



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 177

## FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 11

celebrada el martes 16 de diciembre de 2008

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Álvarez Arza) para informar sobre:

- |   |   |
|---|---|
| — Las líneas básicas del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. A petición propia. (Número de expediente 214/000032.) .....   | 2 |
| — El proceso de privatización de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y la ausencia de las Comunidades Autónomas en la nueva forma de gestión aeroportuaria de los principales aeropuertos españoles. A petición del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000147.) .... | 2 |
| — El nuevo modelo aeroportuario aprobado por el Consejo de Ministros el pasado viernes 1 de agosto y su incidencia territorial. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000148.) .....   | 2 |

— **Las actuaciones del Gobierno para la reforma del modelo aeroportuario y sobre la posibilidad de privatización parcial de AENA, con las repercusiones que ello tendría para el traspaso de la gestión de los aeropuertos catalanes a un consorcio con participación mayoritaria de instituciones públicas y privadas catalanas. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 213/000154.)** ..... 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida a la señora ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, y agradecemos su comparecencia en esta Comisión de Fomento. Iniciamos por lo tanto la sesión, y procedemos según el orden del día que ha sido remitido a SS.SS. en relación con la celebración de comparecencia de la ministra de Fomento para informar sobre el nuevo modelo de gestión aeroportuario. Hay una petición de comparecencia por parte del Gobierno, de la señora ministra; hay una segunda petición del Grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; una tercera petición del Grupo Parlamentario Popular, y una cuarta petición del Grupo de Convergència i Unió. Dado que coinciden las cuatro peticiones de comparecencia, tanto en sus contenidos como en sus objetivos, su tramitación la vamos a hacer de manera acumulada; sin más dilaciones damos la palabra a la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, la Constitución española, en su artículo 149.1.20.<sup>a</sup>, otorga al Estado la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general, del control del espacio aéreo, de tránsito y de transporte aéreo. Durante los últimos dieciséis años el Gobierno de España ha ejercido este mandato a través de la entidad pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, mediante un modelo de gestión del que quisiera resaltar dos características: una, la autosuficiencia financiera y, otra, la gestión en red. En cuanto a la autosuficiencia financiera, creo innecesario resaltarles que supone que toda la gestión aeroportuaria en España, así como la navegación aérea, no dependen de los Presupuestos Generales del Estado o, lo que es lo mismo, no dependen de los impuestos de los españoles. Como SS.SS. saben, el sistema aeroportuario español, competencia del Gobierno de España, se autofinancia con recursos generados por su propia gestión tanto a través de las tarifas aeroportuarias como de sus ingresos comerciales. Les quiero destacar que en estas condiciones de autosuficiencia financiera AENA ha realizado un impor-

tante esfuerzo inversor —sin precedentes— en las infraestructuras aeroportuarias para conseguir la ampliación de la capacidad y la modernización de los aeropuertos españoles, así como para dotarles de las mejores condiciones en cuanto a seguridad y calidad de los servicios prestados, especialmente en este último periodo 2004-2008, en el que la inversión realizada ha superado los 10.000 millones de euros, 10.053 concretamente, lo que supone multiplicar por dos la inversión realizada en el periodo 2000-2003, y multiplicar por tres la inversión realizada en los ocho primeros años desde la creación de AENA, desde 1991 hasta 1999.

Por otro lado, el modelo de gestión aeroportuaria estatal a través de AENA se realiza por medio de la gestión en red de todos los aeropuertos que dependen de AENA: 47 aeropuertos, un helipuerto en Ceuta en servicio, y otro helipuerto en Algeciras, que está pendiente de DIA, así como los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo español. El modelo de gestión en red de AENA por su volumen, diversidad y coordinación presenta enormes ventajas. Así ha sido reconocido por distintas instancias internacionales como el Consejo Internacional de Aeropuertos, ACI, la más importante organización internacional de aeropuertos. ACI ha resaltado en las tres últimas ediciones de su manual de política y prácticas recomendadas, cuya publicación se inició en el año 2003, la importancia de la gestión aeroportuaria en red, como la realizada por AENA, por su mayor contribución a la vertebración y cohesión territorial, por el aprovechamiento de las economías de escala, por la optimización de las condiciones y procedimientos de seguridad y operatividad, por su mayor capacidad de negociación con terceros, así como su capacidad de influencia en centros de decisión internacionales, por su mayor capacidad tecnológica y de conocimiento del negocio, por su mayor capacidad para obtener recursos financieros en los mercados de capitales y obtenerlos en condiciones más ventajosas, por sus mayores posibilidades de crecimiento en el ámbito internacional. Todo esto es lo que en el manual de política y prácticas recomendadas por ACI se concluye en relación con la gestión en red. En definitiva, con el modelo de los aeropuertos españoles se persigue su complementariedad al objeto

de dar el mejor servicio al ciudadano y garantizar la cobertura del servicio aéreo a todo el territorio español.

Señorías, frente a lo que parecen críticas, los aeropuertos españoles no pretenden competir entre ellos, sino complementarse; las que compiten son las compañías aéreas que operan en los aeropuertos, y los operadores que prestan los distintos servicios en los mismos. Permítanme informarles en este sentido que la gestión en red, ya sea pública o privada, es una realidad cada vez más consolidada en el ámbito internacional. De los diez aeropuertos mayores de Europa, seis están gestionados en red por una entidad pública de mayoría pública: además de los dos españoles, los dos franceses, Charles de Gaulle y Orly; y gestionados en red por una empresa privada los dos ingleses, Heathrow y Gatwick. Francia y Alemania han elegido un modelo de gestión pública de sus grandes aeropuertos con una participación privada minoritaria, mejor dicho no es que lo hayan elegido, sino que han evolucionado porque inicialmente eran públicos. Señorías, solo Roma y Munich son aeropuertos gestionados independientemente, es decir, no gestionados en red, entre los diez aeropuertos mayores de Europa. Los siguientes países europeos, además de España, tienen un modelo de gestión pública en red: Francia, Portugal, Grecia, Irlanda, Suecia, Noruega, Finlandia y la mayor parte de los países PECO, excepto Eslovenia, además del aeropuerto de Budapest, recientemente privatizado; mientras que el ejemplo más importante de gestión privada en red es el del Reino Unido, que incluye los aeropuertos más importantes de Inglaterra y de Escocia. Asimismo, Francia ha privatizado colocando un 31,6 por ciento de su capital; su red de aeropuertos, es decir, ha dado entrada a la iniciativa privada en un 31 por ciento, después de ser cien por cien público. Fraport, que gestiona el aeropuerto de Frankfurt y otros ocho aeropuertos más, cotiza en Bolsa desde 2001, con un 24,12 por ciento de su capital.

Señorías, si bien todos los modelos son susceptibles de mejora, los resultados obtenidos por el actualmente vigente demuestran sus importantes avances desde la creación de AENA en 1991. Como prueba de ello les resalto algunos datos. El crecimiento del tráfico aéreo en España ha sido superior al de la media mundial y europea, y nuestros aeropuertos han estado preparados para impulsar y afrontar ese gran crecimiento con un elevado nivel de calidad. En el periodo 2004-2007 el tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles creció casi un 37 por ciento, es decir, hemos tenido 56,7 millones de pasajeros más. Eso supone una tasa interanual de crecimiento por encima del 8 por ciento, el 8,2 por ciento, mientras que Europa creció en una media del 6,9 por ciento. Entre 2004 y 2007 España ha absorbido el 17 por ciento del crecimiento total de Europa, lo que supone que hemos ganado cuota de pasajeros en relación con Europa, ya que nuestro peso entre 2004 y 2007 es del 14 por ciento. En cuanto a 2007, el último año completo, les quiero hablar por ejemplo de los dos

grandes aeropuertos españoles: el de Madrid y el de Barcelona. En 2007 Madrid ha sido el de mayor crecimiento porcentual entre los principales aeropuertos europeos, y el de Barcelona se ha situado en el tercer lugar; sin embargo, en 2005 y 2006 fue Barcelona el primero en crecimiento. Es decir, en 2005 y 2006 entre los grandes aeropuertos europeos el que más ha crecido ha sido El Prat, y en 2007 el que más ha crecido ha sido Barajas; por lo tanto, los dos grandes aeropuertos españoles son los que más han crecido en Europa en 2005, 2006 y 2007. De esta manera, en 2007 estos dos aeropuertos se han situado dentro de los diez primeros aeropuertos europeos: el cuarto Madrid y el noveno Barcelona. Al final de todas las ampliaciones, ambos aeropuertos —este es otro dato que les quiero comentar— tendrán la misma capacidad, y por lo tanto, las mismas posibilidades de crecimiento.

AENA ha preparado el sistema aeroportuario español para el futuro, y le ha dotado de la capacidad necesaria para hacer frente a ese previsible crecimiento que se está analizando en el horizonte del 2020, y esta capacidad excedente que tienen los dos grandes aeropuertos españoles no la tiene el resto de los aeropuertos europeos. Eurocontrol ha manifestado el riesgo de saturación de los principales aeropuertos europeos, incluso lo califica como un colapso en los grandes aeropuertos europeos, y establece cómo los grandes aeropuertos españoles se encontrarán, una vez finalizadas todas las obras en ejecución y con las ya puestas en servicio, en una situación privilegiada para ofertar la capacidad que se necesitará en el futuro en Europa.

Como ejemplo de las limitaciones que van a tener para crecer los principales aeropuertos europeos les puedo citar Heathrow, Frankfurt o Ámsterdam. Heathrow no contará hasta 2019 —y esto en el mejor de los casos— con una tercera pista; Frankfurt hasta 2011, y el aeropuerto de Ámsterdam no tiene ninguna capacidad para ampliar sus posibilidades operativas. Madrid-Barajas ha incrementado ya su capacidad operativa en un 54 por ciento —42 operaciones más a la hora—, y en un 81 por ciento su capacidad de pasajeros, hasta llegar al límite de 70 millones de pasajeros. Tengan en cuenta que en 2004 la capacidad no llegaba a 39 millones de pasajeros. Por tanto, hemos ampliado la capacidad de 39 a 70 millones de pasajeros. El aeropuerto de Barcelona ya ha aumentado la capacidad operativa de sus pistas en un 73 por ciento, es decir, hemos incrementado la capacidad del aeropuerto para llevar a cabo 38 operaciones/hora más, y cuando finalicemos todas las obras de ampliación que estamos llevando a cabo su capacidad de pasajeros se incrementará un 186 por ciento, es decir, 45,5 millones de pasajeros más, pasando de los menos de 25 millones de capacidad para pasajeros que tenía en 2004 a 70 millones de pasajeros cuando se terminen las obras en curso, y todo ello con una eficiencia y productividad muy elevada, según se puede apreciar del análisis de los costes aeroportuarios, que nos sitúan muy por debajo de la media europea.

Los datos que les voy a dar son de Jacobs Consultancy, que es una empresa que trabaja como consultora y analista de los costes, la productividad y todo lo relativo a los aeropuertos. Analizando los valores medios de los costes por pasajero de los principales aeropuertos europeos podemos concluir que los costes por pasajero de aeropuertos españoles gestionados por AENA son los más bajos de Europa, un 47,8 por ciento inferiores a la media europea. Si el coste medio de pasajeros en AENA es de 5,13 euros por pasajero, la media europea se eleva a 9,83 euros por pasajero, es decir, en España 5 euros menos por pasajero que la media europea, o lo que es lo mismo, los costes por pasajero en España son casi la mitad que sus homólogos en Europa. Si este mismo análisis lo hacemos con relación al resto de los aeropuertos del mundo, es casi un 36 por ciento inferior, es decir, 3 euros menos por pasajero en los aeropuertos españoles que la media mundial. Si pasamos al análisis de los costes medios por aeronave, también son inferiores, casi la mitad de la media europea, 414 euros menos por aeronave en los aeropuertos españoles que en los aeropuertos europeos.

Otro concepto a analizar es el precio de los servicios prestados. Las tasas aeroportuarias en España también están entre las más bajas de Europa. Veamos concepto por concepto. La tarifa de pasajeros en los vuelos comunitarios en Madrid-Barajas o El Prat, por ejemplo, es casi 3,5 veces más barata que la media de los aeropuertos europeos, y en el caso de los vuelos internacionales —he dado el dato de los comunitarios— es 4,1 veces más barata que en la comparación con la media de los aeropuertos europeos. La tarifa de seguridad de los aeropuertos españoles es 2,8 veces más barata, y la tarifa de aterrizaje doméstica es un 4 por ciento más barata. No se puede decir lo mismo del precio de los servicios de navegación aérea en España. Los ingresos de navegación aérea proceden de las tarifas de ruta y de aproximación correspondientes a los servicios prestados en la fase de vuelo. Con relación a la tarifa de ruta en España está integrada en el sistema de Eurocontrol, que establece principios comunes para todos los Estados miembros y, según tengo entendido, establece también la tasa en cada caso de acuerdo con los datos de coste que se le suministran por parte de cada Estado miembro. Dentro del citado sistema, la tarifa de ruta es la remuneración de los costes de inversión y de los servicios de navegación aérea de ruta, por lo que su cálculo depende de las previsiones de coste del servicio y del volumen del tráfico previsto. En España se distingue entre la tarifa de ruta del espacio aéreo peninsular y la tarifa de ruta del espacio aéreo canario.

En cuanto a los costes, la evolución de los mismos incluye el importante esfuerzo llevado a cabo en inversiones y la evolución del coste de los recursos humanos. En este caso estamos hablando de los controladores. En este sentido las condiciones laborales y salariales del colectivo de controladores aéreos son consecuencia de la aplicación actualmente del vigente convenio colectivo,

firmado con los representantes sindicales en el año 1998 y publicado en 1999. Hasta la fecha no ha sido modificado el convenio. Por tanto, las condiciones laborales de los controladores con relación a su salario se hallan recogidas en un convenio de 1998. El principal incremento que se ha producido en esta tarifa ocurrió en los años 2001, 2002 y 2003, y entre 2000 y 2003 se produce un incremento del 60,5 por ciento de la tarifa, lo que supone un incremento medio anual del 17 por ciento. Entre 2003 y 2008 el incremento ha sido del 11,4 por ciento, es decir, una subida interanual del 2,2 por ciento. Si pasamos de la tarifa de ruta a la tarifa de aproximación, ésta retribuye los servicios de navegación aérea prestados en la fase de vuelo, es decir, descenso, aterrizaje, movimiento en el aeropuerto, despegue y ascenso. Es de aplicación en todos los aeropuertos y bases aéreas abiertas al tráfico civil, y se calcula en función del tipo de aeronave y el aeropuerto en el que se opere. Si se analiza el valor de la citada tarifa en términos constantes, se observa que la tarifa de aproximación para una aeronave de tipo medio, un *Boeing 757*, en aeropuertos de primera categoría se ha mantenido prácticamente constante desde el año 2003.

De cualquier manera, las tarifas de los servicios de navegación aérea en España se comparan desfavorablemente con las del resto de los países europeos. Igual que les decía que las tarifas aeroportuarias son las más bajas de Europa, les tengo que decir que esa afirmación no es la que puedo hacer con relación a las tarifas de navegación aérea. Les voy a dar un dato. La tasa de aproximación es un 87 por ciento superior a la media de los trayectos considerados, de acuerdo con el informe de la misma consultora, y un 22 por ciento la tasa de ruta, si bien también les tengo que decir que el peso en las tarifas totales es del 4 por ciento. O sea, que las tarifas de navegación aérea tienen un peso reducido dentro de las tarifas totales de prestación de los servicios, ya sean aeroportuarias o de navegación aérea.

Sin embargo, tomadas todas las tasas, las aeronáuticas, las de navegación y las aeroportuarias, nuestros aeropuertos siguen ofreciendo un servicio muy competitivo, porque los costes totales —y aquí ya estoy incluyendo todas las tarifas— se sitúan un 41 por ciento por debajo de la media europea. Esta es una ventaja competitiva que se debe principalmente a los bajos niveles de la tasa de utilización de infraestructuras y de seguridad, que compensan a las de navegación aérea. Las tasas de pasajeros son considerablemente más baratas y equilibran a favor los costes de vuelo en su globalidad en España.

Respecto a la eficacia de otros servicios prestados en los aeropuertos, como puede ser la gestión de equipajes, quiero comentarles también —y vuelvo a citarlo— que el informe publicado por la Asociación europea de líneas aéreas en el año completo de 2007 establece que Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat ocupan el tercer y el cuarto puestos con menor índice en incidentes de equipajes de los grandes aeropuertos europeos. Tan solo

tienen mejores índices que nosotros Orly y Munich. También quiero decirles que el aeropuerto de Barcelona, hasta octubre de 2008, ha ganado posiciones y ha reducido el índice de incidentes ocurridos con los equipajes, de tal manera que a esa fecha ocupa el tercer puesto, y Madrid-Barajas hasta esa fecha tiene el menor índice de incidentes dentro de los aeropuertos de tráfico similar.

En cuanto a la productividad en la gestión de AENA —ya hemos visto los costes y los ingresos, vamos a ver la productividad para ver cómo funciona el modelo— quiero comentarles que es una de las más altas de las organizaciones aeroportuarias europeas; solamente la supera el aeropuerto de Oslo, en Noruega. Tenemos un ratio de productividad pasajeros/empleados de 1,6 veces superior a la media europea, con 28.223 pasajeros/empleados, mientras que la media europea, incluida AENA, es de 17.963. Por tanto, estamos a una distancia favorable y considerablemente muy importante con relación a nuestros homólogos europeos. ¿Por qué he hecho esta introducción? Porque el convencimiento de la eficaz gestión desarrollada por AENA con su actual modelo no ha impedido que el Gobierno se plantee la posibilidad de introducir modificaciones en el actual marco de gestión de los aeropuertos para dotar a la gestión aeroportuaria de una mayor estabilidad institucional, para afrontar con deficiencia las necesidades de demanda del transporte aéreo durante los próximos años, y con el objeto de dar participación en la gestión al sector privado y a las comunidades autónomas en algunos aeropuertos de especial relevancia.

