe que al que no le toque la afección de la expropiación con toda seguridad le tocará la afección de la huella acústica. Por tanto, lo primero que hay que hacer en un tema como este es la redacción del proyecto básico, y lo vamos a hacer. El lunes próximo se aprueba en el consejo de administración. Yo me alegro de que todo el mundo esté preocupado por los vecinos de Ojo de Garza, porque, independientemente de cuándo se haga la pista, que tiene que ser en función de la demanda, por la incertidumbre que tienen nadie quiere ampliar su vivienda ni hacer nada porque no sabe el tiempo que va a vivir allí. Hemos creído oportuno que definitivamente este año, una vez hecha la redacción del proyecto básico, se asigne un presupuesto. Muchas veces no se informa adecuadamente, y recuerdo la asignación presupuestaria de 16 millones de euros, que estaba prevista en los presupuestos para el aeropuerto de Gran Canaria, y que en su

día se produjo un lío impresionante porque alguien dijo: Ya están aquí los 16 millones para 1.000 viviendas. Por sentido común se sabía que 16 millones de euros no podían ser para expropiar a 1.000 familias afectadas; era imposible. Solo con haber explicado que era una expropiación de algo hacia una zona distinta, —me parece que hacia la zona norte—, del recinto aeroportuario nos hubiésemos evitado alguna que otra manifestación de los vecinos de Ojos de Garza. Lo único que puedo decir es que el compromiso se va a cumplir en su día, que va a haber un calendario para final de mes y que la primera fase del calendario, que era básico, ya está preparada para el consejo del próximo lunes.

No sé si había alguna cosa más. Me ha comentado que soy político más que gestor. Me gustaría considerarme más gestor que político. La señora Roldós Caballero: Pero no puede. Sé que esto es complicado y no tengo más remedio que asumir que se me diga que estoy aquí más como presidente político que como gestor. Me gustaría que fuese lo contrario y ojalá que durante el tiempo que esté en este puesto, todos los diputados que están aquí tengan un concepto del presidente-director general de AENA más como gestor que como político. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Con libros como este!)**, Con los libros, difícilmente, ya lo sé, señor Ayala.

No sé si he contestado a todo. **(La señora Roldós Caballero pide la palabra.)**

La señora **ROLDÓS CABALLERO**: Señor presidente, con su venia, el director de AENA me preguntaba si había contestado a todo y quería recordarle el tema de Ingenio y el de su otro compromiso que era el justiprecio de esas expropiaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento. Señora Roldós, el presidente de Correos está esperando desde las 12 del mediodía y quiero que comparezca.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Azuaga Moreno): Intervengo un segundo para contestarle respecto al justiprecio que nosotros expropiamos siempre por valor de mercado, siempre. Puede ver el ejemplo en La Coruña, en Málaga o en Madrid, siempre expropiamos por valor de mercado. Respecto al término municipal de Ingenio, obviamente tendrá que haber compensación, pero preferiría ver este tema con más detenimiento y se lo contestaré por escrito si no le importa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de AENA, por su exhaustiva comparecencia. Espero que haya satisfecho los deseos de información de los señores diputados.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS (SANTIAGO MARTÍN) PARA INFORMAR SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DE CORREOS EN GALICIA,**

ESPECIALMENTE SOBRE LAS CAUSAS DEL SERVICIO DEFICITARIO EN DIVERSOS AYUNTAMIENTOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000489.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos.

La comparecencia del secretario general de Vivienda ha sido pospuesta para otra sesión, ya que será imposible sustanciarla hoy, pues este presidente tiene intención de acabar a las tres, si me deja el señor presidente de Correos, porque sobre ustedes tengo más autoridad que sobre los comparecientes. Vamos muy mal de tiempo, deberíamos intentar entre todos ver si podemos acabar sobre las 3 de la tarde, para estar en la sesión plenaria a las 4. Pasamos a sustanciar la comparecencia solicitada por el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rodríguez.

Señor presidente de Correos, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Santiago Martín): Deseo expresar mi profunda satisfacción al comparecer una vez más ante esta Comisión como presidente de Correos. El pasado mes de octubre acudí a iniciativa del Grupo Popular y del Grupo Mixto con objeto de presentar los presupuestos de esta sociedad para el año 2006. Mi comparecencia de hoy, a instancias del Grupo Mixto, concretamente del Bloque Nacionalista Galego, se centra específicamente en informar sobre el funcionamiento de Correos en Galicia y especialmente en ayuntamientos como Ribeira, Oleiros y Muros. El título de la comparecencia coincide con algunas cuestiones planteadas previamente a través de preguntas parlamentarias cuyas respuestas se publicaron en el Boletín Oficial de las Cortes Generales en fecha posterior de la solicitud de esta comparecencia. Por consiguiente, hoy voy a complementar y a actualizar la información referida a esos municipios y de forma global a Galicia.

Permítanme que empiece por referirme al funcionamiento del servicio postal, a la cuestión genérica planteada en la solicitud de comparecencia. Correos, como operador encargado del servicio postal universal, tiene que prestar unos servicios accesibles, asequibles, de calidad y con carácter universal, es decir, de forma permanente, con regularidad en todo el territorio nacional. Las condiciones de prestación del servicio postal afectan a todo el Estado y consecuentemente las líneas de actuación de Correos son únicas para todo el territorio, sin perjuicio, es obvio, de la necesaria adaptación de estructuras, recursos y formas de actuar a las peculiaridades de cada ámbito geográfico, atendiendo a circunstancias tan diversas como la orografía, características de población, tipología de viviendas, diseminación o concentración de las mismas y la propia actividad postal. Señalaba antes que Correos, como proveedor del servicio postal

universal tiene como misión prestar un servicio postal de acceso universal, con calidad y regularidad y a un precio asequible, pero no puedo olvidar el ámbito donde se actúa, ámbito que hoy está definido por ser un mercado globalizado cada vez más y en un proceso de liberalización total, con el horizonte del año 2009. Es un sector en constante cambio por la irrupción de nuevas tecnologías y las numerosas alternativas de los sistemas de comunicación tradicionales y, por último, la presencia en el mercado español de potentes competidores y las nuevas demandas y necesidades de unos clientes cada vez más exigentes, con la peculiaridad de que en nuestro país estos potentes competidores foráneos se están aliando, o adquiriendo, con operadores nacionales. Para llevar a cabo esta misión, el objetivo principal que Correos persigue tanto a corto como a medio y a largo plazo es mejorar la calidad de todos sus productos y servicios, optimizar el servicio prestado en las oficinas y en la entrega de correspondencia a domicilio y actuar de manera eficiente, como exige el propio mercado y más, si cabe, por el carácter estatal de esta sociedad. La mejora de la calidad y el aumento de la eficiencia coadyuvarán a la consolidación empresarial de Correos, lo que en sí mismo constituye una de las bases fundamentales para garantizar la prestación del servicio postal universal y para garantizar el empleo a medio y largo plazo en una empresa muy intensiva en el uso de recursos humanos. La calidad con eficiencia es por tanto el eje de todas las actuaciones de Correos. A nuestro juicio, los conceptos de calidad y eficiencia están intrínsecamente relacionados. No se concibe calidad a cualquier precio ni eficiencia sin calidad, entendida esta en toda su extensión, calidad en el reparto, calidad en la accesibilidad, en los productos y servicios y en las relaciones con los ciudadanos y los clientes.

Los servicios postales en Galicia. En los últimos años se está produciendo un gran desarrollo urbanístico en nuestro país, con una intensa construcción de nuevas viviendas, en gran parte en entornos horizontales, y un crecimiento de la población asociado en gran medida a la inmigración. Estos cambios inciden en la provisión de los servicios postales y exigen a Correos una adaptación permanente a estas nuevas necesidades. Galicia, aunque de forma menos intensa en el crecimiento de población, pero sí en la nueva ordenación urbana, no es ajena a estos cambios. Así, junto al importante medio rural que configura su geografía y las consolidadas y crecientes ciudades, están adquiriendo especial relevancia los entornos semiurbanos, donde se asienta una importante parte de la población. Correos pretende dar respuesta a las nuevas necesidades postales adecuando sus infraestructuras, sus medios materiales, la tecnología y los recursos humanos, para así conseguir prestar un servicio accesible y de calidad. En Galicia se admiten más de 177 millones de envíos postales al año y se distribuyen 365 millones. Para este nivel de actividad de admisión y distribución, Correos dispone de una amplia red de cobertura a todos los núcleos de población. De la amplitud de esa red da

fe, como SS.SS. conocen muy bien, el hecho de que en torno al 50 por ciento de los topónimos de España se ubican en la Comunidad Autónoma gallega, y Correos llega a todos esos núcleos.

Correos dispone de 1.367 puntos de atención al público, 133 oficinas postales de horario completo, en horario continuado de mañana y tarde, 58 oficinas auxiliares de horario más reducido y 1.176 enlaces rurales. Para gestionar esos millones de envíos postales en Galicia, Correos cuenta con una media anual de 4.156 trabajadores, de ellos, 2.762 son los dedicados a la distribución, las carteras y los carteros, que constituyen el mayor volumen de personal. Tiene también seis centros de tratamiento postal, 185 unidades de distribución o carterías, 579 vehículos y 2.984 buzones de admisión. Todos estos equipamientos completan la red postal de Correos en Galicia. Hoy podemos decir que se ha dado un gran paso en el tratamiento automatizado de la correspondencia de Galicia, merced al centro de tratamiento de Labacolla, en Santiago de Compostela; que la red de transporte zonal, la de dentro de Galicia y con el resto del país, tanto por carretera como por vía aérea, está adaptada a las ventanas horarias de la automatización y de la recogida de envíos para ganar en calidad; que las oficinas postales y las carterías están informatizadas e integradas en la red de telecomunicaciones de la compañía —la apuesta inequívoca por las nuevas tecnologías es una de las características más destacables de mi presidencia de Correos— y, en definitiva, que disponemos de una gran capilaridad, con una red de acceso y distribución creciente y unas instalaciones en proceso de adaptación y mejora constante.

Galicia es tierra de gran tradición postal. Ha sido y es, si me permiten SS.SS. la expresión, exportadora de profesionales del sector y el cartero y la oficina de Correos forman parte de su paisaje. Nuestro objetivo es profundizar en estos valores, adaptándolos a las nuevas necesidades del entorno y a las exigencias de los ciudadanos, con personal más formado y motivado, con mayores medios y con una gestión eficiente de los recursos. Nuestra apuesta es que estas características, consustanciales al servicio postal universal, sean efectivas para todos los ciudadanos, con independencia de que habiten en zonas urbanas, rurales o en los nuevos entornos semiurbanos. La clave vuelve a ser la inversión, nuevos recursos y adaptación de los existentes a las nuevas necesidades. Se han realizado importantes inversiones en el centro de tratamiento automatizado de Labacolla y en la reforma integral de los edificios principales de las siete ciudades más importantes de Galicia. Correos orienta ahora su esfuerzo inversor a carterías y oficinas, para mejorar el reparto y el acceso a los servicios postales. En 2005 invertimos 15,5 millones de euros y las inversiones previstas para 2006 son de 12,5 millones de euros e irán destinadas a las actuaciones que describí en mi comparecencia el pasado mes de octubre, cuando informé a esta Comisión del proyecto de presupuestos.