A la tarea de definir un nuevo modelo de gestión aeroportuaria hemos dedicado importantes esfuerzos; pero antes de pasar a describirles con más detalle el nuevo modelo, querría destacar la importancia de acertar con el modelo adecuado, que viene precisamente de la relevancia estratégica que tienen los aeropuertos españoles en la cohesión territorial y social y en nuestro sistema productivo. Para reforzar esta afirmación les voy a dar algunos datos: el 75 por ciento del turismo extranjero que llega a España lo hace por aeropuerto, es decir, tres de cada cuatro turistas utilizan el transporte aéreo para visitar España. En 2007 tuvimos 210,5 millones de pasajeros y llevamos a cabo 2,5 millones de operaciones de despegue y aterrizaje. Hemos tenido un crecimiento medio anual del 6,3 por ciento, y están involucrados en la gestión aeroportuaria 6.200 empresas y 140.000 empleados; además la actividad aeroportuaria genera, entre empleo directo e inducido, 440.000 empleos. La participación del sector aéreo en el PIB nacional es del 7 por ciento. Barajas supone el 10,2 por ciento en el PIB de la comunidad autónoma, y El Prat supone el 6,2 por ciento en el PIB de Cataluña.

En estos momentos además AENA es la mayor organización aeroportuaria del mundo, por volumen de pasajeros. De forma que en 2007, además de los 210,5 millones de pasajeros transportados en España, hemos gestionado aeropuertos en el extranjero, y la suma total de estos con los de España supone un volumen de pasa-

jeros transportados de 263 millones; es decir, que además de los que transportamos en España, más de 50 millones se transportan en el resto del mundo. Estamos por delante de la organización aeroportuaria británica BAA, que como saben ustedes esta gestionada por la empresa española Ferrovial, que mueve 156 millones de pasajeros, o que la francesa ADP, que mueve 170, o que la alemana Frapor que mueve 170 millones de pasajeros. AENA gestiona además 74 aeropuertos: en España 47, y 27 en ocho países distintos del mundo —Estados Unidos, México, Colombia, Bolivia, Cuba, Costa Rica, Suecia y Reino Unido— y tiene un helipuerto en servicio en Ceuta, y otro que estamos pendientes de DIA para construirlo en Algeciras.

La importancia del sector justifica que analicemos de una forma cuidadosa y detallada las distintas alternativas, cosa que hemos hecho así, al objeto de acertar en su modificación y conseguir un modelo más eficiente de lo que ha sido el modelo actual de AENA. En estos momentos estamos en condiciones de abordar la reforma del actual modelo aeroportuario, y así lo anunció el presidente del Gobierno durante su comparecencia en la sede del Consejo Económico y Social, el pasado 23 de junio.

En respuesta a lo anunciado por el presidente, el pasado 1 de agosto de 2008, el Consejo de Ministros aprobó las líneas básicas del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, que paso a describirles. Aprobado el modelo en esa fecha, el 1 de agosto de 2008, pedí mi comparecencia para explicárselo a ustedes, pero como sucedió el accidente de Spanair, entre todos llegamos al acuerdo de que sustituyéramos el tema para el cual se había solicitado mi comparecencia, por mi parte, por la suya también y por algunos grupos, por el tema que nos ocupó en ese momento, y hoy traigo de nuevo la descripción del nuevo modelo.

De la formulación realizada por el presidente, quiero destacar que incluyó cuatro elementos definitorios del nuevo modelo de gestión aeroportuaria: la separación clara entre navegación aérea y gestión aeroportuaria, de tal forma que AENA seguirá siendo responsable de la gestión de los servicios de navegación aérea, y crearemos una nueva sociedad filial, cien por cien de AENA, que se encargará de la gestión de los aeropuertos. Una segunda línea se refiere a la apertura de la gestión aeroportuaria a la participación privada. Una tercera, al mantenimiento de una clara mayoría estatal en el capital de la nueva entidad gestora de aeropuertos. Y, por último, en estos elementos definitorios del nuevo modelo, la incorporación de las comunidades autónomas en la gestión de aquellos aeropuertos que sean de especial importancia y complejidad. A estos cuatro elementos o condiciones hay que añadir otras tres implícitas: el mantenimiento de la gestión en red de los aeropuertos estatales, que permite una visión estratégica y global del tráfico aéreo en nuestro país. La sostenibilidad económica del nuevo modelo, es decir, que se mantenga la autosuficiencia financiera de toda la gestión de AENA

y de las inversiones, sin tener que recurrir a los Presupuestos Generales del Estado, y que además provea de la suficiente cobertura financiera para dar respuesta adecuada a todas las necesidades que planteen todos los aeropuertos españoles. Además, tenemos que proporcionar con el nuevo modelo a la iniciativa privada la seguridad jurídica necesaria que corresponde a su entrada en él.

Los objetivos básicos del modelo consisten en garantizar las mejores condiciones de seguridad y de calidad de los servicios en el desarrollo futuro del transporte aéreo; maximizar la calidad y la seguridad, tanto de los servicios aeroportuarios como de navegación aérea; atender las demandas previsibles de infraestructuras y de servicios aeroportuarios, y asegurar excedentes de capacidad que permitan el desarrollo en España del transporte aéreo; garantizar la conectividad global del territorio como un todo, y la movilidad en todo el territorio nacional de los ciudadanos; mantener la autosuficiencia financiera del sistema aeroportuario; permitir seguir participando en proyectos relevantes de I+D+i, de desarrollo tecnológico en el ámbito internacional vinculado al transporte aéreo, y contribuir a la consecución de un espacio aéreo único en Europa.

El nuevo modelo de gestión de los aeropuertos, como les decía, contempla que AENA gestione directamente los servicios de navegación aérea e indirectamente la gestión aeroportuaria mediante la creación de una sociedad anónima gestora de los aeropuertos. Esta sociedad será inicialmente cien por cien titularidad de AENA, y posteriormente se enajenará al sector privado una participación en torno al 30 por ciento, que es mayor que la que tiene actualmente el sistema aeroportuario alemán, y es un punto menor que la que tiene actualmente el sistema aeroportuario francés. De todas formas —y después tendremos ocasión de ver— la decisión de cómo se va a sacar la iniciativa privada y el paquete global en todas sus características, incluido el porcentaje, se definirá cuando vayamos avanzando en este proceso. A su vez, se podrán crear sociedades gestoras para determinados aeropuertos de las que la sociedad filial tendrá el cien por cien del capital. La entrada del capital privado será en un porcentaje minoritario, pero significativo para que el nuevo modelo sirva para aportar nuevos recursos, introducir mejoras de gestión, incorporar a la lógica del servicio público, garantizada por la presencia mayoritaria del Estado, otros criterios de gestión como la rentabilización de inversiones, pero siempre bajo la consideración de que la prioridad está en el servicio público y no en la rentabilidad económica. El alcance mismo de esta participación, es decir, la del capital privado no debe ni reducirse a una presencia testimonial que no permita lograr los objetivos señalados, ni ir tan allá que ponga en riesgo la prevalencia de los intereses generales garantizados por el Estado. De acuerdo con estas premisas, esta participación la hemos estimado en torno al 30 por ciento, pero tendrá que definirse tras los estudios pertinentes.

Además, la decisión del Gobierno de modificar el modelo de gestión aeroportuaria y el marco jurídico de AENA responde también a nuestra voluntad de potenciar el principio de colaboración entre administraciones. Es por ello que la definición del modelo permite la participación de las comunidades autónomas en aquellos aeropuertos, les repito, aeropuertos que por su complejidad y volumen de tráfico lo requieran. Así, la sociedad anónima gestora de los aeropuertos, filial de AENA, podrá constituir a su vez sociedades filiales para la gestión de determinados aeropuertos, los más relevantes o de especial importancia y complejidad, en las que podrán participar las comunidades autónomas. Para ello en estas sociedades filiales las comunidades autónomas tendrán representante en los consejos de administración, manteniendo siempre la Administración del Estado la mayoría en dichos consejos. El modelo va a responder a la creación de una sociedad mercantil filial de AENA para gestionar la red estatal de aeropuertos, dando posteriormente entrada al capital privado y a la creación de sociedades filiales, para atender las necesidades específicas de gestión de los mayores aeropuertos españoles, con participación de las comunidades autónomas concernidas.

Quisiera, por último, hacer mención a los principales valores del nuevo modelo. El mantenimiento de la gestión en red permite seguir obteniendo las economías de escala de tanta importancia en la eficiencia de la gestión de AENA, mantener una estrecha coordinación con los servicios de navegación aérea, y mantener las instalaciones aeroportuarias menos rentables, desde el punto de vista económico, pero necesarias para la cohesión territorial y para contribuir a la movilidad ciudadana así como a la alimentación de la red. ¿A qué me refiero con esto? Muchos aeropuertos, concretamente Madrid y Barcelona, son rentables y tienen mucho tráfico porque son distribuidores de tráfico y alimentan al resto de la red, pero son alimentados por el resto de la red. Por tanto, los tráficos nacionales interiores parten básicamente de los distribuidores, pero tienen una relación de reciprocidad unos aeropuertos con otros, y eso lo vamos a seguir manteniendo. Los cambios introducidos en el modelo van a permitir mantener los altos índices de eficiencia actuales, invertir en capacidad y seguridad aeroportuaria sin recurrir a los presupuestos. Les recuerdo un dato que les he dado antes: entre 2004 y 2008 hemos invertido en incrementar la capacidad y modernizar los aeropuertos españoles 10.000 millones de euros, sin que esto venga financiado por los impuestos de los españoles, sino por los ingresos comerciales y las tarifas de los aeropuertos. Este dato es muy importante. De estos 10.000 millones la mayor parte los han absorbido Madrid y Barcelona, por ese carácter de distribuidor de tráfico y capacidad de influencia en el resto de los aeropuertos españoles. Las inversiones que hagamos en Madrid y Barcelona son también inversiones que benefician al resto de los aeropuertos. Muchas veces la falta de capacidad para que lleguen determinados vuelos a determinados aeropuertos

es porque el aeropuerto distribuidor no tiene capacidad, y no porque no la tenga el aeropuerto receptor. Lo digo porque la prioridad de invertir en los dos grandes distribuidores de tráfico tiene la lógica de que así mejoramos la fluidez del tráfico de todos los aeropuertos españoles. Pero, insisto, estos 10.000 millones han ido destinados a Madrid y Barcelona. En esta etapa está básicamente Barcelona, porque Madrid nos lo encontramos en un estado más avanzado de ejecución.

Otra de las cuestiones que planteamos es mantener la competitividad con los aeropuertos europeos. Me van a permitir que explique esto, porque en muchas ocasiones oímos como una crítica que los aeropuertos españoles no compiten entre sí. No están diseñados para competir entre sí, sino para complementarse. Madrid y Barcelona tienen que competir con Europa, con los vuelos transatlánticos, con los vuelos transoceánicos, con los grandes vuelos, ya que esa es la capacidad que se les está dando tanto a Madrid como a Barcelona para que compitan con los homólogos europeos, y sean los grandes distribuidores del tráfico internacional. Para los vuelos nacionales tenemos una concepción distinta, que es la de complementariedad entre los aeropuertos. Si mantenemos la competitividad de nuestros aeropuertos, seremos atractivos a nivel internacional. Queremos mantener ese nivel reducido de los costes de AENA y esa elevada productividad por empleado que nos hace situarnos en mejor posición para competir con el resto de los aeropuertos europeos. La diferencia con Heathrow, en tasas, en tarifas, en costes, en todos los ratios de productividad es realmente elevada, incluso en calidad de prestación de servicios, en incidentes con los equipajes y en nivel de puntualidad. Son argumentos a poner sobre la mesa, además de nuestra capacidad excedente para atraer vuelos que lleguen a Europa, y que se distribuyan por el resto del mundo.

Otra de las ventajas que queremos mantener en el modelo es la capacidad para autofinanciarse. Al dar entrada a la iniciativa privada lo que obtenemos son recursos adicionales para AENA, y por tanto para AENA, para la sociedad filial, para las sociedades filiales, para invertir, para mejorar la seguridad y para garantizar el futuro de todo el sistema aeroportuario.

La viabilidad social es otra de las cuestiones que les quería resaltar. En AENA trabajan más de 12.000 trabajadores. Todo este proceso que hemos llevado hasta ahora —ustedes lo sabrán, pero quiero decírselo y expresamente— ha sido siempre hablando con los colectivos de trabajadores afectados, teniendo en cuenta siempre que vamos a salvaguardar su derecho y que vamos a avanzar en su propia posición laboral, dentro de lo que es el nuevo modelo. Por tanto, la paz social, si me permiten que lo diga así, es muy importante a la hora de analizar cómo tiene que ser la evolución del modelo. Nosotros queremos que día a día funcionen los servicios de todos los aeropuertos, a la vez que vayamos produciendo la transición del modelo. Desde el inicio del proceso hemos estado en permanente contacto con los

representantes de los trabajadores, con el objetivo de llevar a cabo el desarrollo de estos nuevos modelos en paz social y de acuerdo con ellos mismos.

Otro criterio que quería resaltar es la prudencia en la aplicación del modelo. El correcto funcionamiento del transporte aéreo es estratégico a nivel nacional —ya les he dado los datos—, por lo que la transición del modelo actual al nuevo modelo debe hacerse con prudencia, en orden a mantener la estabilidad y la continuidad en la prestación de los servicios de transporte aéreo. El modelo, tal como lo hemos diseñado, permite ir graduando los pasos y darlos de acuerdo con la estabilidad y la continuidad necesarias de los servicios. Por tanto, se han ido previendo, y ya se han cumplido, en distintas fases, para irlos aplicando en la medida en que el propio sistema sea capaz de absorber todos los cambios que vamos a introducir, que son muchos y muy complejos.

Transparencia y gestión empresarial. El modelo planteado otorga al sistema aeroportuario mayor transparencia frente a los socios, los usuarios, las administraciones, y nos lleva a introducir criterios y prácticas de gestión privada que potencien la eficiencia en la gestión. Ya he hablado del modelo de mantenimiento del equilibrio financiero y quisiera terminar haciendo referencia a otras experiencias, a otros modelos aeroportuarios que por ser europeos, vecinos, similares incluso en cuanto a su propia dimensión, no serían aplicables, porque yo creo que ningún modelo de un país es aplicable a otro, pero que sí pueden servirnos de referencia, sobre todo para saber en qué han acertado y en qué se han equivocado. Creo que hay muchos modelos que nos pueden enseñar cuáles han sido sus resultados para escoger aquellos aspectos que han sido favorables y desechar aquellos que han supuesto un fiasco en la gestión de esos aeropuertos. Me gustaría señalar el modelo francés, que ha hecho gestión pública y en red; insisto tanto en esto porque muchas veces dicen que la gestión en red solamente se da en España y es todo lo contrario, es la más generalizada y únicamente no se da en algunos sitios. También se trata de trasladar que los aeropuertos se gestionan privadamente y no es así; los grandes aeropuertos se gestionan desde la responsabilidad pública, por algo será. Digo esto porque de los diez aeropuertos europeos más grandes —incluso les puedo dar el dato—, ocho están gestionados en red y de esos ocho cuatro son además públicos, como son los casos francés y español. En Francia se ha evolucionado de una red pública de gestión de los aeropuertos a una red en la que se ha dado entrada a la iniciativa privada. Quiero matizar mis palabras porque dar entrada a la iniciativa privada no es privatizar; privatizar es cuando se da la mayoría a la iniciativa privada y, por tanto, esta tiene el control. Si se le da una participación en la que el control sigue siendo estatal, no hay tal privatización. En Francia se ha sacado a iniciativa privada un 31,6 por ciento de su capital a través de la Bolsa y en Alemania el 24,12 por ciento; sin embargo, en Gran Bretaña sí se ha hecho una privatización total, pero se mantiene la gestión en red; tan total

es que se gestiona a través de una empresa que se llama BAA, que tiene mayoría de capital español. Por tanto, en primer lugar, se ha producido un proceso de privatización y, en segundo lugar, si me permiten que lo diga, incluso de no control por parte de las autoridades aeronáuticas británicas, pero tampoco de las empresas británicas, porque la empresa no es británica.

Quisiera alertarles de que la puesta en marcha de una operación de tanto calado exige un cuidadoso y laborioso proceso. Para llevarlo a cabo tenemos que diseñar los instrumentos legales necesarios que combinen eficacia y seguridad jurídica. Tenemos que establecer un sistema adecuado de gestión y de relaciones entre esa cadena de sociedades que tenemos previsto crear para que articule todas las necesidades de personificación pública y que tenga una adecuada estructura para que se lleve a cabo y se obtengan todas las ventajas que he comentado que perseguimos con el nuevo modelo. Tenemos que perfilar el modelo de entrada del capital privado y para eso ya se ha encargado a un banco de negocios ver qué manera es la mejor para hacerlo, y cuando digo la mejor no me refiero a la más rentable económicamente. Insisto en que cuando diseño el modelo siempre estoy pensando en un único objetivo, que es la seguridad y calidad del servicio a los ciudadanos, no estoy pensando cómo vamos a obtener más financiación, no es la finalidad; aunque es algo que ayuda a mejorar la gestión, la finalidad es garantizar el servicio público en seguridad y en calidad.

Tenemos que definir el alcance y la forma de participación de las comunidades autónomas, y en eso estamos trabajando. También vamos a trabajar para garantizar la paz social, teniendo en cuenta que partimos de un esbozo acordado con los representantes de los trabajadores, pero cada uno de los pasos que demos irán concretando ese modelo y, por tanto, tendrán que ser acordados con ellos. Por ello, el proceso se llevará a cabo durante el periodo de tiempo que sea necesario. Siempre hay una especie de ansiedad por conocer el plazo final; el plazo lo vamos a ejecutar con agilidad, con fluidez, con toda la celeridad posible, pero en ningún caso vamos a poner en riesgo el sistema aeronáutico español ni las ventajas que supone por establecer unas condiciones que a lo mejor no se pueden cumplir. Por ejemplo, si hace falta modificar una ley, les tengo que decir que yo no puedo comprometerme a la fecha en la que se va a llevar a cabo esta modificación, precisamente porque depende de ustedes. Por tanto, todo lo que signifique pasos posteriores los iremos dando de acuerdo con los necesarios criterios de prudencia y garantía. El proceso ya comenzó con el análisis y el estudio de todo lo que ahora les he dicho de una manera muy simplificada; se han examinado las distintas alternativas y se han sopesado, se han visto las ventajas que aportaban, los inconvenientes, las dificultades, la complejidad, se ha hablado con los representantes de los trabajadores. En definitiva, comenzamos hace mucho tiempo, pero podemos decir que el pistoletazo de salida lo dio el Consejo de Ministros cuando aprobó el modelo

el 1 de agosto y continuará con la elevación a la comisión delegada antes de que finalice 2008 de las propuestas de creación de la sociedad gestora. Una vez aprobada por el Consejo de Ministros la creación de dicha sociedad, se darán los pasos necesarios no solo para crearla sino para que vaya asumiendo funciones aeroportuarias actualmente integradas en AENA.