Respecto a oficinas, nuestra actuación se dirige a estar más cerca de los ciudadanos y con horarios más amplios. Estamos abriendo establecimientos postales, reclasificando otros y transformando puntos de atención rural en oficinas postales. Estas ofrecen mayor número de servicios, con mayor equipamiento postal e informático y son más accesibles al aumentar la franja horaria de atención al público. En 2005 se reclasificaron cinco oficinas en Galicia: Malpica de Bergantiños, Cambre, Cee, Miño y Rianzo. En 2006 está previsto reclasificar doce más, siete en A Coruña y cinco en Pontevedra.

Respecto a los horarios de atención a usuarios y clientes el pasado año tres oficinas ampliaron sus horarios de atención a la tarde, con horario continuado: Perillo-Oleiros, Porriño y Vilagarcía. En el año 2006 está previsto que nueve oficinas más permanezcan abiertas mañana y tarde.

En distribución, además de adaptar de manera permanente los recursos a las necesidades, hemos adoptado medidas organizativas y tecnológicas, en especial mediante la implantación de un nuevo modelo de cartería y la creación de puestos de trabajo de responsables de los mismos. Este nuevo modelo de cartería, reorganización de procesos internos, renovación de mobiliario, implantación de casilleros más funcionales se han implantado en trece unidades de reparto de Galicia durante el año 2005, cinco de ellas en A Coruña, una de las cuales es Ribeira y en los próximos meses, durante el año 2006, se extenderá a otras catorce unidades, cuatro de ellas en la provincia de A Coruña.

Respecto al personal de repartos, Correos adecua las plantillas en el medio urbano y rural: en el primer caso, con la creación de nuevas secciones de reparto y, en el segundo, autorizando más puestos de trabajo, ampliando el horario de los trabajadores que tienen jornada reducida y extendiendo el recorrido de los mismos. En los últimos dos años se han creado dieciséis nuevas secciones de reparto, una de ellas en Oleiros y actualmente se encuentra en fase de análisis y evaluación varias poblaciones como Ribeira. De ser necesario se procederá a la oportuna ampliación a la vista de la evolución de la actividad, población y tipología de viviendas. En el año 2005, en el ámbito rural, se crearon ocho nuevos puestos de trabajos, tres de ellos el Oleiros y se reordenaron varios servicios para aumentar y mejorar la cobertura de las zonas de reparto. Con ello se incrementó en 69 horas diarias la atención postal y en 2.413 nuevos kilómetros de recorrido cada día.

Al principio de mi intervención señalaba que se está produciendo un importante desarrollo urbanístico en la periferia de las grandes ciudades, ocurre en A Coruña, en Santiago y en Vigo, con construcciones de tipo horizontal que forman urbanizaciones y conjuntos residenciales que incrementan las dificultades de distribución. Esta tendencia, aunque con menor intensidad, se produce en otros municipios medianos como Oleiros, Ribeira y Arteixo, a los que hace referencia S.S. en la solicitud de comparecencia, en ellos que se integran tanto ámbitos

urbanos como rurales. En estos entornos se producen a menudo dos circunstancias que añaden dificultad al reparto postal: de una parte, la inexistente o insuficiente señalización de viales y número de policía por parte de los ayuntamientos y, de otra, la inadecuada dirección de los servicios con señas insuficientes para identificar el domicilio postal. A esto se suma en ocasiones la falta de instalaciones adecuadas para la recepción de los envíos.

Ante estas circunstancias, Correos está realizando dos tipos de actuaciones. La primera es de carácter institucional con los ayuntamientos para la adecuada señalización de núcleos, calles y número de vivienda, con desigual grado de colaboración en algún caso al no disponer el municipio de Plan de Ordenación Urbana, como el de Arteixo. Ayer mismo el alcalde de Arteixo, don Manuel Pose, comunicó y reconoció a la prensa las deficiencias de la numeración de viviendas de la localidad para explicar por qué existen problemas de reparto en el municipio y dijo que había reforzado su departamento de estadística para marcar las calles de Arteixo urbanas y rurales. Aprovecho para agradecer a este alcalde, y a todos los demás, no que hagan estas declaraciones, que tampoco vienen mal, sino el importante esfuerzo que en muchos ayuntamientos de toda Galicia se está haciendo con la mayor y mejor denominación tanto de las calles como del número de policía, porque han comprendido que el correo no es solo de esta compañía sino que también es obra de los ayuntamientos. La segunda actuación va dirigida a los vecinos y a las comunidades de propietarios, distribuyendo en su domicilio distintos modelos de recomendación y requerimiento, según las circunstancias de las edificaciones para mejorar el diseño de los envíos que reciben. Los resultados son favorables, pero van muy despacio.

Asociadas a estas deficiencias que requieren ser suplidas a través de un gran conocimiento de la zona por el personal de reparto, se produjeron algunas disfunciones con ocasión de la alta rotación de personal derivado del proceso de consolidación de empleo que se realizó en el primer semestre del año 2004, que, en aplicación de los principios de méritos y capacidad, provocó la asignación de destinos a gran número de laborales contratados en lugares distintos a los que habían prestado temporalmente sus servicios. Esta circunstancia ha sido corregida en gran parte a través de los posteriores procesos de movilidad voluntaria del personal. Así, en el caso de Galicia, en ese proceso de consolidación aprobaron 618; de esos 618, solo obtuvieron plazas en Galicia 89 y en otras comunidades, 529. En diciembre de 2004, de otras comunidades, a través de un servicio permanente de cambio de destino se han dirigido a Galicia 407 carteros o carteras y en el año 2005, 51. En total son 458. Tengo que decir que no se corresponde de forma unívoca pero sí en su mayoría con los que salieron de este proceso de consolidación. Con todas estas medidas que se han ido adaptando y a las que he hecho referencia, el servicio postal se presta con regularidad y

a aceptables niveles de calidad en toda Galicia y en los municipios que generaban preocupación a S.S.

Como conclusión, quiero decir que la inversión en tecnología, tanto de automatización como de las TIC, las tecnologías de información y de las comunicaciones y la reordenación de procesos y adaptación de recursos a las necesidades han sido y van a seguir siendo los instrumentos para prestar un servicio postal eficiente y de calidad, que se concreta en más oficinas, con más servicios y mayor horario, mejores medios materiales y tecnológicos y una cobertura adecuada de distribución postal en todas las zonas geográficas. Tenemos que seguir trabajando en esta línea para ofrecer a todos los ciudadanos servicios postales de calidad. Espero que la situación de 2006, ya expuesta en esta Comisión, contribuya a satisfacer las demandas cada día más exigentes de nuestra sociedad.

Termino con una reflexión sobre la calidad de los envíos en Galicia. Existen numerosos indicadores que ponen de relieve que la calidad es buena y que sigue mejorando. El plazo de entrega de los envíos de Galicia tiene el nivel superior de toda España y es además no solo la que mejor indicador ofrece sino la que más ha mejorado en el año 2005. La atención en oficinas, medida en tiempos de espera, es la tercera mejor después de Castilla y León y el País Vasco, y las reclamaciones por prestación insuficiente o por defectuosos envíos postales registrados descendieron en Galicia en el año pasado nada menos que en un 40 por ciento. Estos datos no son para la autocomplacencia, sino para persistir en esta línea de trabajo, por cuanto tanto los ciudadanos como Correos demandarán y nos exigiremos cada día mayores niveles de calidad.

El señor **PRESIDENTE**: Quedo a su disposición para todas las preguntas que quieran hacerme: Muchas gracias, señor presidente de Correos.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rodríguez, que es el solicitante de la comparecencia.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Trataré de ser lo más breve posible a partir de tres criterios que el señor presidente de Correos empleó en su intervención. El primero, la necesidad de adaptar, a pesar de tratarse de un servicio de correos estatal, el servicio a las peculiaridades de cada ámbito geográfico, en particular en este caso a Galicia; el segundo, la consideración que hizo sobre que se trataba de una empresa muy intensiva en recursos humanos; y el tercero, el problema de la nueva ordenación urbana, que también afecta en parte a Galicia, aunque, como dijo el señor presidente, desde el punto de vista del crecimiento demográfico no sea precisamente de las comunidades del Estado español que esté alcanzando cifras precisamente espectaculares. Sí tiene emigración, cosa que sin duda estará incidiendo en cierta manera en algunos hábitats que están siendo progresiva-

mente abandonados por Correos o no suficientemente atendidos.

En el aspecto de la adaptación a las peculiaridades del ámbito geográfico, creemos, señor presidente de Correos, que el retroceso demográfico muchas veces lleva a una mala interpretación de cómo debe funcionar el servicio Y nos explicamos. Hay dos ayuntamientos que le he puesto como ejemplares desde este punto de vista. Uno de ellos es el ayuntamiento de Muros. Sin duda, si se miran los índices demográficos de Muros como ayuntamiento, hay un claro retroceso en los últimos años. El problema está en que hay núcleos poblacionales, en concreto estructuras del hábitat, que conllevan que, con un criterio puramente abstracto y numérico, se pueda llegar a conclusiones que deterioren el servicio. En particular, en el ayuntamiento de Muros está la parroquia de Esteiro, que es una concentración de 3.000 personas. Para 3.000 personas hay un solo cartero; después de varias presiones del ayuntamiento, se ha completado con el apoyo de una persona un día a la semana. Esto lleva consigo que el servicio de Correos esté funcionando de forma normativa y regular, es decir, sí se cumple siempre una vez a la semana, pero no más como promedio. Si se compara esta situación actual con la de hace años, cuando había una oficina que atendía las demandas de la población, y ahora no la hay, se ve un cambio espectacular, en un núcleo, vuelvo a repetir, de 3.000 personas. Si el juicio se hace sobre el número de habitantes de Muros y el número de trabajadores de Correos que hay, se sacará una conclusión a lo mejor no tan negativa, pero, a la hora del funcionamiento concreto del servicio en lugares concretos, la realidad es esta. Por tanto, esta primera observación debe valer para, a la hora de hacer un juicio sobre el funcionamiento de Correos en Galicia, no hacerlo tanto sobre números abstractos, sino sobre la dialéctica de funcionamiento y en determinados núcleos donde hay globalmente retroceso demográfico pero que no es de tal entidad como para poder haber cambiado cualitativamente la relación con el pasado. Sería bueno que en Esteiro hubiese una oficina de Correos, y creo que el ayuntamiento está en disposición de poder ofertar el local, aunque lógicamente la sociedad estatal tendría que correr con los gastos del funcionamiento de la oficina y del personal al frente. Le doy un dato: esto es tan necesario que, si se quieren usar los servicios de Correos desde Esteiro a través de una oficina, hay que hacerlo a 15 kilómetros, en el núcleo urbano principal e histórico y tradicional de Muros, donde está situado el edificio del ayuntamiento. Esto debía llevar a una reconsideración.

En segundo lugar, en el caso de Ribeira, que no está en retroceso demográfico, sino en todo caso estancada desde el punto de vista demográfico, en las respuestas que ustedes mismos nos dan reconocen casos que son suficientemente singulares y problemáticos: un municipio de 26.000 habitantes que padece irregularidades graves en el reparto, con fenómenos tan curiosos como, por ejemplo, que en la parroquia de Corrubedo ustedes mismos asumen que el local es aportado por la asocia-

ción de vecinos. Es decir, la infraestructura de Correos es ampliamente deficitaria como sociedad estatal, y en un núcleo importante de habitantes, que tampoco se puede decir que sea residual; o en la parroquia de Aguiño, donde ustedes reconocen también en la respuesta que el local es del titular que había en Correos hasta ahora, que ya está jubilado; y un caso más grave, en Palmeira, que es un núcleo tradicional muy importante, hay una hora de servicio postal. Se darán cuenta de que hay que hacer algo, por lo menos para equilibrarlo y para dar solución a muchos problemas.