Señorías, quiero llamar su atención respecto a que esta es una etapa especialmente compleja que afecta a aspectos contables, fiscales, laborales y a 12.000 personas, de las cuales unas tendrán que quedarse en el ámbito de la navegación aérea y otras en el de la nueva sociedad. A continuación, cuando hayamos trasladado las funciones y hayan sido asumidas por la nueva sociedad, se darán los pasos —se están dando ya— para definir la forma en que entra el capital privado en la sociedad gestora de los aeropuertos. Este será el próximo paso, y el siguiente será la creación de las sociedades gestoras de aeropuertos concretos en las que tendrán participación las comunidades autónomas.

Espero haberles dado suficiente información sobre lo que es un proceso que ahora inicia, podríamos decir, una parte más intensiva, ya que la anterior ha sido de análisis, estudio y comparación con los sistemas aeroportuarios de otros países, incluso de análisis sobre afirmaciones que a lo largo de todo este tiempo han hecho, no sé si muchos de ustedes u otros, sobre lo que sería mejor; lo que hemos considerado que era bueno para los españoles y para el sistema aeroportuario lo hemos incluido y lo que no, no ha sido incluido por las dificultades que podría traer al sistema aeronáutico español.

Termino dándoles las gracias por su atención. Ahora espero saber cuál es su opinión sobre esta presentación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra, por su información.

Una vez concluido el informe de la señora ministra, pasamos al turno de los distintos grupos. Podrán intervenir los portavoces, de menor a mayor en función de su representación, por un tiempo máximo de diez minutos.

Por parte del Grupo Mixto van a intervenir dos portavoces, por tanto, se van a repartir el tiempo. Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor presidente, teniendo en cuenta que en el Grupo Parlamentario Mixto vamos a repartir la intervención, le pido cierta transigencia con respecto al límite de diez minutos por si yo me excediese en los cinco minutos que me corresponden para que también mi compañero José Luis Perestelo pueda exponer con tiempo suficiente sus opiniones.

En primer lugar, quiero agradecer a la ministra su comparecencia pero, al tiempo, tengo que expresar con toda claridad la decepción total y absoluta del Bloque Nacionalista Galego con respecto a las líneas básicas del nuevo modelo de gestión diseñado por el Gobierno. La descentralización de la gestión aeroportuaria es, como

usted sabe, una demanda compartida por muchas comunidades autónomas. El Gobierno, en la pasada legislatura, se comprometió a abordar esta cuestión, pero la propuesta que ahora se nos expone dista mucho de representar un cambio significativo con respecto al modelo anterior. Es una propuesta que más parece diseñada para propiciar la participación privada en la gestión de los aeropuertos para su privatización parcial y, de paso, intentar tímidamente dar satisfacción —y encima sin conseguirlo— a las demandas de Cataluña de participar en la gestión de El Prat; digo sin conseguirlo porque, con este modelo, la participación de la Generalitat y de las entidades representativas de la sociedad catalana sería total y absolutamente minoritaria. Cómo si no se puede entender la condición de que el aeropuerto reúna más de 30 millones de pasajeros al año para dar participación a las comunidades autónomas. Con esta condición se excluyen de facto de la participación autonómica a todos los aeropuertos de la red, a excepción de los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

Señora ministra, el Estado español presume de ser uno de los más descentralizados del mundo, pero muchas veces los hechos se encargan de demostrar lo contrario. España es el único Estado de la Unión Europea de cierta dimensión territorial y poblacional en el que los aeropuertos se gestionan de forma integrada a través de un único ente dependiente del Estado central. En Europa, el modelo de gestión de aeropuertos más usual es el de la gestión individualizada, es decir, aquel en el que una entidad de titularidad pública o mixta gestiona cada infraestructura de forma individual y separada del resto y, en la mayoría de los casos, dando participación además a las instituciones subestatales, ya sean ayuntamientos o gobiernos regionales. Señora ministra, a juicio del BNG no deja de ser curioso que en pleno franquismo una ley como la Ley de Navegación Aérea, de julio de 1960, en sus artículos 42 y 43, consienta, permita y avale la participación de las administraciones locales en la construcción de los aeropuertos de interés general e incluso en su explotación y que casi 50 años después, con el Estado de las autonomías plenamente consolidado, la gestión aeroportuaria responda a un modelo claramente centralista. Los aeropuertos han dejado de concebirse única y exclusivamente como proveedores de un servicio público para ser considerados agentes económicos capaces de generar e impulsar la economía productiva en su entorno territorial. Por ello, constituyen una infraestructura vital para el desarrollo económico y social de las comunidades autónomas y para su vertebración territorial, potenciando la intermodalidad con otras formas de transporte.

La descentralización de la gestión aeroportuaria, además de ser necesaria para favorecer el desarrollo económico y social de cada territorio, supondría otras ventajas, como el desarrollo de estrategias diferenciadas entre los distintos aeropuertos, una mayor transparencia financiera y previsible mejoras de productividad y calidad en su gestión. La descentralización de la gestión de los aeropuertos es además plenamente compatible con

un espacio aéreo único europeo y con el desarrollo de políticas de coordinación de la red de aeropuertos existente en el Estado español. Por tanto, señora ministra, no entendemos la exigencia, insisto, de un tráfico superior a los 30 millones de pasajeros para abrir la participación a las comunidades autónomas, aparte de que el modelo de gestión en sí no nos convence, al margen de esta exigencia. Una de las características del modelo aeroportuario español es su alto grado de centralización no solo en la gestión, sino también —y como consecuencia de ello— en la organización de las conexiones, y con esta exigencia ni se avanza en una gestión descentralizada ni en un modelo policéntrico de conexiones aéreas. Nosotros abogamos por un modelo policéntrico, por un modelo que apueste por la complementariedad y el establecimiento de sinergias entre los tres aeropuertos gallegos que aproveche la ventaja comparativa de la ubicación de Galicia en la fachada atlántica y que convierta en una oportunidad y no en un problema nuestra vecindad con Portugal. Señora ministra, no debe olvidarse que uno de los principales aeropuertos gallegos, el de Vigo, está muy próximo a un importante aeropuerto internacional como es el aeropuerto Sá Carneiro de Oporto, que está ubicado dentro de nuestra misma euro-región. Dicho aeropuerto está en continuo crecimiento, y este crecimiento no es ajeno al hecho de que cada vez esté captando más pasajeros gallegos, por dos razones, en primer lugar, por su mayor autonomía a la hora de negociar directamente con las compañías y conseguir que Oporto sea base de muchas compañías, en particular las de bajo coste y, en segundo lugar, por su mayor oferta de destinos. Le apporto un dato que es enormemente revelador. De enero a octubre de 2007 el tráfico de pasajeros en los tres aeropuertos gallegos superaba en más de 600.000 al aeropuerto Sá Carneiro de Oporto; en cambio, de enero a octubre de 2008, este último ha conseguido absorber un tráfico superior en más de 150.000 pasajeros a la suma de los tres aeropuertos gallegos. Esta es una de las consecuencias que tiene en Galicia un modelo de gestión total y absolutamente centralizado, que impide que los aeropuertos gallegos puedan desarrollar políticas complementarias y estar en mejores condiciones de competir.

Señora ministra, permítame que concluya con un extracto de un debate habido en el Congreso de los Diputados en la pasada legislatura motivado por una iniciativa presentada por el Bloque Nacionalista Galego precisamente a este respecto. Cito textualmente: El Grupo Parlamentario Socialista considera que los aeropuertos son infraestructuras básicas para el desarrollo social y económico de los distintos territorios. Por ello es necesario una gestión eficaz del sistema aeroportuario; una gestión eficaz que tiene que conllevar más capacidad y más competitividad, más capacidad para desarrollar una política más competitiva, más modernidad y más integración en el territorio. El Grupo Parlamentario Socialista considera que, dada la importancia socioeconómica de los aeropuertos, es necesario repensar el

modelo de gestión aérea, haciéndolo más participativo y haciendo posible que las comunidades autónomas, las entidades locales y las entidades e instituciones sociales y económicas de estos territorios puedan participar en la gestión de los aeropuertos. Con este proyecto, señora ministra, este planteamiento, defendido por el propio Partido Socialista en la pasada legislatura, está muy lejos de ser atendido. Por ello, le emplazo a que retire este proyecto y a que el Gobierno central negocie con las comunidades autónomas el nuevo modelo de gestión aeroportuaria.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra, por un tiempo de cinco minutos también, el señor Perestelo.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señora ministra, por su comparecencia y por la información que ha vertido en esta Comisión, importante para el desarrollo de nuestro trabajo como parlamentarios.

Daba usted datos hasta 2007, señora ministra, sin embargo nosotros creemos que, a diciembre de 2008, bien podríamos darlos de enero a octubre de este año, donde los datos de crecimiento de pasajeros en los aeropuertos no se mueven con los mismos criterios que de 2004 a 2007. Nos parecería muy lógico que, en función de los datos optimistas que usted ha dado de 2004 a 2007, se produjera un cambio en el acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de agosto en relación con la modificación de la gestión de AENA. Más entenderíamos ese acuerdo de 1 de agosto en la línea de acuerdos que se han tomado tanto en el Congreso de los Diputados como en el Senado en relación con la cogestión de esos aeropuertos. Recientemente debatíamos una proposición no de ley en el Congreso de los Diputados, a iniciativa de Coalición Canaria, donde hablábamos de la cogestión de los aeropuertos canarios. Hablábamos no solo de gestionar los aeropuertos sino también de promocionarlos, y poníamos el ejemplo de una promoción que se había hecho en Cataluña y de cómo había sido positiva para el incremento de pasajeros en el aeropuerto de El Prat. Decíamos —y usted lo ha dicho hoy también en su intervención— que un sector económico importante en el Estado español —importantísimo y vital en Canarias— como el turismo se mueve en avión y de ahí la trascendencia de esa gestión aeroportuaria. Tarifas y horarios son temas fundamentales sobre los que debemos opinar las comunidades autónomas, sobre todo porque en la situación de crisis económica cada compañía aérea está anunciando recortes importantes en la frecuencia, en función no solo de las tasas de aterrizajes, de usuarios o de seguridad, sino incluso en la posibilidad de establecer, como le planteábamos en su día, unas horas de menor operatividad en los aeropuertos que permita, con mejor precio, ser atractivos para muchas compañías aéreas. Eso es vital para el desarrollo del sector turístico en una tierra como Canarias. En ese acuerdo de 1 de

agosto del Consejo de Ministros, entre otras condiciones, se hacía referencia a dar entrada a las comunidades autónomas, pero atendiendo exclusivamente a razones de número de pasajeros. En la primera frase se hablaba de aquellos aeropuertos cuya gestión sea especialmente compleja, para concluir que la complejidad venía dada exclusivamente por el número de pasajeros. Sin embargo, nosotros entendemos que tanto los aeropuertos de Baleares como los de Canarias tienen una complejidad añadida y es que el avión es el único medio de comunicación dentro de la propia comunidad autónoma. Los ciudadanos canarios o baleares para movernos en nuestra comunidad autónoma tenemos que utilizar exclusivamente el avión o el barco; estamos rodeados de agua y eso significa una dificultad. Parece muy difícil pensar que la complejidad en el número de pasajeros sea mayor a la complejidad que supone que haya ciudadanos que solo pueden utilizar el avión para poder moverse dentro de su propia comunidad autónoma y, en el caso canario, además, incrementado por su lejanía del territorio peninsular. Hoy daba usted un dato, señora ministra, y hablaba del equilibrio financiero de AENA y de una mayor inversión en los aeropuertos de El Prat y de Barajas. Precisamente, si hay equilibrio financiero y mayor inversión en esos aeropuertos se confirma la máxima que hemos defendido desde Canarias, y es que los beneficios de otros aeropuertos de la red es lo que posibilita esa gran inversión en esos dos grandes aeropuertos. Es decir, tendremos que valorar el funcionamiento de otros aeropuertos y concretamente de los canarios, que juegan un papel decisivo en el incremento de recaudación y, por tanto, en una mayor inversión en esos aeropuertos.

Para terminar, quisiera preguntarle qué está haciendo el Gobierno en relación con dos acuerdos parlamentarios. Uno de esta Cámara, aprobado por unanimidad de todas las fuerzas políticas para impulsar los contactos necesarios para continuar con la colaboración existente entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Canarias y los cabildos insulares que posibiliten la firma de un convenio de colaboración entre AENA, Gobierno de Canarias y los cabildos para desarrollar una política coordinada y eficaz de promoción de los aeropuertos canarios y desarrollo de rutas aéreas hacia los mismos. Asimismo, cada una de las instituciones dentro de sus competencias colaborarán para impulsar medidas que incrementen la sensibilidad del archipiélago y su colectividad, así como medidas para favorecer la intermodalidad, el desarrollo comercial y la carga aérea en los aeropuertos canarios. Quisiéramos saber qué se ha hecho por parte del Gobierno en relación con este acuerdo. Y otro acuerdo más reciente que fue aprobado en el Senado, aunque no contó con el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista. Queremos saber la posición del Gobierno en relación con la toma en consideración del acuerdo del Senado en el sentido de que se insta al Gobierno a considerar prioritariamente y en una primera fase el conjunto de los aeropuertos de cada archipiélago como de especial complejidad, debiendo en consecuencia darse participa-

ción a las comunidades autónomas de Canarias y de las Islas Baleares en la gestión de los aeropuertos de sus respectivos archipiélagos, así como a las administraciones insulares y municipales de las mismas. Queremos saber qué piensa el Gobierno sobre el cumplimiento de este acuerdo tomado recientemente en el Senado.

El señor **PRESIDENTE**: Turno ahora para el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Tiene la palabra su portavoz, señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Señora ministra, nuestro grupo parlamentario pidió su comparecencia porque queríamos que nos aclarase dudas en torno a la propuesta que habían presentado sobre el nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Le tengo que confesar que algunas me las ha aclarado, pero eso no significa que estemos ni mucho menos de acuerdo. Lo que nos ha explicado, desde nuestro punto de vista, es que se abre la puerta a una privatización parcial de AENA, que el papel de las comunidades autónomas y ayuntamientos será de acompañamiento y que, además, ya veremos cuándo se lleva a cabo. Esos son los titulares que saco de su comparecencia. Y eso significa que tenemos un problema, un problema político porque lo que usted ha explicado se parece como un huevo a una castaña respecto a lo que veníamos demandando. No me sorprende, porque es verdad que en este tema hemos tenido posturas diferentes durante la legislatura anterior, pero creo que el problema es mayúsculo y lo es porque, sin ir más lejos, en la primavera pasada se aprobaba una moción en el Pleno del Congreso que decía que las comunidades autónomas tendrían posición determinante y lo que veo es que con su propuesta lo que tienen es una posición, si me permite, anecdótica. Es como aquel que va a Coca-Cola —y permítame que le ponga ese ejemplo— y el responsable de la planta de turno le dice que tiene que ponerse de acuerdo con la sede en Atlanta. Pues bien, hoy los responsables de cada uno de los aeropuertos españoles, cuando se va a hablar con ellos sobre modelos de gestión arraigados al territorio, con liderazgo local y autonómico, lo que nos dicen es que nos pongamos de acuerdo con AENA, con Madrid, que es quien manda. ¿Qué es lo positivo de su propuesta? Que ustedes plantean que hay que cambiar de modelo. Ya reconocen la máxima. ¿Qué es lo negativo? Su insuficiencia y, desde nuestro punto de vista, la mala orientación, y por supuesto lo que nos preocupa más es abrir la puerta a esa privatización sin ceder en cambio un ápice o muy poquito en la autonomía de la gestión. Ese es el problema para nosotros. Como le decía, lo mejor es ese cambio funcional, esa diferenciación entre control aéreo y gestión aeroportuaria. Por fin tenemos lo que es simplemente sentido común y además es un paso imprescindible para garantizar un nuevo modelo de gestión. Es imprescindible, pero a partir de ahí hay que decir que no es suficiente y no lo es porque en el segundo aspecto, en su

modelo de gestión, encontramos una no reforma. Mantienen, desde nuestro punto de vista, un modelo centralizado, integrado, un modelo que no da autonomía, que no permite ese liderazgo entre aeropuertos donde la Administración local y las comunidades autónomas tengan un papel destacado. A ese factor le añadiría el elemento más preocupante para mí —si el segundo lo es, el tercero lo es más aún—, que es el elemento de privatización parcial y centralizada; los tres elementos se combinan. Lo digo porque creo que esa propuesta que ustedes plantean de privatización obedece a las necesidades de liquidez, de recursos, de dinero y, además, las medidas que plantean hacen inevitable una privatización futura. Dicho de otra manera, quizá otros gobiernos acaben por hacer lo que su Gobierno no se va a atrever a hacer. Y no es que lo diga yo, lo dicen destacados analistas sobre aeropuertos; lo decía Germà Bel, que sabe usted que pasa por haber sido diputado del Partido Socialista y eso significa, como mínimo, una preocupación por nuestra parte. Además, fíjense que esa privatización de AENA como conjunto puede ser más rentable que la privatización parcial aeropuerto por aeropuerto, por una razón muy simple, porque mantiene el carácter monopolístico, y manteniendo el carácter monopolístico, en la privatización parcial por supuesto que vale más enteros cada una de sus acciones. Ese es el problema, señoras y señores diputados; de esa manera se hace negocio pero no se responde a la necesidad de un nuevo modelo.

Por último, de esta intervención inicial me preocupa cuándo deberá determinarse el porcentaje. Usted ha dicho que será después de los estudios oportunos, pero ¿para cuándo esos estudios y en qué línea?, ¿eso significa incluso que el porcentaje podrá ser mayor? Quisiera que me lo aclarase porque en su intervención no se han resuelto esas dudas. Además, usted ha planteado que la privatización parcial de AENA introducirá mejoras en el modelo de gestión; que la gestión privada mejorará el funcionamiento de AENA. Lo ha dicho, señora ministra. Y paradójicamente eso es claramente contradictorio con todo su relato en torno a la gestión de AENA. Si la gestión de AENA es el ejemplo a seguir, ¿por qué tienen que introducir elementos de gestión privada cuando su gestión es precisamente un modelo ejemplar? Lo que digo es que, como mínimo, hay una aparente contradicción. A todo ello se suma —se lo digo así— un problema real. Nosotros creemos que ese modelo centralizado acaba suponiendo que hay una subordinación de la política comercial del resto de aeropuertos, y la ha habido hacia el aeropuerto de Barajas. Creo que es malo evitar la competencia entre los diferentes aeropuertos españoles; es más, todos sabemos que existen aeropuertos que no son rentables, pero a la vez existen tasas que garantizan precisamente la viabilidad de los mismos; eso existe en el modelo británico o en el alemán, ambos diferentes. Yo no abogo por el modelo británico, señora ministra, ya se lo digo de antemano, pero en ambos casos se garantiza precisamente la viabilidad de aquellos aero-

puertos que no son rentables. Por el contrario, nuestro modelo precisamente evita esa competencia y todo bajo el paraguas del argumento de que la competencia tiene que ser con Europa y que no puede existir competencia entre aeropuertos; la verdad es que no lo comparto. Además se le suma que la atracción de un aeropuerto para compañías aéreas que ofrezcan vuelos intercontinentales directos requiere del diseño de una política comercial y de la asignación de *slots* y usted lo sabe; una asignación que sea eficiente, que disponga de dotación suficiente de recursos, que invierta en mejoras, ampliación de la capacidad y autonomía para gestionar comercialmente los aumentos de la capacidad. En cambio, en su modelo de gestión todo eso no va a ser posible.

Nosotros también hemos analizado la gestión comparada con el resto de países, tanto de la Unión Europea como de la OCDE, y nos encontramos que otros entornos tienen realidades más competitivas para el transporte aéreo y esa competencia les permite poder definir estrategias propias locales y regionales que hoy ustedes no permiten que se desarrollen. Nosotros entendemos que el modelo que plantean, además de dilatarse mucho en el tiempo por lo que me ha parecido interpretar de su intervención, no solventa precisamente lo que algunos venimos reivindicando, que es un modelo que permita esta gestión desde la proximidad; un modelo que permita la participación de los entes locales, de los actores económicos en los entornos de los aeropuertos y por supuesto de las comunidades autónomas. Lo que queda claro es que esa forma de gestión autónoma e individual de los aeropuertos, coordinada en red con elementos de solidaridad que garanticen la viabilidad del resto de aeropuertos, no es precisamente lo que ustedes plantean. Nosotros creemos en ese modelo de autonomía de gestión aeroportuaria que existe en multitud de países.

Usted ha dicho —sé que aquí nos podemos enzarzar en una discusión en torno a modelos, que además la hemos tenido en otras ocasiones— que el modelo de gestión aeroportuaria español es el más generalizado y nosotros no lo entendemos así, al menos en los principales países de la Unión Europea y de la OCDE. También le digo que para nosotros no es válido cualquier modelo; para nosotros un modelo válido podría ser el modelo alemán o el austriaco. Le pongo un ejemplo. En el modelo austriaco hay participación del Estado, de los gobiernos regionales, de los ayuntamientos e incluso de los sindicatos, y por supuesto también hay participación privada. Para nosotros este sería un modelo que crearía sinergias positivas y que permitiría un modelo aeroportuario de acuerdo con la realidad española, que es una realidad de comunidades autónomas a la que ustedes deberían dar no ese papel anecdótico, sino ese papel determinante que mandata el Congreso de los Diputados en una resolución aprobada o que, por ejemplo, solicita el Parlament de Catalunya. Si vamos a los modelos comparados, en Francia existen seis aeropuertos con un modelo de gestión individualizada, por no explicarle el caso alemán, el austriaco o el de Reino Unido, pese a

que ya le digo de antemano que no es nuestro modelo a seguir.

Por último, quiero hacer una reflexión, para ceñirme al tiempo, señor presidente. Fíjese usted que en el Reino Unido se ha solicitado que determinadas empresas, una de ellas española que acumulaba la gestión de muchos aeropuertos, se desprendiesen de más de un aeropuerto para que no tuvieran el riesgo de caer en una política monopolística o pseudomonopolística en la gestión aeroportuaria de los aeropuertos británicos. Esto ha pasado en el Reino Unido. Lo que ustedes nos están proponiendo es que mantengamos ese régimen pseudomonopolístico, que abramos la puerta a esta gestión privada y lo que nos preocupa más aún, sin solventar la autonomía de la gestión, situamos un horizonte en el que entra la privatización parcial y en el que en el futuro no se descartará la privatización mayoritaria o quizá absoluta del ente AENA, y eso a nosotros nos preocupa sobremanera. Dicho de otra manera, reconociendo que hay que cambiar el modelo, ustedes lo cambian pero a peor y, como le decía, si algo tiene de positiva su comparecencia y su propuesta es el reconocimiento de que algo tiene que cambiar, y lo que tiene de negativo es lo concreto, la postura concreta.

Acabo como empecé. Señora ministra, tenemos un problema político, aunque quizá usted no, quizá usted esté en sus trece manteniendo que esa es la postura que tiene que defender, pero creo que tenemos un problema aquellos que entendemos que tenemos que ir hacia otro modelo y con esta propuesta no vamos hacia ninguna parte.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) su portavoz el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señora ministra, voy a empezar disintiendo de los que han comenzado sus intervenciones de forma previa porque ellos le han agradecido la información y yo le voy a agradecer la no información. Y no lo digo por decir. He minutado su intervención, que ha durado 50 minutos suponiendo que ha empezado a las 10 en punto y ha terminado a las 10:50. Pues bien, entre las 10 y las 10:24 ha estado usted enunciando palabras introductorias acerca de que usted cumple la Constitución, que hay unos principios con los que ha venido funcionando AENA; a las 10:24, ministra —léalo en el «Diario de Sesiones»— sus primeras palabras han sido que el Gobierno, a pesar de lo bien que funcionaba AENA, ha decidido lanzar un nuevo modelo; de inmediato ha pasado usted a hablar de la importancia económica del sector y de la importancia y del peso de AENA, y así hemos llegado a las 10:28; a las 10:28 ha empezado usted a leer los principios de lo que llama el nuevo modelo hasta las 10:33; a las 10:33 ha vuelto usted a hablar de criterios generales, de cómo hay que hacer la transición de forma prudente, etcétera; ha hablado de un calendario incierto y a las 10:50 ha termi-

nado. En resumen, ha dedicado usted al nuevo modelo entre las 10:28 y las 10:33. Pues bien, la simple lectura de lo que teníamos ya los diputados del acuerdo del Consejo lleva más de cinco minutos, es decir, usted prácticamente ni nos la ha leído, y le voy a decir más, ha evitado algunas cosas. Por ejemplo, en la nota de prensa que salió tras este acuerdo del Gobierno se decía que las comunidades autónomas podrán participar en la gestión individualizada de aquellos aeropuertos cuya complejidad de explotación y volumen de tráfico de pasajeros lo justifiquen —y añadía—, estableciéndose este en 30 millones de pasajeros al año, cifra que hoy no le he escuchado, ministra. Usted nos ha hablado de temas generales y, por lo mismo, mi discrepancia, hasta donde puedo discrepar tras esta nueva información, es efectivamente sobre alguno de los principios que usted ha enunciado. Andamos tarde porque para esto no hacía falta esperar de agosto a aquí, mucho menos desde que el Grupo Socialista anunció que iba a lanzar un nuevo modelo, hemos tenido tiempo sobrado para hacer esto. En cualquier caso, lo de tarde sería relativamente denunciabile si además no fuera a quemar. Esta es la opinión, hasta donde le he entendido, sobre algunos de los principios que usted ha enunciado.

¿Por qué le digo esto? Entre las 10:00 y las 10:24 horas, cuando usted ha empezado, ha arrancado diciendo que usted cumple con la Constitución, es decir, con el artículo 149.1.20, creo recordar de memoria. Le voy a preguntar, señora ministra, quién va a cumplir, por ejemplo, lo que dice el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía de Gernika, que dice lo siguiente: La Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en las siguientes materias; y en el punto 32 se dice: ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución. ¿Quién va a cumplirlo? Lo único que le pregunto es si usted, en el nuevo modelo, le atribuye alguna gestión a la Comunidad Autónoma del País Vasco. Si yo no he entendido mal: ninguna. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: Alguna.)** Alguna, acláremelo. Si usted prevé que en alguno de los aeropuertos que hay en el País Vasco, basándose en el artículo 10.32, que también forma parte del bloque constitucional, la Comunidad Autónoma del País Vasco, en función de esta competencia exclusiva, va a tener algún tipo de actuación. Acláremelo, porque, de verdad, me ha parecido entender que ninguna. Ninguna por qué, si le he entendido bien. Porque usted ha introducido aquí un concepto, que mi compañero Olabarria suele llamar metajurídico o una cosa de estas, que es el de los aeropuertos de especial importancia y competencia. ¿Qué es eso, señora ministra? Porque teníamos ya algún punto de referencia basándonos en lo que eran los aeropuertos de interés general y al Real Decreto de 2858/1981 que decía que serán calificados de interés general determinados aeropuertos. Ahí había unos criterios muy discutidos y muy discutibles en su aplicación.

Si ahora usted me introduce el nuevo concepto de complejos, ¿qué es eso, señora ministra? Porque si me hubiera dicho los de más de 30 millones, lo hubiera entendido, pero lo de la complejidad, eso no lo entiendo, es decir, no sé cómo lo van a aplicar. Una aplicación arbitraria de este tema es, lo que deduzco que usted prevé, que el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía de Gernika va a tener contenido cero, y le estoy hablando del Estatuto de Autonomía de Gernika que tiene 30 años, porque se hizo en base a los criterios jurídicos que entonces imperaban y uno era el de interés general. Ahora, de pronto, no sé si usted prevé en el nuevo modelo que va a haber algún aeropuerto que no sea de interés general, si de pronto establecen tres tipos: los de no interés general, los de interés general y los de especial complejidad. No lo sé, señora, esto es un galimatías jurídico. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: No.)** Sí, usted me dirá cuál es el criterio por el que usted va a entender que algunos son de especial complejidad y otros no, salvo que nos lo aclare, insisto, y después de aclararlo, quiero saber si el artículo que cito del Estatuto de Autonomía de Gernika va a tener algún —fjese— mínimo contenido. No ya una participación determinante, no, un mínimo contenido. Quiero que me explique si en relación con los aeropuertos de Vitoria, de Bilbao o de San Sebastián, por hablar de casos prácticos, la Comunidad Autónoma del País Vasco va a tener en el nuevo modelo algún grado de gestión. Si usted lo prevé; esta es mi pregunta. De forma que en esto todos debiéramos ser rigurosos y aceptar el bloque constitucional en lo que nos gusta y en lo que no nos gusta.

En segundo lugar, usted ha hablado de que los aeropuertos funcionan dentro de AENA en red. Esto de red da para todo, señora ministra. Esto de red da para todo. También a una estructura jerárquica de arriba abajo hay quien la llama red. El gran teórico sobre el tema de la redes en el siglo XXI es don Manuel Castells y el concepto de red o de funcionamiento en red que defiende el señor Castells no es el que ha venido operando a través de AENA ni el que ustedes proponen en este momento. Porque la red parte de que se hace la red en base a un grado de autonomía de los distintos entes que participan en esa red, no a que un señor, una señora, una institución o quien sea, decida que va a ordenar todo y como yo ordeno todo, a eso le llamo red. Para eso no hacía falta el concepto de red. Ese es un concepto de red, por entenderlo así, muy especial. Por ejemplo, en educación ¿hay que funcionar en red en el Estado, sí o no? Creo que sí, pero se han hecho previamente las transferencias. Eso es buena red en un Estado autonómico. En un Estado que no quiere ser autonómico evidentemente se pueden utilizar los conceptos de red que a cada cual le convenga, pero si uno cree que también en educación, aunque se hayan dado trasferencias sobre competencias, hay que funcionar en red, es que hay que dar autonomía a los distintos agentes que luego funcionan en red. De forma que el concepto de red no vale así, sin más, para todo, al menos en el concepto que tiene mi grupo de lo que sería

funcionar en red en un Estado autonómico. No en un Estado centralista, sino en un Estado autonómico en el que se cumpla el artículo 149.1.20.<sup>a</sup>, pero también el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía de Gernika, por solo poner un ejemplo, aunque podrían ponerse otros. Ese concepto de red hay que someterlo a debate.

Usted dice que competir y complementar son contradictorios. Yo no lo creo, señora ministra. He escuchado a muchísima gente, a muchísimos políticos y no le digo ya a teóricos, decir a las empresas que tienen que aprender a competir y a cooperar. Lo he escuchado infinidad de veces. Y ¿por qué en el sistema aeroportuario no puede ser lo mismo, competir y cooperar o, si quiere usted, competir y complementarse? ¿Por qué eso no es posible cuando todos dicen —al menos yo lo he escuchado e incluso en alguna ocasión me ha tocado hablar a los empresarios sobre esta decisión— que hay que aprender a competir y al mismo tiempo ser capaces de cooperar? ¿Por qué esto no vale para el sistema aeroportuario? ¿Por qué usted plantea de antemano una contradicción entre grados de competencias que pudiera haber entre los aeropuertos del Estado y un sistema de cooperación entre ellos? ¿Eso por qué? ¿En qué modelo teórico se sustenta eso? Creo que en ninguno, porque esto de competir y colaborar vale también en otros modelos, y no voy a entrar en el debate de los distintos modelos que hay en Europa, pero es evidente en el caso de Francia. Conozco el caso del aeropuerto de Biarritz que lo tenemos en el País Vasco norte y allí están, lógicamente, los agentes locales interviniendo en la gestión del aeropuerto, y no es precisamente el Estado francés un Estado descentralizado, por otra parte, pero hasta ahí han llegado. Lo que no entiendo es por qué nosotros tenemos que ir en este tema a un grado de descentralización superior a países que, sin embargo, no son ni mucho menos descentralizados y ya no le digo a nivel autonómico. No le quiero poner el caso de Alemania porque me extendería en exceso.

Voy terminando, señora ministra. La conclusión que iba sacando —y que en algún momento he pensado, a lo mejor nos lo dice la ministra—, después de oír lo bien que ha funcionado y cómo en el concepto de costes somos lo mejor de Europa y del mundo, era: no cambiamos nada, señora ministra. Para qué hace falta cambiar si todo ha funcionado tan magníficamente. Si no se tienen en cuenta los principios del bloque constitucional y, al mismo tiempo, en la práctica a efectos económicos ha funcionado tan bien, al final creo que no se cambia nada. Se cambia una cosa, es cierto, por imperativo europeo, que es el de separar lo que es la gestión aeroportuaria del resto de las gestiones. Queda el AENA viejo y el nuevo AENA queda en el cien por cien. Luego, en un concepto indeterminado, sabemos que en este AENA nuevo entran las iniciativas privadas y entran las comunidades autónomas, aquellas que alguien considere —en un concepto jurídico indefinido— que son de especial complejidad. Este es un camino que, dicho así, suavemente, no merece la pena y, desde luego, no

responde a las expectativas creadas en este campo por el propio señor Zapatero desde la legislatura anterior. Las expectativas que se habían creado —porque había una decisión política en ese sentido— eran de un modelo notablemente más nuevo que este que se propone, en el que la participación de las comunidades autónomas no se reducía a aquellos casos de extrema complejidad de un aeropuerto, que —insisto— todavía no sé hasta dónde alcanza. Tengo por aquí un recorte de prensa que, cuando el Gobierno tomó la decisión que tomó, decía: La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, aseguró ayer que todos los aeropuertos españoles recibirán el mismo trato en el nuevo modelo de gestión aeroportuaria, que dará entrada a la participación privada y de las comunidades autónomas. Yo hoy no le entiendo eso. Igual estoy equivocado. Mi resumen es que ha dedicado usted muy poco tiempo no ya a explicar los principios que se enunciaron en agosto —con la lectura de eso se le iban los cinco minutos que ha dedicado a ese tema—, sino a darnos detalles para que todos supiéramos lo que va a pasar, en mi comunidad autónoma y en el conjunto del Estado. Supongo que el resto estarán preguntándose a sí mismos qué pasa, además de los casos del aeropuerto de Madrid, del aeropuerto de El Prat y no sé si de alguno más. Esta explicación todavía se nos debe, señora ministra.

El señor **PRESIDENTE**: Turno para el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra su portavoz, el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, por cortesía parlamentaria, hay que agradecer la presencia de la señora ministra aquí, pero tan solo hay que hacerlo por cortesía parlamentaria. Sabe la señora ministra que nuestro grupo propuso en esta misma sala en el mes de agosto su comparecencia para dar cuenta de este acuerdo del Consejo de Ministros. Nuestra propuesta, compartida también por otros grupos, fue aprobada por unanimidad. Luego, el trágico y desgraciado accidente que ocurrió nos llevó a todos a aplazarla —nadie lo hubiera entendido de otra forma—, con el compromiso explícito, por boca del presidente de esta Cámara, que me merece el máximo respeto institucional, de que se sustanciaría durante el mes de septiembre. Pasó el mes de septiembre. Nos parecía que el accidente todavía estaba reciente y no cabía venir a esta Cámara aún, todos los comprendíamos. Pasó octubre y pedimos al presidente de la Comisión que formalizara la convocatoria. A pesar de los desvelos del presidente de la Comisión, que agradecemos —quisiera que constara en el «Diario de Sesiones» mi manifestación—, no hubo respuesta, y dos grupos, el Vasco y el de Convergència i Unió, tuvieron que pedir amparo al presidente de la Cámara. Este amparo se produjo, yo lo agradezco y quiero que conste en el «Diario de Sesiones», pero a pesar de ello, hasta hoy, hasta finales de diciembre, no ha llegado esta comparecencia. Por tanto, cortésmente, bienvenida sea, señora ministra,

pero, francamente, me parece que las cosas no se están haciendo nada bien.