Observo que en el tercer ayuntamiento paradigmático o ejemplar, que es el de Oleiros, que sin duda representa esa nueva ordenación urbana de Galicia, ustedes han mejorado sensiblemente la cuestión, y ahí es donde se encuentran con problemas a la hora del reparto, no solamente de personal, por el aumento sensible de la población y de forma además tan rápida que es normal que Correos pueda ir algo por detrás, sino de distribución a partir de una correcta señalización del callejero, al que no están habituadas las personas que no sean de allí o que aun siendo de allí, no lo están ante tantas urbanizaciones nuevas. Yo le haría esta primera consideración.

La segunda —voy acabando ya, señor presidente— es en cuanto a lo intensivo que es el servicio en recursos humanos y la participación importante de Galicia con personal al servicio de Correos. Esto nos lleva a una consideración, y creo que sería bueno que la sociedad estatal se habituase, aunque no obligase la ley, a tener una relación más fluida con todas las organizaciones sindicales y más abierta y más democrática. Por eso me gustaría preguntarle lo siguiente: ¿por qué desde que tomó posesión de su cargo no ha convocado nunca la mesa sectorial de Correos, donde están incluidos sindicatos que tienen una actuación de carácter territorial, por ejemplo la CIGA en el caso de Galicia, que es obligado por ley? ¿Por qué razón no cumple lo dispuesto en el Real Decreto 270/2004, de 5 de marzo? ¿Piensa cumplir con la ley y reunir dicha mesa sectorial, que es muy importante desde el punto de vista del trato del personal y de las diferencias territoriales que existen?

Hay una cuestión muy importante y es que la sociedad estatal contestó en varias ocasiones que se estaba en proceso de negociación del nuevo convenio. Ahora se anuncia de forma unilateral por parte de un sindicato muy legítimo de ámbito estatal, Comisiones Obreras, que parece que han llegado a un acuerdo, que incluye un aspecto muy importante para Galicia, del que me gustaría que usted pudiese ampliar la información y matizar. Dice que incluye un plan social para la mejora del servicio en el mundo rural, con medidas para mejora de las infraestructuras y para las condiciones laborales de los 10.000 carteros rurales de Correos, de los que una gran parte están en Galicia y que usted sabe que hubo una situación conflictiva para solucionar, no solamente sus condiciones laborales, sino también los incrementos salariales en función del mayor gasto de hidrocarburos. Porque hay que saber que el gasto de hidrocarburo en

los vehículos corre por su cuenta y también su compra; y si hay alguna mejora en el aspecto de garantizar, a través de seguros, que el parque móvil, que no es propiedad de Correos sino de sus trabajadores, que tiene que desenvolver actividades en el medio rural, van a tener también algún tipo de ayuda en este aspecto. Este tipo de problemática, que territorialmente está situada de forma específica en Galicia, sería bueno tratarla también con los sindicatos representativos de estos territorios y no solamente con un único sindicato de carácter estatal. Le vuelvo a hacer mucho hincapié en este tema porque, habiendo comisiones de retribuciones y empleo, comisiones de rural, comisiones de igualdad de oportunidades, en concreto, dentro de esa mesa sectorial, sería muy bueno que se hiciesen las convocatorias de las mismas, no haciendo exclusiones de nadie y ni siquiera de los sindicatos que le puedan resultar a la empresa más conflictivos. No se puede decir que la única posibilidad de estos sindicatos sea la relación con la dirección territorial, puesto que esta no es tampoco por ley la que debe atender las demandas, dialogar sobre la determinación de cuantía de retribuciones, los criterios generales de asignación de incentivos, los programas de perfeccionamiento y de acción social y todos aquellos que tienen que ver con la evaluación y fijación de las necesidades de la sociedad estatal, que no son exactamente las mismas en todos los territorios del Estado español, como usted mismo reconoce en su intervención. En todo caso, y acabo ya, me gustaría que, si puede, concrete las mejoras en el medido rural y los cambios de cualificación de algunas oficinas a las que hizo alusión. Me parece que dijo que eran siete en A Coruña, cuatro en Pontevedra, y no sé cuáles eran las mejoras en el caso de las provincias de Lugo y Ourense.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE:** Señorías, aprovechamos esta interesante comparecencia, solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto para hablar de temas que afectan al servicio postal de Correos en la Comunidad Autónoma de Galicia, contando nada más y nada menos que con la presencia del presidente de esta sociedad estatal, al que saludamos. Vamos a referirnos brevemente a cuatro o cinco cuestiones, al hilo de las que argumentaba el señor Rodríguez, que nosotros secundamos, tanto las reivindicaciones que se hacen de mejora de servicios en Esteiro, como en Ribeira y las parroquias que él citó, como también las cuestiones de orden sindical que plantea, que creemos que son perfectamente asumibles.

Es cierto, como decía el señor presidente de Correos, que el servicio postal es universal y que ha de tener un carácter global para el conjunto del Estado, pero es cierto también, reconocido por todos, la singularidad del hecho geográfico y demográfico de la Comunidad Autónoma de Galicia, con nada más y nada menos que 30.000

entidades de población que representan en torno al 50 por ciento del total nacional, lo que conlleva dificultades añadidas en la labor del reparto y distribución de Correos. De ahí que esta problemática haya sido recurrente en este Congreso de los Diputados. Quiero recordar, por ejemplo, que en la legislatura correspondiente al año 2000 se aprobó en la Comisión de Fomento una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular con el asentimiento de todos los grupos parlamentarios, por la que se instaba al Gobierno a organizar un esfuerzo especial en los servicios postales de Galicia para alcanzar plenamente los objetivos establecidos por la Directiva 1997/67, relativa a la mejora de la calidad del servicio postal universal. A fecha de marzo 2006 se puede hacer un nuevo llamamiento a que esos objetivos se alcancen cuanto antes en nuestra comunidad, en la que es evidente y patente que el servicio de Correos ha experimentado una notable mejoría en los últimos años en cuanto a sus instalaciones y también en cuanto a los servicios que presta. De lo que se trata es de seguir mejorando la situación actual y hacerla más atractiva de cara al futuro, máxime en un contexto en el que el servicio público de Correos compite con operadores privados de gran agresividad y de gran importancia.