Hoy hemos asistido, queridos amigos y amigas, al certificado de defunción de un nonato. Este modelo nace muerto. De hecho ya nació muerto, porque nació con tres folios. Esto es todo lo que se conoce. Yo pedí una ampliación, pero no había más o no se nos dio más. Simplemente fue una respuesta a una demanda social importante —en Cataluña fue muy importante, pero también en otras partes, como la Comunidad de Madrid, Canarias, País Vasco, Galicia y muchas partes de España— de cambio del modelo. Hubo un compromiso del presidente del Gobierno, que según dijo el señor ministro, se cumpliría antes de final de julio. Esto se aprobó a finales de julio o primeros de agosto, pero sin ganas. Fue un documento que nació sin ganas de cambiar. Las no ganas de cambiar se comprueban cuando usted, señora ministra —yo no tengo el rigor del señor Beloki y no me he dedicado a minutar su intervención—, ha dedicado solamente veinte minutos a justificar algo injustificable. No comprendo que usted se dedique a justificar que aún perviva un modelo en red, porque esto no es cierto de ninguna de las maneras. No sé quién le prepara las intervenciones, pero esto es lamentable. Ejemplo de red: los aeropuertos de Londres. Ferrovial debe vender tres de sus aeropuertos en el Reino Unido, se va a quedar solo uno. Es una red local, pero además no se la dejan tener. Dice usted que en Alemania también es red. ¿Cómo que es red en Alemania? Munich es de Munich; por cierto, propiedad del Estado de Baviera el 51 por ciento. En cuanto a Frankfurt, dice usted que tiene red, pero lo que tiene son dos pequeños aeropuertos que no tienen nada que ver con el concepto de red moderno del profesor Castells. No es una red. Los aeropuertos de París no son una red, son los aeropuertos complementarios de París. Son grupos de aeropuertos, pero esto no tiene nada que ver con el concepto amplio —veintiocho o veintinueve instalaciones aeroportuarias— de la red de AENA. Por tanto, esta información, que los propios medios de comunicación saben que nos es cierta, no es verdad. Los únicos dos aeropuertos que funcionan en una red potente y completa, universal en su territorio, como puede ser la de AENA, son los aeropuertos españoles. Este modelo ya no queda. Es así. Además cuente usted la participación no estatal en varios de ellos. Por ejemplo, participación mayoritaria de las administraciones locales y regionales: más del 50 por ciento en Frankfurt, Munich, Manchester, Milán, Viena, Düsseldorf, los aeropuertos provinciales de Francia; con participación entre el cero y el 50 por ciento en el capital —usted dice que en el capital no—, Amsterdam, que no es pequeño, Zurich, Madeira, los aeropuertos regionales de Francia. Esta voluntad de machacar en el concepto de red me parece francamente desafortunada. Simplemente creo que usted defiende la red de AENA porque no quiere cambiar nada. A lo mejor ha pactado con los representantes sindicales de los 12.000 trabajadores de AENA —que nos merecen el máximo respeto, que

están haciendo un excelente trabajo y a los que nosotros siempre hemos manifestado nuestro convencimiento—, pero usted no es ministra, dicho con todo respeto, por esos 12.000 votos, sino por los 12 millones de votos que tuvo el señor Zapatero. Usted se debe a esos 12 millones; este señor de aquí, a sus 11 millones, y yo a mi millón de votos, con todo el respeto a los 12.000 trabajadores de AENA, que algunos votarán por ustedes y otros, seguramente, votaran por *Convergència i Unió*. Estos ciudadanos nos están diciendo que cambiemos el sistema. ¿Qué significa cambiar el sistema? Significa individualizar la gestión, introducir elementos estratégicos de red en el sentido que tan bien definía en señor Beloki. La red que hay que tejer es la que se ha tejido en la gestión portuaria. Ahí sí que hay una red en la que está el Estado, que está; en la que están las comunidades autónomas, que están; en la que están los ayuntamientos, que están; en la que están los sindicatos, que están; en la que están los representantes empresariales, que están. Cada cual aporta a esta red aquello que representa. Además, Barcelona y Valencia compiten y, compitiendo entre sí, están ganando la batalla a Marsella y a Génova, sin necesidad de ningún papá ni mamá Estado que les diga: El interés público solo lo defiende yo. Señora ministra, el interés público, que usted y yo compartimos —a mí me consta esta defensa a ultranza del interés público—, nos hace defender las empresas públicas —a mí me encantan las empresas públicas, si son eficientes—, pero no tiene usted que otorgarse la exclusividad diciendo que, como es público, el Estado tiene que defenderlo. No es verdad. El presidente del puerto de Barcelona, el de Gijón, el de Valencia o el que sea, están actuando como defensores del interés público y han sido nombrados por usted a propuesta del presidente de la respectiva comunidad autónoma. Me parece que, si se quiere cambiar de modelo, hay que tener claras estas ideas y entonces no estaremos discutiendo si las comunidades autónomas tienen que estar presentes, pero con uno menos de la mayoría porque si pasan la mayoría esto ya es el desastre y el caos. No es verdad. Yo no sé si tienen que tener la mayoría, lo que yo sé es que debemos tejer una nueva red, la red estratégica de todos los que participan en lo que podríamos llamar el negocio y el servicio aéreo, porque es negocio y es servicio, y un nuevo modelo significa esto, señora ministra. Yo estaba convencido, quizá porque soy un optimista, de que hoy nos diría usted algo más, nos diría algo para avanzar. Usted, incluso después de esta defensa numantina de algo indefendible como es lo de la red, nos dice: Hay que lograr una mayor estabilidad institucional. Es verdad, tiene razón, deberíamos ser capaces de definir un modelo, como se definió en el año 1997 el modelo portuario, que ha sobrevivido y que nadie en estos momentos cuestiona, y que, desde este punto de vista, pudiéramos definir un nuevo modelo. Pero un nuevo modelo que tenga estabilidad institucional es un modelo que hay que pactar con alguien. No sé lo que dirá el representante del Partido Popular, a lo mejor está de acuerdo, aunque tengo la

sensación de que no es así; nosotros somos el tercer grupo de la Cámara y además contamos con el aval —lo ha dicho el señor Herrera— de un acuerdo unánime del Parlament de Catalunya; incluso dentro de su grupo puede haber diputados y diputadas que estén absolutamente de acuerdo con los planteamientos que yo defiendo, que en definitiva son los que se defendieron en el Parlament de Catalunya y que he oído por boca del actual presidente de la Generalitat de Catalunya, que es de su partido, por cierto. ¿Con quién va a pactar usted todo esto, con los 12.000 trabajadores de AENA? Repito, me parece fantástico que usted logre la paz social —no a cualquier precio—, pero, además de estos 12.000 trabajadores, las leyes las aprobamos los 350 diputadas y diputados de aquí y me parece que aquí, hasta ahora, no ha hallado usted ninguna complicidad. Por nuestra parte no la puede tener, de ninguna manera. Me gustaría que usted hubiera dado pautas para avanzar algo; me gustaría que usted reconociera que este concepto de la red del siglo XIX, porque no es del siglo XX sino del siglo XIX, este concepto jerárquico, cerrado, a la Bernardo Ward —que tampoco era del XIX, era del XVIII—, de la centralización absoluta, está muerto, está enterrado. Vayamos a un nuevo concepto. Crear una red en la que el presidente de Comisiones Obreras de Cataluña esté sentado en la Autoridad Portuaria de Barcelona sería un éxito indudable, pero este modelo suyo no lo permite. Es cierto que dice que el presidente de la Generalitat puede nombrar a tres miembros, uno de la Cámara de Comercio, uno de Comisiones o de UGT y un funcionario de la Generalitat, pero esto es la anécdota. Deje participar, deje crear. Hay un gran caudal. Usted no me ha oído críticas de cómo está trabajando la gente de AENA ni voy a contradecir los datos porque me parece que está trabajando bien, pero es una cuestión de modelo. La capacidad creativa que tenemos en AENA, con un buen modelo, nos permitiría liderar del todo el sector aeroportuario, que además lo necesitamos.

Señora ministra, hay temas que tenemos que tener claros. La entrada de un 30 por ciento de capital privado. Para nosotros esto es accesorio, sin embargo, estaría bien, porque estamos en tiempos complicados, que nos dijera usted a qué banco de negocios le ha hecho este encargo, no sea que mañana salgamos todos en la portada de algún periódico. Nos gustaría también —se lo vamos a pedir por escrito— que nos dijera qué tipo de contrato se ha hecho y qué suma se le ha pagado, porque tenemos que controlar. En estos momentos, encargarle a un banco de negocios que coloque el 30 por ciento de una empresa pública me parece, como mínimo, una temeridad.

Segundo elemento. Hay que cumplir las resoluciones del Parlamento. En realidad, habría que cumplir con esto sin que el Parlamento lo dijera, pero es que usted tiene una resolución de marzo del año pasado del Parlamento en la cual se instaba a AENA a incorporar una contabilidad analítica independiente para cada uno de los aeropuertos que gestiona, la cual debe permitir conocer con detalle los ingresos, gastos e inversiones efectuadas en

cada aeropuerto. Por cierto, antes se disponía de esta contabilidad, pero a partir de un momento determinado desapareció. Supongo que este banco de negocios le explicará que si quiere usted vender el 30 por ciento de algo, quien compre esto, como mínimo, querrá conocer esta contabilidad. Si al final resulta que todo esto es una treta para que alguien —no sé si AENA, este banco de negocios o los ciudadanos normales— conozca la contabilidad de cada uno de los aeropuertos, me parece que sería bueno. Por cierto, señora ministra, me han dado ya varias respuestas en relación con esta pregunta y siempre es la misma, que se está elaborando. Llevan ya dieciocho meses diciendo que se está elaborando, yo creo que no está bien ocultar datos tan importantes como estos, sobre todo cuando se defiende la red. Para caracterizar a la red, al menos habría que dar estos datos.

Señora ministra, en definitiva, nuestra posición es conocida: Hay que cambiar el modelo. Si se quiere seguir con el modelo más o menos disfrazado, no podrá contar con nosotros. En todo caso, a nosotros, como siempre, nos gustaría poder avanzar y que usted nos explicara este modelo, que lógicamente es suyo, y que además nos dice que está pactado con los sindicatos de AENA, lo cual también me parece muy bien, como he dicho antes. Si usted cree que hay algún margen para que nosotros u otra fuerza política podamos negociar y discutir sobre el concepto de interés público, y nos dice cómo podemos participar en este proceso todos los que defendemos el interés público, nosotros participaremos; si, por el contrario, es un tema cerrado —creo que de sus palabras se desprende fácilmente— en el que usted ya ha llegado a la conclusión de dividir a AENA en la AE y en la NA y que en esta legislatura no habrá tiempo para más, será más de lo mismo, y una verdadera lástima porque con el inmenso caudal humano que tenemos en AENA, con la buena labor que se ha efectuado, con las ganas de participar y de aportar de tantos entes sociales, políticos y económicos, tendríamos todos los ingredientes que alguien que esté en el Gobierno pueda soñar para cambiar de modelo. Si usted cambia a un modelo de verdad, señora ministra, va a ser usted la protagonista de un gran éxito. Si usted sigue por esta línea, vamos a hacer un bonito funeral de un nonato, como san Ramón.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a coincidir con los otros grupos en algunas cuestiones, evidentemente no en todas. En lo que sí tengo que coincidir necesariamente, señora ministra, es en que usted debería haber venido antes y lo ha dejado para la última semana de este periodo de sesiones. Bien es verdad que en agosto todos estuvimos de acuerdo en que debía aplazarse su comparecencia por el luctuoso accidente de Spanair, pero haber dejado pasar tres meses y medio más para comparecer y explicar el nuevo modelo aeroportuario nos ha parecido un exceso, máxime si tenemos en cuenta que tampoco

se han añadido grandes cosas a lo que conocíamos del modelo aeroportuario. Nosotros teníamos la confianza de que íbamos a conocer el modelo con anterioridad, pero no lo hemos conocido hasta la última semana. Señora ministra, creo que lo que hemos hecho en realidad ha sido perder los tres meses y medio y en ningún caso hacer algo que parecía evidente y en lo que se enmarcaba esta decisión, porque si bien no se ha puesto hoy encima de la mesa, hay que recordar que el acuerdo de 1 de agosto de 2008 se correspondía con una de las medidas económicas del Gobierno para la lucha contra la crisis. Por tanto, que se haya demorado sin justificación tres meses y medio una medida de estas características pone de manifiesto o bien que el Gobierno no tiene las ideas claras en cuanto a la crisis, o bien que esta es una medida que en nada ayuda a superar la crisis y que de lo que estamos hablando es de otra cosa.

Quisiera destacar, señora ministra, que le agradezco los datos que nos ha dado esta mañana, que son importantes, y también que, después de todas las intervenciones que hemos oído, el Grupo Parlamentario Popular es el primer grupo que interviene representando al conjunto de los españoles, y también a los gallegos, a los canarios, a los vascos y a los catalanes. Hemos visto que hay algunas manifestaciones e intervenciones que se reducen a una visión excesivamente territorializada del problema, cuando en el Congreso de los Diputados todos estamos representando a la soberanía nacional y todos debíamos de tener la finalidad de la mejora de las condiciones del sistema aeroportuario en España como el faro al que dirigiéramos nuestras intervenciones. Por tanto, quiero repetir esta circunstancia porque el Grupo Parlamentario Popular quiere representar hoy aquí no solamente a los catalanes, a los vascos, a los canarios y a los gallegos sino también al resto de todos los españoles, y ahora lo he dicho en el sentido contrario para que nadie entendiera que había una prioridad.

Señora ministra, estamos de acuerdo en algunas cuestiones de las que usted ha dicho hoy: AENA funciona bien. Pero AENA no funciona bien solo gracias a la gestión del Partido Socialista sino que funciona bien gracias a la labor conjunta de todos los últimos gobiernos, entre ellos, los del Partido Popular, que fueron los que aprobaron todos los planes directores que dan lugar a la infraestructura que en este momento tiene AENA en explotación. Se lo quiero recordar porque la semana pasada usted dijo que la T-4 prácticamente la había hecho usted. Señora ministra, la T-4 es una obra que terminó el Partido Popular, que diseñó para que se gestionara y funcionara así el Partido Popular y que usted tardó un año entero en ponerla en servicio precisamente para parecer que el Partido Socialista había hecho algo. No quiero con esto polemizar, señora ministra, pero usted podía haber hecho aquí un mínimo reconocimiento a las labores que se habían hecho en anteriores gobiernos, aunque solo hubiera sido por elegancia, señora ministra.

En el Partido Popular creemos tener las ideas claras en cuanto a lo que tiene que ser el modelo aeroportuario y también creemos que hay que señalar aquí en esta comparecencia, en la que pensábamos que usted iba a desmenuzar muchísimo más cuál era el contenido de este modelo, cuáles son las cuestiones a cambiar y cuáles las cuestiones a mantener. Porque es verdad que AENA funciona bien, pero también es verdad que es mejorable su gestión, como todo en esta vida.

Para empezar por lo que el Partido Popular piensa en cuanto a las cuestiones que debe garantizar el modelo hay una que ha sido renuente en las intervenciones anteriores y es el mantenimiento o funcionamiento del sistema en red. Evidentemente, señora ministra, nosotros creemos que tiene que funcionar en red. Yo no voy a entrar aquí en cuáles son los aeropuertos que siguen funcionando en red y los que no. No voy a entrar aquí en una discusión de si Munich lo es, o no lo es, y si los aeropuertos ingleses u holandeses lo son. No, señora ministra. No hay que entrar en esas cuestiones. El funcionamiento en red del sistema español ha demostrado su eficacia y como el sistema en red del modelo español ha demostrado su eficacia, creemos que es bueno para la situación geoestratégica de España, para su oferta turística, para el *checks and balances* que existe con el resto de aeropuertos europeos que tenga que seguir funcionando. Y tiene que seguir funcionando respetando el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y todos los estatutos de autonomía, que no son incompatibles, porque estamos hablando de los aeropuertos de interés general y nada más que estamos regulando el funcionamiento de aeropuertos de interés general, definidos, como ha dicho el señor Beloki, por la orden del año 1981, y que la redacción que el mismo nos ha leído aquí de: sin perjuicio de... está aclarando que la competencia del Estado está residenciada en los aeropuertos de interés general, como todo el mundo sabe. Por tanto, no hay incompatibilidad y sí incumplimiento. Esto no tendría por qué decirlo yo, pero, a veces, las palabras provocan que uno tenga que aclarar algo que parece obvio. Por tanto, estamos de acuerdo en el funcionamiento del sistema en red y nada más vamos a añadir.

En cuanto a la segunda cuestión que tiene que garantizar el modelo, que es el mantenimiento de las inversiones, señora ministra, hemos visto en los últimos años, tanto en la pasada legislatura como en las anteriores, en todas, que se han hecho inversiones importantísimas en nuestro modelo aeroportuario y, por tanto, esas tienen que seguir haciéndose y hay que seguir invirtiendo, no solamente para garantizar nuestra competitividad y eficacia, sino también para ir mejorando.

La tercera condición es que hay que mantener los empleos, tanto los casi 13.000 directos que tiene en este momento AENA, como los 430.000 inducidos, porque hay algo que aquí se olvida y es que una parte muy importante de la gestión aeroportuaria ya está privatizada. Yo quisiera recordar aquí que AENA ingresa más de 400 millones de euros anuales como ingresos de

empresas privadas por las explotaciones comerciales, de los aparcamientos, de los coches de alquiler o de la restauración. Por tanto, eso hay que mantenerlo.

El cuarto principio, señora ministra, es el principio de igualdad y de solidaridad con todos los españoles y territorios de España. Señora ministra, AENA y el funcionamiento de nuestro modelo aeroportuario tiene que tener una visión global del interés público y no territorial. Por tanto, ese principio de igualdad y de solidaridad en segundo lugar es imprescindible mantenerlo como elemento del modelo de AENA.