Quiero decirle, por otra parte, señor presidente de Correos, que el día 17 de octubre de 2005 —si no me equivoco en la fecha— se aprobó en el Parlamento de Galicia una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular que contó con el apoyo del Bloque Nacionalista Galego y del Grupo Parlamentario Socialista, en cuya parte dispositiva se acordaba dirigirse a la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, instando a que las actuales oficinas auxiliares de Correos, las oficinas de grupo 8, situadas en los concellos, en los ayuntamientos gallegos de núcleos de más de 3.000 habitantes, sean transformadas en oficinas técnicas, de grupo 7 y que cumplan un horario de jornada completa de mañana, así como que la nueva cualificación deba venir acompañada del correspondiente incremento de personal. Esta es una demanda de los tres grupos del Parlamento de Galicia. Asimismo, esa iniciativa aprobada añade que tanto la carga de trabajo como los recorridos a efectuar por los carteros rurales resulten racionales y asumibles en todas las zonas de Galicia, problemática que se hace mucho más acusada en las provincias del interior, Lugo y Ourense, donde hay una dispersión notable y un mayor descenso poblacional. Por último, se acordó por unanimidad dirigirse a Correos para que se resuelva la problemática de los carteros rurales a través del proceso de negociación colectiva y, especialmente, en lo que corresponde al compromiso de revisar anualmente el gasto de combustible y consiguientemente la compensación que a los carteros se les otorga por cada kilómetro recorrido, costes que tienen importancia en lugares como los que acabamos de citar en los que los desplazamientos son realmente importantes. Por tanto, me gustaría que me dijera si ha tenido conocimiento de esta iniciativa parlamentaria aprobada en el Parlamento de Galicia y qué

medidas ha adoptado la sociedad estatal para su cumplimiento. Finalizo diciendo simplemente que este diputado se ha venido interesando, a través de preguntas escritas, por los niveles de inversión en los años 2004 y 2005 en la Comunidad Autónoma de Galicia y, muy especialmente en la provincia de Ourense. En el Grupo Parlamentario Popular le animamos a que ejecuten todas las inversiones programadas para este año 2006, que intensifiquen la acción de Correos en Galicia y que sean conscientes de que junto a esas necesidades de los nuevos barrios que surgen en grandes ciudades como A Coruña, Ourense y Vigo, que efectivamente necesitan de un buen servicio postal, también existe el mundo rural, que sabemos que Correos siempre ha tenido en cuenta, pero le llamamos a que no olviden este medio rural que necesita más que nunca un buen servicio también tecnológicamente avanzado. Esperando que nuestras peticiones sean estimadas, agradecemos su presencia.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, bienvenido y gracias por comparecer ante esta Comisión. En el Grupo Parlamentario Socialista aprovechamos para felicitarle a usted, como presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, y al conjunto de los trabajadores de la entidad por los resultados y las mejoras obtenidas en el servicio postal a lo largo del año 2005. Yo sigo la información de Correos y quisiera reiterarle la felicitación por las mejoras de la calidad, por las inversiones en infraestructuras y por las mejoras en la accesibilidad. Manifiesto nuestra satisfacción por la visión que tiene el presidente de Correos —acaba de expresarlo en su comparecencia— en relación con el Servicio Postal Universal, donde se pretende conjugar la calidad y la eficiencia del servicio. Las mejoras en el funcionamiento del servicio vienen avaladas, señoras y señores diputados, por los resultados que ha aportado el presidente de Correos, pero sobre todo lo acreditan los ciudadanos. El barómetro del CIS de febrero y de julio del año 2005 en relación con Correos dice que es el servicio público mejor valorado en términos de eficacia. Los parámetros de calidad que están contemplados en la legislación vigente tienen que ver con la extensión de la red, con la facilidad del acceso, con la distribución y la entrega, con los plazos para el curso de la correspondencia, con la regularidad y con la fiabilidad. La normativa establece que el operador de Correos debe habilitar una recogida y una entrega todos los días laborales y cuando menos cinco días por semana. Señorías, los indicadores evidencian una mejora sustantiva en el servicio de Correos en el conjunto de España y también en Galicia. Los indicadores son sólidos en la Galicia urbana, pero, señor presidente de Correos, éstos presentan resultados variables en la Galicia rural, en las zonas no urbanas, donde el reparto y la recogida plantean algunas

dificultades, en algunas localidades, que es preciso corregir. Es cierto que en su intervención lo ha indicado y que se está actuando en localidades donde el servicio presentaba ciertas deficiencias. Nos consta, por los presupuestos y por las inversiones efectuadas, la mejora en los equipamientos, la mejora en las infraestructuras, mejoras en los locales, en el mobiliario, en el parque móvil; nos consta que se ha realizado una importante inversión económica y que eso tiene resultados.