En quinto lugar, tenemos una especial responsabilidad con algo que aquí se ha dicho de escasa manera, que es el servicio público reforzado que tenemos con las islas y con Ceuta y Melilla. El transporte público aéreo en las Islas Baleares, en las islas Canarias y con Ceuta y Melilla tiene necesariamente que tener un carácter reforzado porque están privados de todos los medios de transporte, excepto el marítimo y el aéreo y, por tanto, es una cuestión a tener muy en cuenta.

El siguiente principio sería la mejora de la gestión. Nosotros no tenemos ningún inconveniente en que se amplíe la gestión privada en los aeropuertos a más de la parte que ya está privatizada. Ahora bien, señora ministra, la incorporación de los privados no es una finalidad en sí misma, ni para conseguir fondos económicos, en ningún caso; es para mejorar claramente la gestión de los aeropuertos.

El siguiente principio es el de la participación de las comunidades autónomas, ayuntamientos y entes territoriales que, evidentemente, el Grupo Parlamentario Popular cree que deben intervenir en las decisiones estratégicas que afecten a cada aeropuerto por su localización territorial; no podía ser de otra manera. Ahora bien, señora ministra, lo que sí creemos es que no tiene ningún sentido que tengamos que distinguir entre aeropuertos más complejos o menos complejos, aeropuertos con más de treinta millones de pasajeros o con menos, para la intervención directa en los consejos de administración. Nos parece que la intervención de las comunidades autónomas tiene que ser igual en todos los aeropuertos españoles y el Gobierno del Estado debe propiciar que cualquier decisión estratégica, operativa y de funcionamiento global, no local, del aeropuerto requiera la intervención previa y la opinión de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos.

Señora ministra, los dos últimos principios que entendemos que hay que salvaguardar son: en primer lugar, el mantenimiento de la responsabilidad y la titularidad estatal; en segundo lugar —pero no por ello menos importante—, el de la seguridad. Creemos que la seguridad es una cuestión que hace algunas aguas. No voy a profundizar hoy en ella porque no es momento, ya que estamos hablando de otra cosa, pero evidentemente, señora ministra, parece claro que la seguridad es un elemento a mejorar en el nuevo modelo de gestión. Esto es en cuanto a los principios que creemos que debe contener el nuevo modelo aeroportuario. Evidentemente,

estamos de acuerdo en la separación entre la navegación aérea y lo que es la explotación en sí de los aeropuertos.

Señora ministra, le quiero destacar algunas cuestiones del nuevo modelo aeroportuario. El nuevo modelo aeroportuario —en contraposición con lo que he dicho antes— no puede ser una excusa para recoger dinero y, tal como están las cosas, no queremos que venga también Lukoil a comprar parte de Aena en España. Le estoy señalando las cuestiones que no queremos que pasen. No queremos, señora ministra —y lo queremos destacar—, que se rompan los principios de solidaridad y de igualdad de todos los españoles en el trato de este servicio público que es el transporte aéreo. Hacemos una crítica clara de la distinción de los aeropuertos de Madrid y de Barcelona como participantes según sus condiciones en esas sociedades gestoras de aeropuertos, porque tampoco quisiéramos, señora ministra, que con esto estemos cumpliendo con una promesa al Gobierno de Cataluña; que estemos cumpliendo, por la gatera, con una decisión anterior, no nos gustaría que el modelo aeroportuario español sea un quítate tú para que me ponga yo, porque eso no tiene sentido, no está demostrado en ningún caso, al contrario, se ha reconocido la buena gestión de Aena, por tanto, que ello mejoraría claramente la gestión está por demostrar. El último elemento que no quisiéramos en el Partido Popular sería perder nuestra competitividad internacional y poner en riesgo nuestro sector turístico.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Como cuestión de orden —aunque sin profundizar mucho y debido a lo que han manifestado algunos portavoces— quiero dejar claro que la señora ministra de Fomento ha venido cuando así se ha acordado por la Junta de Portavoces. Todo el mundo recuerda dramáticamente la fecha del 20 de agosto en la que unánimemente todos los portavoces decidimos posponer este debate y celebrar el día 29 —tan solo nueve días después, en un tiempo récord— el debate sobre las causas del accidente. Hemos hablado los portavoces de manera privada en multitud de ocasiones sobre que no era el momento por la situación derivada del accidente y luego vino la crisis económica pero, sorprendentemente, hoy se lanza aquí un reproche a la ministra —que yo no puedo omitir— por la tardanza de cuatro meses para un debate que la propia ministra de Fomento había solicitado voluntariamente. Creo que no es justo y por eso lo digo. Ha venido cuando la Junta de Portavoces así lo ha decidido, que ha sido cuando se acordó.

Entrando ya en el tema de hoy, me gustaría decir que después de estar oyendo las distintas intervenciones de los portavoces, sobre todo nacionalistas, creo sinceramente que las posiciones expresadas por los responsables del Gobierno sobre esta materia en los últimos años han

sido siempre muy claras. Ciertamente es que en algunas ocasiones no pudieron ser muy precisas porque no se aprobó el modelo de gestión hasta el 1 de agosto, pero fueron muy claras, cuestión a la que hoy la ministra ha hecho referencia en su primera intervención. Les digo esto, señorías, porque una cuestión distinta es que haya habido por ustedes muchas ganas de entender cosas diferentes a las que se decían; posiblemente ha sido eso, que ustedes tenían muchas ganas de entender cosas diferentes a lo que siempre —y he conservado todas y cada una de las manifestaciones que se han hecho a este respecto— hemos debatido aquí. Les tengo que decir que eso no es un problema del comunicador, es un problema del receptor, que a veces quiere oír cosas que no es lo que se dice y, al final, se siente confundido. La ministra de Fomento, en su primera exposición sobre el acuerdo del Consejo de Ministros, ha dejado claras las líneas básicas, que son coherentes con lo que ha repetido en los últimos años el Grupo Parlamentario Socialista y con lo que llevó en su programa electoral —y ahí está— el Partido Socialista en las elecciones generales del 9 de marzo. Señor Macias, ha comentado que los ciudadanos están diciendo que cambiemos el sistema y eso es precisamente, con la mayoría que nos dan los ciudadanos, con cerca de once millones de votos, lo que está haciendo el Gobierno socialista. Obviamente, esto lo está haciendo sin olvidar algo que, desgraciadamente, yo nunca le he oído o si se lo he oído lo ha dicho con la boca pequeña, y que es vital en este punto de partida, que AENA ha demostrado en sus dieciséis años —y digo bien, dieciséis años; por tanto, no solo con este Gobierno, sino con el Gobierno anterior del Partido Popular y eso hay que reconocerlo— una gran eficacia en la gestión. Ha funcionado y funciona bien; ha aumentado —que esto es muy importante— la capacidad de nuestros aeropuertos anteponiéndose en el tiempo —y ahí están los aeropuertos no solo de Madrid y Barcelona, sino de Málaga, Alicante, Canarias, etcétera—; ha mantenido —y esto, a veces, es una discusión de besugos porque es una discusión que está clara— y mantiene las tarifas más bajas de Europa y son, además, las más competitivas. Esto lo ha dicho la ministra pormenorizadamente aunque sé que a algunos no les gusta oír eso, pero esa es la realidad contable y económica y que nadie puede negar. Ha permitido la autosuficiencia financiera que, en estos momentos de crisis, es vital que se siga manteniendo. Los españoles no gastan un duro de los Presupuestos Generales del Estado en las inversiones que acomete AENA. Es bueno que de vez en cuando ustedes digan esto en voz alta porque eso también es hacer patria, sentirse satisfechos de que nuestras empresas públicas —que tanto defendemos, señor Herrera— funcionen. AENA ha funcionado durante estos dieciséis años y sigue funcionando. Por tanto, AENA es un buen modelo, tanto a nivel nacional como internacional, y así se ha reconocido. El Grupo Parlamentario Socialista entiende, al igual que el Gobierno, que ese convencimiento de la eficaz gestión que ha desarrollado AENA con su actual modelo, ese buen funcionamiento, no tiene por qué ser impedimento, en la línea que

ha marcado la ministra, para llevar a cabo el nuevo modelo de gestión consecuencia de las resoluciones que hemos aprobado aquí, del programa electoral del Partido Socialista y de los pronunciamientos estatutarios. Porque, señor Beloki, quiero recordarle —yo sí he estado muy atento— que la señora ministra en su intervención le ha dicho expresamente —le cito-: Artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución española. Le recuerdo que el mismo otorga al Estado la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general del Estado, el control del tránsito y del espacio aéreo. Esto es constitucionalmente riguroso y respetuoso con lo que usted acaba de manifestar del Estatuto de Gernika. No sé dónde está la contradicción del planteamiento que ha hecho la ministra. **(El señor Beloki Guerra: Ya lo explicaré.)** Estamos esgrimiendo la Constitución española que, por cierto, el Partido Socialista también apoyó. El planteamiento que ha hecho la ministra es absolutamente riguroso y respetuoso con el Estatuto de Gernika que usted ha sacado aquí hoy a colación. Por tanto, creo que ese objetivo de las líneas básicas de dotar a la gestión aeroportuaria del nuevo modelo de una estabilidad institucional mayor si cabe, dando participación, como se ha dicho, a las comunidades autónomas —cosa distinta es que sea como ustedes querían—, afrontando con eficacia las necesidades de la demanda del tráfico aéreo durante los próximos años, dando participación también al sector privado, que ha sido reconocido también por entidades privadas como positivo, dentro todo ello de un espíritu de colaboración entre administraciones, nos parece positivo. Se da, señores de los grupos nacionalistas, un paso más allá, pero se mantiene básicamente lo que hemos dicho al principio, el modelo con sus dos características: autosuficiencia financiera y gestión en red. Eso nos parece muy importante. Podemos mejorar y modificar este modelo, pero hay que hacerlo con mucho cuidado, como creo que se intenta hacer por parte del Gobierno socialista, teniendo en cuenta el buen funcionamiento y la eficacia del sistema que tenemos. Soy consciente —quizás algunos no porque ven desde otra óptica—, y mi grupo parlamentario también, del enorme esfuerzo que vienen haciendo los gestores de AENA, del Ministerio de Fomento y por tanto del Gobierno socialista, para llevar a cabo la transformación, ese nuevo modelo con estas premisas básicas que no podemos olvidar, porque pretendemos abrir un nuevo modelo dando un paso adelante pero teniendo en cuenta estas características que no podemos aparcarse porque sería un grave error cambiar un modelo que funciona eficazmente y bien por un modelo que no lo haga. En este sentido, me satisfacen algunas intervenciones que se han hecho y que quiero aclarar —aunque sin lugar a dudas lo hará la ministra—, como la del señor Perestelo de Coalición Canaria y la del señor Ayala. Sé que les preocupa el tema de la solidaridad y el de la insularidad, pero estoy convencido de que este nuevo modelo va a seguir el sistema de solidaridad e igualdad que hemos mantenido hasta ahora. Señor Perestelo, sin lugar a dudas, usted sabe —me gustaría haberlo oído hoy— que excepto los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Málaga y Palma,

el resto de los aeropuertos españoles son deficitarios. ¿Cómo no va a mantener un Gobierno socialista con esa situación la solidaridad e igualdad? No lo he oído en algunos intervinientes y me sorprende. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** A lo mejor lo ha dicho usted, señor Ayala, pero como estoy griposo hoy y tomando medicamentos igual se me ha pasado. En todo caso, le digo que esté tranquilo porque en el nuevo modelo esa situación se va a mantener y, por supuesto, señor Perestelo, la sensibilidad del Gobierno socialista hacia Canarias, su comunidad, y hacia Baleares, donde este tema es básico, no va solamente a unas manifestaciones públicas o políticas o a gestos, sino que se ha traducido en estos cinco años en respuestas concretas. Ahí está el Plan de infraestructuras aeroportuarias de Canarias, con una inversión de más de 3.000 millones de euros. ¿Cuándo se ha hecho eso antes? Ahí está el reconocimiento de Canarias y Baleares en el PEIT, con lo que está significando no solo en el ámbito del que estamos hablando, sino en otros modos de transporte. Ahí está el paso dado por el Gobierno socialista de aumentar en solo tres años de Gobierno, de 2004 —año en el que empezamos a gobernar— a 2007, el aumento de la subvención al transporte marítimo y aéreo de los residentes canarios, de Baleares, de Ceuta y de Melilla, del 33 —estuvo ocho años inamovible, de 1996 a 2004— al 50 por ciento, y también para las mercancías. Podría citarles muchos más gestos de solidaridad, por tanto, no dude de que ese valor fundamental, con los socialistas, va a seguir en el nuevo modelo de gestión aeroportuaria.

En cuanto al modelo de gestión aeroportuaria, sé, señor Macias, para lo mucho que le han dado algunos artículos de mi querido compañero, que estuvo una legislatura con nosotros, del año 1996 al 2000, Germà Bel, eminente catedrático y mejor amigo y compañero. Dejen de esgrimir ya argumentos que no son ciertos, basándose en esos comentarios que ha hecho en sus artículos el señor Bel, porque es un eminente catedrático de economía aplicada, pero yerra y no dice la verdad cuando habla de los modelos de gestión de aeroportuaria. Señorita, en Francia, en Alemania y en Holanda, países europeos de nuestro entorno, el modelo es igual que el español, público y en red. **(El señor Herrera Torres: No es verdad.)** ¿Cómo que no, señor Herrera? Eso es como discutir que los aviones vuelan y que usted diga que no, que van por la carretera; eso está ahí. **(El señor Macias i Arau: Pero qué dice. El señor Beloki Guerra: No, no.)** Le invito a que esta Comisión haga un análisis e incluso a que vayamos de viaje para ver esos modelos. No tenemos miedo a hacerlo, porque esa es la realidad y son ustedes los que se basan en algunos artículos para cambiar esa realidad. Perdonen, porque no me quiero deslizar en ámbitos privados, pero esto me recuerda una reunión que teníamos para ver la nueva Ley de Puertos y se nos cambiaba el modelo de gestión de puertos confundiendo con el de aeropuertos. Eso lo he vivido yo, no me lo cuentan. El desconocimiento en esta materia llega a ser supino y preocupante. **(Rumores.)** Lo digo

con todo el respeto, pero lo digo porque eso está ahí. Igual que digo que Portugal, Noruega, Finlandia e Irlanda funcionan en red. Los diecinueve aeropuertos de Suecia funcionan en red. Grecia, excepto Atenas, que tiene mayoritariamente la participación del Gobierno y minoritariamente del sector privado, funciona en red. Y así podría seguir citando ejemplos durante media hora. Por tanto, desautorizo, desmiento o como ustedes lo quieran calificar las afirmaciones que ustedes han venido haciendo en ese sentido.

Aunque podría hablar de esto mucho más tiempo, creo que ahora ya toca que intervenga la señora ministra para que podamos ir avanzando, pero quiero acabar diciéndoles, señorías, con todo el respeto, que creo que se han precipitado cuando han pedido devoluciones del acuerdo del Consejo de Ministros, etcétera. Este proceso, por lo que he dicho antes que tiene de bueno, que es mucho, tiene que ser lento, tranquilo, para que así acertemos. Tiene que tener fases. **(Rumores.)** Creo que no han sido conscientes de que la ministra ha dicho que la primera fase tiene que durar al menos dos años. Estamos en la primera fase y ustedes, en un paso adelante que es para mejorar, ya se niegan a entrar a dialogar. Les pido que reflexionen, porque es un error. Tenemos que avanzar, y podemos, todos en el mismo camino, pero paulatinamente, rigurosamente, poniendo las cartas sobre la mesa y no desvirtuando modelos. En ese camino estamos todos, porque todos queremos acertar en el cambio de un modelo que todos queremos, pero queremos que este país siga teniendo aeropuertos como los que tiene, que son orgullo y prestigio en el mundo entero: en ocupación, en tasas, en precios. Queremos aeropuertos como lo han sido siempre, seguros, y que lo sigan siendo con esas inversiones que se han mantenido; con capacidad para hacer frente a la demanda. Y ahí están no solo Madrid y Barcelona, sino la multitud de aeropuertos que hace diez años era impensable que fueran, como son ahora, aeropuertos de vanguardia, gracias al esfuerzo que todos hemos realizado, y sobre todo operativamente eficaces, que ofrezcan esos precios competitivos y modernos. Todos estamos en este barco para intentar en este recorrido, que es largo, ver qué es lo mejor que podemos aportar. Difícilmente lo podemos hacer si ya rompemos las cartas y decimos que eso no es lo que pensábamos, que es distinto a: lo que decíamos que decía el Gobierno. El Gobierno ha dicho lo que ha hecho. Creo, por tanto, que debemos reflexionar y madurar.

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, debe ir terminando.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Simplemente termino diciendo a aquellos que se han pronunciado en contra que tengamos paciencia, que trabajemos. Espero que con diálogo —como ha ofrecido la ministra— podamos concluir el periodo con un modelo que sea mejor, que ese es el objetivo final, que el que hoy tenemos.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos concluido el turno de portavoces. Antes de dar paso a la señora ministra suspendemos la sesión por cinco minutos. **(Pausa.)**

Señorías, reanudamos la sesión. Para dar respuesta a las intervenciones de los distintos portavoces tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Observo que el señor Jorquera, que es el primero que habló, no está y no sé si sus compañeros saben si se ha ausentado, por lo que empiezo contestándole al señor Perestelo.