Señor presidente de Correos, es preciso recuperar cierto tiempo perdido; ocho años de gobierno del Partido Popular han deteriorado en cierta medida los servicios públicos y también el servicio público de Correos. En Galicia, particularmente —ya lo decíamos— en las zonas rurales, es preciso realizar un esfuerzo e intensificar el trabajo que se viene realizando desde la presidencia de la compañía, probablemente incrementado con más personal, dimensionando mejor los recorridos y cumpliendo fielmente el mandato de la ley, que es prestar un servicio todos los días laborables de la semana y cuando menos esos cinco días de los que hablábamos. El servicio de Correos debe dar respuesta —y la está dando— a las demandas ciudadanas, al margen del lugar de residencia. Somos conscientes de que la dispersión de la población en Galicia dificulta esto, pero, en todo caso, es un derecho ciudadano disponer de esos servicios.

Señor presidente, termino, pero antes quisiera formularle dos preguntas muy concretas. La primera tiene que ver con el nivel de calidad en cuanto a los plazos de entrega de la correspondencia en Galicia y cómo ha evolucionado en los dos últimos años. La segunda tiene que ver con las reclamaciones formuladas: cuántas reclamaciones se han formulado en Galicia, cuántas tienen justificación o están acreditadas y cómo han evolucionado estos datos en el año 2005 en Galicia y en general en todo el ámbito en el que opera la compañía. Son dos preguntas concretas que nos pueden dar luz sobre la marcha de la compañía en Galicia y en el conjunto del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente de Correos, tiene la palabra para poder contestar las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Santiago Martín): Gracias por los datos que me han facilitado y también por las preguntas que me han formulado, que voy a intentar contestar con la mayor precisión posible.

He reconocido de forma explícita que el servicio de Correos tiene que adaptarse a las peculiaridades, qué duda cabe, y lo está haciendo. Lo estaremos haciendo a lo mejor con menos éxito de lo que deseamos, pero los logros que estamos consiguiendo son plenamente satisfactorios. Soy de formación economista, pero les puedo asegurar a ustedes que la medida que me gusta no es la

media, sino la desviación estándar y coincido en eso con los tres señores diputados. En Correos, al menos desde que yo estoy, nos estamos fijando más en la desviación que en la media; nos estamos fijando en aquel sitio donde no cumplimos el nivel de calidad y no cuando sumamos los datos en aquellos que nos sobran para mejorar esa media; estamos fijándonos en esa deficiencia de infraestructuras bien sea de oficinas o de carterías, en esa deficiencia en el reparto o en esa deficiencia de otro medio. Nos estamos preocupando precisamente de que sea lo que marque el nivel mínimo. Aprovecho la ocasión, ustedes han sido totalmente transparentes y sinceros, no sé si es la hora en que estamos, para decirles que me siento halagado, ya que los tres han señalado cosas positivas de Correos. En representación de los muchos trabajadores de Correos y, especialmente a los gallegos, quiero darles las gracias. Y no me estoy saliendo por la tangente ni muchísimo menos haciendo cualquier planteamiento que se pueda entender así, pero es verdad que ustedes tienen los mejores carteros de toda España y en España hay muy buenos carteros entre otras razones porque hay muchos carteros que son gallegos. No sé si la dirección de Correos lo hace bien con los rurales, pero estoy encantado con el trabajo anónimo que hacen todos los días las carteras y carteros rurales de Galicia. Lo digo para romper una lanza a su favor. Obviamente tengo la obligación de atender todas las mejoras que ustedes han pedido y allí me desviviré poco a poco como lo hemos hecho durante este año y medio, pero en honor a la verdad hay que reconocer que los carteros rurales de Galicia hacen un trabajo excelente y tienen un nivel de calidad comparable quizá a la mejor calidad de sus grandes ciudades. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** En relación con Muros, Ribeira y Oleiros, hemos hecho un esfuerzo enorme y lo estamos haciendo. En Muros y Esteiro, actualmente solo estamos dando una hora de atención al público; lo vamos a ampliar. Desde abril de 2005 estamos en el citado ayuntamiento en trance de dar mayor servicio en Esteiro. Nuestra información, obviamente, coincide con la de S.S. en el sentido de que, si bien el Ayuntamiento de Muros tiene una población estable, es cierto que el crecimiento se está centrando especialmente en Esteiro.

En relación con la negociación colectiva, he de decirle que el 14 de diciembre abrimos la mesa de negociación, que ha celebrado todos los jueves reuniones y en esa negociación Correos ha ido planteando cuestiones y ha ido recibiendo también proposiciones de los sindicatos que estaban en esa mesa, y también de los que no estaban, como precisamente también de la CIGA, y en ella hemos incluido aquellas cuestiones que pensamos que teníamos que incluir. Uno de los asuntos que estamos tratando es la compensación por combustible de los rurales. Hasta hace muy poco la compensación de los rurales en Correos estaba por encima del resto de la Administración, concretamente en 2,4 céntimos por kilómetro. La Administración tomó una decisión en

diciembre de 2005 y lo puso al nivel de Correos. No le puedo adelantar el incremento que vamos a aplicar para este año, pero es uno de los asuntos que vamos a considerar en el convenio. Pretendemos llegar a un acuerdo; no estamos hablando ni de preacuerdos ni de nada. Ha habido unas reuniones en las que se han aceptado unas propuestas, se han rechazado otras, hemos modificado unas posturas y hemos ajustado otras, pero seguimos el proceso escrupuloso que marca la ley en la negociación. Tiene usted razón en el sentido de que quizás he dado demasiada prioridad a la regulación del convenio colectivo y no he convocado aún la mesa sectorial, pero tenemos que hacerlo y así lo haremos. Obviamente, no vamos a excluir a nadie, fundamentalmente por la ley, pero sobre todo por nuestro carácter. Si a veces le hemos atendido en el ámbito territorial es porque creemos que son los que mejor conocen su problemática y la forma en que mejor debe ser atendida, pero no estamos ante un planteamiento de no atender a todos por igual. En relación con las nuevas oficinas que pretendemos recalificar, que son doce en Galicia, siete están en La Coruña y cinco en Pontevedra. En principio serían, las de Valdoviño, Teixeira, Ramallosa Teo, Mugardos, Caracha, Camariñas y O Temple y, en Pontevedra, Vila de Cruces, Salceda de Caselas, O Rosal, sucursal 9 de Vigo y Poio. También vamos a ampliar el horario en otras nueve, que son Bertamirans A Mes, Narón, sucursal número 1 de Ferrol, Betanzos, Sada, Arteixo, Carballo, Pontearreas y sucursal número 2 de Vigo.