Primero me van a permitir que haga un análisis global de lo que han sido sus intervenciones en puntos en los que coinciden prácticamente todos los partidos nacionalistas y que creo que es necesario aclarar. En primer lugar, señor Beloki, quiero decirle que yo no he dicho: cumplo con la Constitución. Eso no se pone en duda y menos aquí en el Congreso de los Diputados. He empezado mi intervención enmarcando las competencias de las que estamos hablando en la Constitución y, por supuesto, en los estatutos. Usted tendrá que coincidir conmigo en que, tanto antes como ahora, se están cumpliendo la Constitución y los estatutos, porque si no ustedes lo habrían denunciado. No hemos hecho ningún cambio en ese sentido. Por tanto, ni yo he sacado pecho, como usted ha querido decir —y lo ha dicho—, en relación con el cumplimiento o no de la Constitución, ni me lo planteo, señorías, porque estamos hablando de una competencia que está regulada en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup>, como tengo aquí escrito y aparece en las transcripciones, que ustedes podrán ver; de eso estamos hablando. En el Estado de las autonomías, en los estatutos y en la Constitución, en relación con las infraestructuras de transporte, se contemplan competencias autonómicas y competencias nacionales y unas no quitan a las otras. Creo que en los aeropuertos no se plantea de la misma forma que en el resto de las infraestructuras. Hay carreteras que son nacionales y carreteras que son autonómicas. Hay ferrocarril que es nacional y ferrocarril que es autonómico. Nosotros de lo que estamos hablando es de cómo va a ser el modelo de los aeropuertos de interés general que son los que corresponden, de acuerdo con la Constitución, al Gobierno de España y concretamente, por el reparto de competencias, ahora al Ministerio de Fomento. Siento mucho que ustedes hayan enmarañado su análisis sobre si cumplimos o dejamos de cumplir o si no avanzamos, sobre todo usted, señor Beloki, que ha tenido una intervención bastante dura, incluso, calificando mi propia intervención. Yo he desarrollado y he explicado un modelo que se aprobó en Consejo de Ministros y ustedes podrán estar o no de acuerdo, pero eso no significa que yo le haya hurtado información o le haya dicho o dejado de decir más de lo que se ha decidido en el Consejo de Ministros. Y si hay algo que no he citado le pido disculpas; creo que ha sido en cuanto a lo de los treinta millones de pasajeros que, en este momento de

desarrollo del modelo, tampoco creía que era lo más importante, pero efectivamente está dentro del texto.

Hay otra cuestión que me parece curiosa y que quiero aclarar antes de empezar a contestar cada una de las intervenciones de ustedes, y es cuando hablan de la red. Primero echan mano de determinados especialistas, entre comillas, sobre la red. Casualmente son dos catalanes: Germà Bel y el señor Castell. Con todos los respetos, quiero decirle que, cuando se habla de la red, esos no son los especialistas internacionales y mundialmente reconocidos en la red aeroportuaria. Francamente, si hablamos de gestión en red del aeropuerto, yo creo que de quien tenemos que hablar es del ACI, reconocido internacionalmente y responsable internacionalmente de ese planteamiento. Lo digo porque parece que no se puede plantear ninguna duda sobre lo que dicen determinadas personas. Unos dicen eso y otros todo lo contrario. Pero, si quieren, ahora vemos qué dice el ACI. A continuación, ustedes, los partidos nacionalistas, entran en una contradicción, porque ustedes no quieren la red nacional, pero quieren la red autonómica. Cuando *Convergència i Unió* está planteando en Cataluña la transferencia de los aeropuertos, lo que está planteando es llevar a cabo una red autonómica de aeropuertos. Me ha parecido entenderlo —no hoy en la intervención, pero sí en otros momentos— del PNV o de Coalición Canaria. Pero ustedes tendrán tiempo de aclararlo e incluso de decir qué quieren hacer con los aeropuertos si los aeropuertos formaran parte de su ámbito de competencia. Luego ustedes no están en contra de la red, de lo que están en contra es de que exista una red nacional, o eso es lo que me ha parecido oír cuando dicen que funcionan mejor fuera de la red que en red. Fuera de la red es independiente. También han cometido un gran error al hablar de los puertos. Dicen: los puertos funcionan muy bien en red. Pero si los puertos no funcionan en red. No sé a qué viene trasladar un ejemplo que es inaplicable a los aeropuertos. Y si funcionaran en red no son comparables, porque son dos modos de transporte totalmente distintos por sus características. ¿Existe algún puerto en España que sea distribuidor de tráfico al resto de los puertos? No. Los puertos se han especializado en determinadas materias, uno es de graneles, otro es de contenedores. Y si me permiten que se lo diga, casi no compiten unos con otros. Lo siento mucho por el que haya hecho el alarde de lo bien que funcionan los puertos siendo su competencia, porque prácticamente los puertos españoles se han ido especializando y buscando alianzas con otros puertos para trasladar una gestión eficaz en su funcionamiento, vuelvo a decir, desde el punto de vista técnico que no político; una cosa es lo que ustedes querrían que fuera para ponerlo como ejemplo y otra cosa es lo que realmente es. Los puertos no funcionan en red en España y, por lo tanto, no es aplicable una cuestión a otra. Y los aeropuertos no solamente funcionan en red —cosa que no tiene absolutamente nada que ver con la centralización, son dos cuestiones distintas— sino que existen dos grandes ejes, focos, polos, distribuidores de tráfico que

son los dos grandes aeropuertos, Madrid y Barcelona, y un tercero, que es el de Palma, en determinados ámbitos, turístico sobre todo. Por lo tanto, lo que tienen ustedes que tener claro —o por lo menos dejárnoslo claro a los demás— es si ustedes están en contra del funcionamiento en red. ¿Por qué he insistido tanto, señor Beloki, que me dice que he tardado 50 minutos en explicarlo? Porque el funcionamiento en red nada más trae ventajas a todos los aeropuertos españoles, incluidos los vascos. El funcionamiento en red trae ventajas a todos los ciudadanos españoles incluidos los ciudadanos vascos, y he dedicado tanto tiempo para decirle que el nuevo modelo nosotros también planteamos que funcione en red. Ustedes pueden estar en desacuerdo o no, pero he dedicado tiempo en decirle las ventajas que en el nuevo modelo supone que incluyamos ese planteamiento de funcionamiento en red que, además, se retroalimenta. Sé que algunos querrían que los vuelos desde Japón vinieran directamente a su capital de provincia o a su comunidad autónoma, pero eso desde el punto de vista de la realidad es inviable; no hay suficientes tráfico para que eso funcione así. ¿Que dentro de cincuenta años puede funcionar? Pues dentro de cincuenta años ya lo verán los que estén, pero con relación al funcionamiento actual del tráfico aéreo les puedo garantizar que por muy grande que sea un aeropuerto y por muchas prestaciones que tenga no hay tráfico suficiente para traer vuelos directos desde Tokio a la ciudad que sea. Por eso en todo el mundo se ha establecido un modelo en red que es precisamente para distribuir esos tráfico y por eso funciona también en España.

Ustedes me preguntan que por qué doy tantos datos, y es que lo que no podemos hacer es intentar copiar de lo que no funciona. Se lo digo al señor Herrera, que ha puesto varias veces como ejemplo los aeropuertos británicos. **(El señor Herrera Torres: Yo no los he puesto como ejemplo.)** Señor Herrera ¿es que usted no sabe que están totalmente privatizados? Por tanto, es lo contrario a lo que se supone que es su propia ideología. Aparte de eso le diré que los aeropuertos británicos son el ejemplo a no seguir. ¿Qué problemas tienen? Entre otras cosas, como tienen que tener una rentabilidad económica, no ofrecen la rentabilidad social y territorial que se espera de un servicio público. Por tanto, para llevar a cabo inversiones que necesitan los aeropuertos británicos tendrían que subir tanto las tasas —por ejemplo, en Heathrow un 80 por ciento— que sería inasumible, porque a ver quién sube un 80 por ciento una tasa para financiar inversiones. Y aquí, de la solidaridad territorial de los aeropuertos hemos hecho virtud y hemos conseguido —efectivamente, señor Ayala, estoy completamente de acuerdo con usted en que el buen funcionamiento de AENA es achacable tanto a gobiernos socialistas como a gobiernos del Partido Popular— que en todos los años de funcionamiento, desde 1991 hasta ahora, se hayan invertido 18.000 millones de euros sin que hayan tenido que pagarlos los impuestos de los españoles. Es más, como en proporción la mayoría de

los viajes vienen del extranjero, nuestros aeropuertos los están pagando en una gran parte los viajeros que vienen de fuera, encontrándose encima con unas tasas inferiores a las del resto de los aeropuertos europeos. Y, señorías, todo eso lo tenemos que poner en valor.

En este caso, señor Beloki, he perdido tanto tiempo —entre comillas— para decirle que como tenemos un modelo que funciona bien, y a la vista de que hay peticiones de que se cambie, estamos dispuestos a cambiarlo —no sé quién ha dicho: Eso es lo único bueno que ha dicho; creo que ha sido el señor Macias—; hemos hecho ese esfuerzo en cambiar algo que funciona muy bien, mucho mejor que el resto de los sistemas aeroportuarios de otros países, de hecho son los otros países los que copian lo que nosotros estamos haciendo, para adaptarlo a aquello que ustedes plantean pero con el suficiente cuidado para no estropear algo que funciona bien. Y por supuesto, señor Macias, que a mí no me votan los 12.000 empleados de AENA. Yo soy responsable de esos 12.000 empleados de AENA y voy a hacer todo lo posible para salvaguardar todos sus derechos y para hacer cualquier modificación de acuerdo con ello. A usted tampoco le votan los españoles que votan al Partido Popular o al Partido Socialista. Usted ha dicho: Todos los ciudadanos quieren... No, señor Macias, como mucho serán los suyos, y eso siempre que tengan información veraz de lo que está pasando, pero solo los suyos. Usted puede dar la opinión de los que votan a CiU, no de los que votan al PSOE, de los que votan al Partido Popular o ni siquiera de los que votan a Coalición Canaria. Lo digo porque ha hecho una afirmación demasiado amplia arrogándose la representación de todos los españoles, que lógicamente no tiene. Hay muchos que estarán totalmente en desacuerdo con sus planteamientos, se lo puedo garantizar; entre otros los votantes del Partido Socialista. Pero le voy a decir una cosa, si los que le han votado a usted supieran las consecuencias de lo que usted está planteando seguramente tampoco estarían de acuerdo con usted **(Rumores. Risas.)**, porque, tal y como usted lo ha expuesto, su planteamiento supone estropear el buen funcionamiento de los aeropuertos de Cataluña. Yo creo que podían moderar el discurso e intentar que entre todos llegáramos a un acuerdo sobre el modelo.

El señor Jorquera ha hablado de la descentralización, algo que no tiene absolutamente nada que ver con el funcionamiento en red. No hay nada más descentralizado que una red. S.S. habla de quién toma las decisiones y considera que está centralizado porque la competencia es del Ministerio de Fomento. Estaría centralizado en Canarias si la red fuera canaria, y a lo mejor La Palma, Gomera o Hierro se verían perjudicados, entre comillas, por aeropuertos como Tenerife o Las Palmas. Señor Jorquera, en todos los países, incluso en los más descentralizados —en los federales, como en Estados Unidos—, hay competencias estatales —que en ese caso son federales— y competencias de los Estados, en este caso autonómicas. Por tanto no entra en colisión una cuestión con otra. Ha leído la intervención del Partido Socialista

y yo suscribo totalmente lo que dice mi partido, no podría ser de otra manera, porque la información fluye y la voluntad es común; llegamos a un acuerdo sobre lo que queremos hacer con nuestro país y en este caso con el sistema aeroportuario.

El señor Perestelo me ha achacado que no he dado los datos hasta octubre de 2008. Pues bien, le voy a decir una cosa muy curiosa. El tráfico internacional sube un 2,5 y el tráfico nacional baja como consecuencia, por ejemplo, de la alta velocidad y de la eliminación de rutas por parte de las compañías aéreas, dicho de una manera muy resumida. Por cierto, el trasvase de pasajeros nacionales a la alta velocidad, al ferrocarril, era exactamente lo que pretendíamos antes de poner en servicio las líneas a Barcelona, a Málaga y a Valladolid, aunque en este caso no afecta. Como hemos acertado los tiempos con el resto del norte de España, hemos introducido lo que queríamos, un equilibrio modal y un trasvase de pasajeros del tráfico aéreo al tráfico ferroviario, exactamente lo que pretendíamos. Es cierto que en este primer tiempo de ajuste nuestros aeropuertos tendrán una caída que será absorbida con el crecimiento de la demanda en un plazo muy breve de tiempo. Como no vemos cómo funcionan las infraestructuras por los resultados de un trimestre ni de un semestre —eso es un gran error—, sino con un planteamiento general, a medio y largo plazo, estamos preparando a los aeropuertos españoles para que de aquí hasta el año 2020 tengamos la garantía de que todos los crecimientos de la demanda van a ser sumidos, con el nivel de calidad, por las infraestructuras que estamos preparando. En el PEIT hemos incluido todos los planes que había diseñado el PP, los hemos ampliado, los hemos modificado, pero todos los contenidos que se habían previsto con anterioridad a nuestra llegada al Gobierno están incluidos en el PEIT, en este caso concreto, para los aeropuertos españoles.

Señor Perestelo, usted ha dicho una cosa extraña y no quiero dejarla pasar, porque ha venido a insinuar que las grandes ampliaciones de Madrid y de Barcelona, de alguna manera, pueden estar financiadas por los aeropuertos canarios. Yo le puedo decir que no, así que quite ese problema de su mente. Le voy a tranquilizar con otro dato más. Estoy totalmente de acuerdo en que, igual que estamos haciendo con El Prat, hay que promocionar los aeropuertos canarios. Como ha dicho el señor De la Encina, estamos invirtiendo 3.000 millones de euros en todos los aeropuertos canarios, no hay un solo aeropuerto en el que no estemos llevando a cabo actuaciones necesarias para ofrecer el servicio adecuado. Tenemos que promover, —y así lo estamos haciendo—, los aeropuertos canarios, de tal manera que colaboramos con Promotur, participamos en los patronatos de turismo de las diferentes islas, AENA es miembro de la sociedad promotora del turismo de Tenerife, y estamos dispuestos a apoyar cualquier otra iniciativa que ustedes crean que es necesaria para promover los aeropuertos canarios. Antes de entrar, le comentaba a un compañero que el aeropuerto de La Palma cuando esté terminado va a ser

impresionante, porque directamente se cae en unas piscinas naturales —quiero decir que hay rampas— para que el turista esté disfrutando de La Palma hasta el último momento. Creo que se merece una promoción de lujo, como dice ese anuncio de Andalucía, en el resto del mundo, porque será un motivo más para que los turistas conozcan las maravillas de nuestras islas. Por supuesto tenemos un trato preferencial con las islas. Concretamente la tarifa de aterrizaje de pasajeros y seguridad, tanto en Canarias como en Baleares, está bonificada entre islas en un 70 por ciento y con la Península en un 15 por ciento, sobre todas las bonificaciones que tenemos del 50 por ciento y a las que ha hecho referencia Salvador de la Encina.

Espero, señor Perestelo, haber aclarado sus dudas sobre nuestro apoyo a los aeropuertos canarios. Está claro que el modelo que tenemos unos y otros es distinto, porque, como es lógico, los nacionalistas tienen una visión nacionalista del territorio y nosotros la tenemos global. S.S. entiende como un todo a Canarias y nosotros entendemos como un todo a España. Esa es una gran diferencia con la que nos vamos a encontrar. Puedo asegurarle que puede haber puntos de encuentro, pero hay que buscarlos también por parte de los grupos parlamentarios que se definen como nacionalistas.

El señor Herrera ha insistido en que hay problemas. El único problema que encuentro, señor Herrera, es que usted defiende una cosa y la contraria, y así es muy difícil llegar a un acuerdo con S.S. Defiende lo público, pero pone de ejemplo lo privado; defiende un sistema y pone de ejemplo otro; maneja como expertos internacionales a personas que serán catedráticos y tendrán una solvencia en determinados aspectos. Ha citado al señor Bel, que dice que ha sido diputado. Yo soy diputada también y no sé nada de cirugía. No se puede decir que por ser diputado sabe uno de todo, se sabrá de algunas cosas, profesionalmente se tendrá una determinada preparación, y a lo largo del tiempo uno va mejorando su educación, su preparación y su formación especializándose en determinadas materias. Dicho esto, hablar de la red de los aeropuertos citando determinadas personas no me parece serio. Ahora me va a permitir que cite lo que dicen los verdaderos expertos sobre la gestión en red; no sobre la gestión en red de España, que también mencionaré, lo diré, sino sobre la gestión en red.