Es verdad, como apuntaba S.S. del Partido Popular, que el esfuerzo inversor que se ha hecho en Correos ha sido excepcional. El año pasado conseguimos invertir el 94,4 por ciento de lo presupuestado. Fue el récord histórico. Alguien nos ha preguntado si teníamos una varita mágica para hacerlo y la contestación es que lo hemos hecho poco a poco, día a día, pero que yo conozca no hay ninguna empresa pública que haya conseguido este nivel de ejecución de inversiones. Y con el mismo celo estamos intentando conseguir la inversión del año 2006. Tenemos ese reto de llegar al mismo nivel de inversión. Es verdad, tal y como terminaba mi comparecencia y como ha dicho un señor diputado, que la mejoría no es para quedarse en ella, sino para seguir mejorando. La calidad en Correos es algo que se está moviendo, es como el horizonte, cuanto más andamos más se nos abre.

Yo he presumido de mucha memoria —ya presumo menos—, pero no recuerdo que nos haya llegado una comunicación —lo verificaré— oficial de esa proposición del Parlamento gallego. A tenor de esto, en Correos tenemos un Plan muy ambicioso —son más exigentes en Galicia y eso está bien—, hacer el plan de los 4.000, es decir, que no haya municipio en España de menos de 4.000 habitantes sin oficina postal. Ustedes lo han bajado a 3.000. Si hay algún recorrido no racional de los rurales, lo lamento muchísimo. Obviamente, quiero tener los mejores carteros y esos carteros son los motivados, los formados y los leales. Un cartero o una cartera que

tenga un recorrido no racional no es bueno para Correos. Y ya he contestado que vamos a considerar compensar más y mejor el gasto de combustible. Soy consciente, entre otras cosas por nacimiento, de la importancia que tiene el servicio de Correos como integrador de lo rural. Si hay un servicio integrador por excelencia, ese es Correos. En ese sentido, mientras yo sea presidente le daremos una consideración especial. No sé si lo tengo en el cromosoma, pero casi casi, pues soy hijo de un maestro de escuela rural y sé muy bien la importancia que tienen los servicios públicos en estos ámbitos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Es cierto lo que ha dicho un señor diputado del Grupo Popular, que en este año y medio hemos hecho un esfuerzo excepcional. Y es verdad que, según las encuestas de opinión, los ciudadanos piensan que somos un buen servicio, pero a mí no me preocupa el 63,3 por ciento de los españoles que opinan que Correos funciona mejor, sino ese 33,7 por ciento que dice que no funcionamos tan bien. Eso es un cambio importante en Correos también, que nos obsesionamos por la desviación y no por la media. En cuanto a las zonas rurales, hay que hacer un homenaje este año en que se cumple el 150 aniversario del nombramiento del primer cartero. Hay que aprovechar para hacer un homenaje al cartero rural, que es el alma de Correos en Galicia. No obstante, las deficiencias que hay no son por ellos, sino por esta presidencia y trataremos de suplirlas con medios suficientes, con racionalidad en sus recorridos para que cumplan de la mejor manera posible.

El año 2005 ha sido un año excepcional para Correos. Hemos creado 1.500 empleos y hemos tenido la máxima eficiencia, récord en beneficios. El BAI de Correos está en 240 millones de euros —estamos de superenhora-buena— y en el ámbito nacional hemos tenido un aumento de cuatro puntos en calidad, cuatro puntos que para nosotros aún no son satisfactorios. Tenemos que seguir. Tenemos la esperanza —lo dije en mi comparecencia de octubre— de que este año 2006 sea el año de la calidad. Esperamos que así sea. No obstante, puedo

avanzar que en los dos meses que llevamos estamos teniendo muy buenos resultados tanto en eficiencia, en resultados económicos, como en calidad. Respecto a los datos por los que usted me preguntaba relativos a la calidad y a las reclamaciones, pueden pensar que si estos son los mejores datos cómo serán los otros. Los trabajadores de Galicia son excepcionales y Galicia es la comunidad que mejor calidad presenta de toda España. Concretamente, el año pasado se pasó en la entrega al día de la carta, proceso que va desde el matasellado hasta la entrega, de 81,8 a 87 puntos. Se ganaron 6,2 puntos. Y en La Coruña se pasó de 85,8 a 90,6 puntos. Si utilizamos una medición que nosotros llamamos SPEX, desde que se entrega la carta hasta que se recibe, no el matasellado, en Galicia se pasó de un 52,7 por ciento, las que llegaron al día siguiente, a un 65,7 por ciento. El incremento de calidad ha sido excepcional. En Coruña se pasó del 46,5 al 65,4 por ciento.

En cuanto a las reclamaciones, se lo voy a decir de memoria. Se refieren a los productos registrados que son aquellos en los que tenemos registrado el evento de entrega. Las reclamaciones del año 2004 al 2005 han descendido en Galicia un 40 por ciento. No encuentro ahora el dato que tenía por aquí, les pido disculpas a SS.SS. y les enviaré el dato del resto de España personalmente, pero el descenso que se produjo en Galicia creo que está por encima de los 15 puntos.

No sé si he conseguido contestarles, pero ese ha sido mi objetivo. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No quiero abrir un segundo turno porque el Pleno comienza dentro de tres cuartos de hora y debemos comer. Le agradezco al señor presidente de Correos su comparecencia.

Se levanta la sesión.

Eran las tres y veinte minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**