¿Por qué los expertos en los sistemas aeroportuarios están defendiendo la gestión en red? Se lo he dicho en mi discurso. Por todas las ventajas que supone una gestión en red. Por ejemplo, la dimensión hace —y eso lo podría entender el señor Bel, porque esa sí es su materia— que sean más baratas las condiciones financieras con las que se accede a los mercados financieros. No es lo mismo que una mercería pida un préstamo o que lo pida Dragados, ni las posibilidades ni las condiciones en las que lo obtienen. Pues bien, AENA está obteniendo parte de su financiación precisamente por sus dimensiones y ha podido invertir a cabo 18.000 millones porque su dimensión le da una potencia que

permite algo que ustedes van a valorar muy positivamente. El aeropuerto de Málaga —por hablar de mi ciudad, para que nadie se moleste— solo en el mundo no es nada; va a un organismo internacional, levanta la mano, todo el mundo lo mira y dice: A ver qué dice este. AENA es la primera potencia mundial, tiene mucho que decir, y eso lo tienen que valorar políticamente. AENA representa unos intereses generales con una potencia que sería imposible de reivindicar aisladamente. Y pongo el ejemplo del aeropuerto de mi ciudad para que no crean que minusvaloro otros aeropuertos. Pero ni siquiera Madrid sola tendría el peso que tiene junto a los otros aeropuertos. Esa es una ventaja comparativa, señor Beloki, que he intentado trasladarles. Yo no me he enrollado porque no tengo esa tendencia, no he estado hablando por hablar, entre otras cosas porque tengo poca voz y tengo que contestar dos preguntas esta tarde y no sé cuántas mañana, todas las que ustedes me han querido hacer. Por tanto, tengo que hacer economía con mi propia voz. Le he querido trasladar con mi mejor intención —que, por lo visto, ha sido mal interpretada— por qué tenemos que estar orgullosos de cómo ha funcionado nuestro sistema. Ni siquiera trato de apuntármelo porque es un sistema que se inició en 1991, con el trabajo de todos —de todos los parlamentarios que han estado aquí un año tras otro, de los gobiernos—, que ha ido perfeccionándose y ahora mismo es un ejemplo a nivel mundial. Por eso les aclaro cualquier duda —lo he dicho antes— respecto a que la decisión de cambiar el modelo venga, como ha dicho el señor Herrera, para conseguir liquidez. Cuando decidimos cambiar el modelo no había necesidad de liquidez, es más, AENA todavía no tiene ningún problema de liquidez. No estamos buscando desesperadamente dinero en los mercados. Ese no es nuestro caso. Lo que queremos es garantizar la capacidad financiera de AENA para el futuro. Que eso se puede hacer dando entrada a la iniciativa privada... Le recuerdo cuándo se comprometió el presidente del Gobierno a dar entrada a la iniciativa privada. Se comprometió en la puesta en servicio de la T-4. Fue en ese momento cuando dijo públicamente —remóntense a aquellos tiempos y vean los problemas de liquidez que había entonces en la economía— que se iba a dar entrada a la iniciativa privada. Desde entonces hemos estado trabajando para cumplir su compromiso. Por cierto, todos los compromisos del presidente están reflejados en el modelo que ha aprobado el Consejo de Ministros. Quiero descartar que estemos buscando la entrada de la iniciativa privada para añadir financiación. Todo lo contrario, hemos creído que así se planteaba socialmente y vamos a buscar la manera de que cualquier modificación que hagamos ayude en vez de perjudicar. ¿Por qué hemos dado entrada a las comunidades autónomas? Para darle estabilidad institucional, señor Beloki y señores diputados de los grupos nacionalistas. Hay una petición de entrar, pero hay también —por qué no decirlo—, una dificultad, porque el consejo de administración es único y si entraran todas las comunidades autónomas en él sería difícilísimo que fuera un

órgano de dirección útil. Por tanto, hemos buscado la manera que nos parecía más oportuna, sin perjuicio de que si hay otras mejores, las estudiemos porque no estamos cerrados a ninguna. Hemos estudiado todas y hemos decidido la que nos parecía mejor para la finalidad que perseguimos, que es dar el servicio público a todos los españoles. Eso es algo que no pueden perder de vista. No estoy pensando en dar servicio público a los malagueños —pongo siempre de ejemplo a los malagueños para que nadie se sienta ofendido— o a un grupo de ciudadanos, sino que estoy pensando en todos. No pienso en un territorio, sino en todos. Además, tengo presente la autosuficiencia financiera de esa gran inversión. Como ha dicho bien el señor De la Encina, la mayor parte de los aeropuertos españoles no son rentables desde el punto de vista económico, y sí lo son desde el punto de vista social y territorial, que es lo único que nos preocupa. Por eso no queremos que los aeropuertos sean privados, porque se llevarían con una gestión empresarial privada de resultado económico ajeno al servicio público.

El señor Herrera ha dicho que lo voy a dilatar mucho en el tiempo. No he dicho eso ni todo lo contrario. He afirmado que va a llevar el tiempo necesario para que garanticemos que es el mejor modelo. Eso es lo que he dicho, y todo lo demás es producto de su imaginación. En ningún caso he afirmado que vamos a dilatarlo. Por cierto, señor Herrera, la política de asignación de *slots* depende de Europa. Lo digo porque ha hecho un planteamiento erróneo de las decisiones que podemos tomar. Se toma a nivel global y está supervisada por la compañía aérea. La gestión de los *slots* es independiente del modelo de gestión aeroportuaria y seguiría siendo la misma porque el modelo que estamos diseñando dependería de Navegación Aérea.

El señor Beloki ha hecho una serie de planteamientos a los que ya he contestado. Ha insinuado —y si no lo ha insinuado, lo retiro—, que no respeto el Estatuto de Guernica. Quisiera dejar claro que esto no afecta para nada al Estatuto de Guernica. Es el desarrollo de un modelo en una línea determinada y es respetuoso tanto con la Constitución como con los estatutos de las distintas comunidades autónomas.

Respeto mucho al señor Beloki, pero esta vez es verdad que no me ha gustado nada su intervención y quiero decírselo también. Usted es muy preciso, pero de pronto se ha tirado directamente a la ambigüedad. Ha dicho que yo he hablado de un concepto jurídico indefinido. Yo no he hablado de ningún concepto jurídico; es más, para que haya un concepto jurídico tiene que haber una norma y yo no he hablado de ninguna norma. Le he hecho un planteamiento general y, por tanto, no he podido caer en la indefinición jurídica. ¡Pero si no hemos entrado en el ámbito de lo jurídico, señor Beloki! Lo que hemos dicho ha sido por dónde van las líneas generales de un modelo que vamos a desarrollar en el futuro. Por tanto, dónde está la norma, dónde está el concepto, dónde está la indefinición y dónde está el problema.

Lo único que hemos dicho ha sido que para dar entrada a las comunidades autónomas tendríamos en cuenta la especificidad de cada aeropuerto. Y ahora me pregunta usted, ¿dónde está la especificidad? Eso es lo que vamos a desarrollar; vamos a ver cómo se puede hacer para que no haya problemas.

Ha puesto de ejemplo el aeropuerto de Biarritz. El aeropuerto de Biarritz, como todos los de tamaño menor —aquí el problema puede estar en que todos los aeropuertos son de interés general, que es una cosa distinta— en Francia, son concesiones; es la Cámara de Comercio la que gestiona el aeropuerto de Biarritz porque se habrá hecho con la concesión, ha hecho las inversiones, dicho sea de paso, porque parece que aquí cae el maná del cielo todos los días. Los aeropuertos que son privados son inversiones privadas, y también los hay en España. Claro que tienen competencias para llevar a cabo la gestión aeroportuaria de determinados aeropuertos, y lo pueden hacer; por ejemplo, lo quieren hacer en Huelva, en Murcia, lo están haciendo en Castellón. Eso no vulnera para nada la transición que queremos hacer del modelo actual de interés general. Porque aceptamos que puede ser manifiestamente mejorable, no hemos dado un modelo cerrado, lo hemos dado abierto para mejorarlo, para ver si podemos llegar a acuerdos con los partidos políticos para modificarlo. Quiero decirle sobre el Aeropuerto de Biarritz, que ha puesto de ejemplo, que se ha hecho una concesión a la Cámara de Comercio, porque son ellas las que realizan las inversiones.

Paso a contestar al señor Macias. Hay una cosa que me ha preocupado mucho por lo que significa, y le pido que lo retire. Estoy segura de que usted no ha querido decir eso, pero yo no se lo voy a tolerar. Ha deslizado una insinuación —sí, sí, no se ría, que es muy serio— sobre a quién le habíamos dado la responsabilidad de estudiar —además se ha equivocado— la privatización del 30 por ciento de AENA. No hemos dado eso ni tiene nada que ver y le pido que lo retire. Es muy grave esa insinuación. Dice: Ahora nos vamos a ver en los periódicos —en todo caso me vería yo, con razón o sin ella, pero seguro que usted no— por una decisión que hemos tomado, entre comillas, porque tiene que ser aprobada en el consejo de administración de AENA. El banco de negocios seleccionado, que todavía no ha aprobado nada por consejo de administración, es Morgan Stanley. Se ha invitado a cuatro primeras firmas en este tipo de asesoramiento, de los que saben, no de aquellos que dicen que saben, para que nos asesoren bien, no vaya a ser que nos tiremos para el lado contrario, como en los penaltis, y nos equivoquemos y estropeemos el modelo. Hemos pedido asesoramiento a Morgan Stanley y se ha invitado al Santander, al Citibank y al Goldman Sachs; esas son las cuatro invitaciones. Si no ha querido insinuar cualquier cosa —que yo no quiero ni siquiera mentar— extraña en la selección de este banco de negocios... Porque haya una crisis económica todos los bancos de negocios no son susceptibles de ser calificados como

tales. ¿Entiende lo que quiero decir? Nosotros no vamos a parar la actividad, porque no podemos dejar de movernos solo por si nos critican. Al revés, lo que tenemos que hacer como Gobierno es seguir asumiendo responsabilidades.

Por tanto, no se ha encargado a ningún banco de negocios que coloque un 30 por ciento de una empresa pública, señor Macias; repito, no se ha encargado a ningún banco de negocios que coloque el 30 de por ciento de una empresa, lo que se le ha encargado es que estudie la mejor manera para llevar a cabo todo el proceso, para que quede claro también. No hay ningún inconveniente porque se van a aprobar públicamente todas las condiciones que mandatan a este banco de negocios. Señor Macias, si usted, antes de que se apruebe en el consejo de administración, tiene cualquier información que ponga en duda la honradez de la decisión, le ruego que me lo diga porque, confirmado que fuera cierto —cosa que dudo—, anularía esa decisión. Y no hemos ocultado ningún dato de cualquier aeropuerto. Lo ha dicho usted junto a lo anterior, con lo que la insinuación es, incluso, peor. En todo caso, durante los dieciséis años —que no dieciocho meses— de AENA no se ha publicado o no se ha hecho la contabilidad de esta manera. **(El señor Macias Arau pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, pero eso es distinto, señor Macias. Las palabras sirven para algo y el español también sirve para entendernos y valorar las precisiones y, con más importancia, en el Parlamento. AENA no ha ocultado ningún dato en el sentido que usted ha comentado. AENA no ha desarrollado un aspecto determinado y me han pasado la nota de que estará en el primer trimestre de 2009. ¡Qué casualidad! A lo mejor ha preguntado para que yo quede bien y se lo agradezco porque yo no tenía ni idea de esta información.

Termino contestando al señor Ayala y diciéndole que —y esto es historia— como por primera vez en el Parlamento estamos tan cerca en las posiciones, ni siquiera voy a discutir con usted. **(Risas.)** Sé que eso, seguramente, le defraudará y le hará perder puntos dentro de su grupo. **(Risas.)** Entiendan ustedes que es una cuestión de interés general. Señor Ayala, prácticamente coincido con usted en todo lo que ha planteado, en el fondo y en la forma; lo siento de verdad por usted, señor Ayala. En este caso usted es leal con los intereses de los españoles y defiende lo que entiende que es mejor, por lo que, por una vez y que sin sirva de precedente, coincide con nosotros en líneas generales. Hay mucho con lo que trabajar, adecuar, avanzar pero es un buen principio, así que ni siquiera voy a discutir lo de la T-4; no voy a discutir nada. **(Risas.)** Solamente le ofrezco —y también se lo ofrezco a todos ustedes— que trabajemos conjuntamente, dentro de los planteamientos generales —esos con los que el señor Beloki le ha parecido que perdía el tiempo—. **(El señor Beloki Guerra pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, señor Beloki, no he perdido el tiempo y ustedes saben que yo soy de las que erre que erre. Los he diseñado para describir cuál es el marco

de actuación, las líneas generales y los planteamientos. Busquemos mejorar ese modelo a medida que se va desarrollando. Eso no significa dilatarlo, sino tomarnos el tiempo suficiente para no equivocarnos.

Señor Herrera, no es raro que usted y yo no estemos de acuerdo en los modelos porque usted ha atacado al AVE y ahora, por cierto, cada vez que le ven me llaman. Lo digo para que sepa que cada vez que coge el AVE para venir a Madrid —lo digo con todo mi cariño— me llaman y me dicen: Está en el AVE; y yo lo anoto. **(El señor Herrera Torres: ¿Cuándo cojo el Cercanías también?)** Cuando coge el Cercanías también me avisan **(Risas.)** y me dicen que lleva una cara sonriente. **(Risas.)**

Señores, disculpen que haya relajado la intervención. Sé que es un tema difícil, complejo, importante y sobre el que tenemos que trabajar. Lo único que les ofrezco es que lo hagamos conjuntamente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Para concluir y a efectos de clarificar o introducir algún matiz, abrimos un breve turno para los grupos que lo deseen por un tiempo máximo de tres minutos. No hace falta que les recuerde que en el primer turno hemos sido muy generosos con el tiempo y que en este segundo turno, que es de cierre, de matiz o de introducir cualquier cuestión, vamos a ser estrictos y rigurosos.

Tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto BNG el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Voy a procurar ser muy sintético y aprovechar esta intervención para aclarar algunos aspectos que creo que han quedado difusos en el debate. En mi intervención he dicho expresamente que un modelo de descentralización de la gestión del sistema aeroportuario era compatible con la coordinación de toda la red de aeropuertos existente en el Estado español, por tanto, con un modelo en red. En ese sentido —pido disculpas por anticipado—, aunque soy muy mal dibujante, me he permitido hacer aquí un croquis para ilustrar mi intervención. **(El señor Jorquera Caselas muestra un documento.)** Señora ministra. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: De lejos no lo veo.)** Luego se lo acerco. Esto no es una red, esto es el sol y sus planetas gravitando a su alrededor; es un modelo monocéntrico. Este es el sistema aeroportuario español y a esto conduce el actual modelo de gestión. Y una red es lo de abajo, un modelo policéntrico. Nosotros nos interesamos por el interés general, pero pensamos que el interés general requiere un modelo como este, un modelo policéntrico y, matizo esta afirmación. Somos una fuerza política realista, sabemos que no todos los aeropuertos pueden tener los mismos destinos, que no todos tienen la capacidad operativa o masa crítica suficiente; no discutimos que existan algunos aeropuertos de referencia para determinadas conexiones, pero pensamos que el sistema aeroportuario español se caracteriza por su excesivo monocentrismo. Nosotros

abogamos por un modelo en red y por eso estamos a favor de un modelo de gestión descentralizada.

Dicho esto, aclaro varios conceptos. Por supuesto que estamos a favor de que exista una red autonómica de aeropuertos en Galicia. Nosotros tenemos una visión global del territorio gallego y muchas veces echamos en falta esa visión global del territorio gallego en las políticas que se diseñan desde el Estado central. Un territorio que tiene tres aeropuertos que distan entre sí un máximo de 70 kilómetros requiere políticas que favorezcan la especialización y complementariedad entre esos tres aeropuertos para que sean un factor de desarrollo de nuestro país y para eso también queremos asumir competencias en esa materia. Estamos a favor de la solidaridad territorial. Pensamos que un modelo de gestión descentralizado es perfectamente compatible con políticas de solidaridad, pero muchas veces las políticas de solidaridad se entienden a la inversa. Es cierto que hay aeropuertos rentables y otros que no lo son, pero también es cierto que hay aeropuertos que son rentables porque, en la medida en que concentran gran parte de los destinos, de los flujos de tráfico que se generan desde todos sus satélites, se benefician de las grandes inversiones del Estado en esta materia. Galicia representa escasamente el 6 por ciento de la población total del Estado español y, sin embargo, las inversiones en nuestros aeropuertos apenas representan el uno por ciento de las inversiones en esta materia. Les invito a que comparen, por ejemplo, lo que representa el aeropuerto de Madrid y todo lo que genera de actividad económica sobre el PIB de esta comunidad y lo que genera en Galicia para ver dónde se forja realmente la solidaridad.

Para acabar, no tenía pensado entablar, desde ningún concepto, una discusión jurídica, simplemente quiero apuntar que nuestra reclamación de asumir competencias en materia de gestión aeroportuaria tiene soporte estatutario también en el caso de Galicia. La Constitución española reserva al Estado la competencia exclusiva en los aeropuertos de interés general, pero el problema, señora ministra, no está en la Constitución, el problema está en el Real Decreto 2858/1981, sobre calificación de aeropuertos civiles y, en particular, en su disposición transitoria que define, entre otros, como aeropuertos de interés general todos aquellos que son propiedad del Estado en el momento de dictar el decreto y que estén explotados por AENA; en definitiva, prácticamente todos, solamente no serían de interés general los nuevos aeropuertos, algunos privados, de Castellón y Ciudad Real. Desde nuestro punto de vista, es necesario modificar los criterios para clasificar un aeropuerto de interés general. Pero —insisto en la idea principal—, es perfectamente compatible un funcionamiento en red con un modelo de gestión descentralizada; no solo es compatible sino que es precisamente lo que hace posible un auténtico funcionamiento en red frente al monocentrismo del sistema actual.

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

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ:** Señora ministra, me parece que en algunas intervenciones en esta Comisión está un poco despistada —es normal, porque no conocerá a todos los portavoces de los diferentes grupos parlamentarios—, pero lo utiliza como habilidad para no contestar a todas las preguntas y mezclar a los portavoces de los diferentes grupos. S.S. hace referencia a los nacionalistas y mezcla las intervenciones. Quisiera preguntarle cuándo Coalición Canaria ha planteado un modelo diferenciado de red o no red; jamás lo ha hecho. Hemos dicho que queremos participar en la cogestión de los aeropuertos. Nunca hemos pedido cambiar el modelo de gestión de los aeropuertos, porque entendemos necesaria la participación, por la singularidad del Archipiélago, en la gestión de los aeropuertos, en la promoción de los mismos, en buscar horarios de menor coste de tasas de aterrizaje para fomentar que a esas compañías que están jugando con las cuentas de resultados les sea atractivo volar a esos aeropuertos canarios. Permítame, señora ministra, que también le diga que su visión sobre el aeropuerto de Málaga y su presencia en foros internacionales me preocupa en cuanto al concepto que pueda tener de las fuerzas políticas minoritarias en esta Cámara. No sé si es similar a lo que piensa respecto a si el aeropuerto de Málaga va solo a un foro internacional. No ha contestado a la pregunta fundamental de mi intervención: qué piensa el Gobierno del acuerdo tomado en el Pleno del Senado en cuanto a considerar los aeropuertos de Baleares y Canarias de especial complejidad en lo que se refiere al desarrollo del acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de agosto y a la participación de los gobiernos de Canarias y de Baleares en la gestión de los aeropuertos.

Tenía una parte de mi intervención para el señor De la Encina, pero después de las muestras de cariño entre la ministra y el Partido Popular, no sé si será pertinente plantearla. Señor De la Encina, usted dice: ¿Cuándo se ha visto una inversión así en Canarias? Pues con el Gobierno de aquéllos. **(Rumores. Un señor diputado: ¡Vaya día que llevamos!)** La inversión en aeropuertos a la que se refería la ministra surgió con aquel Gobierno, comenzó con aquel Gobierno, bueno estaría que la pararan ustedes. Podrían resolver siquiera la conectividad en tránsito en el aeropuerto de Los Rodeos, a lo que se habían comprometido, y si no es por la diligencia de una trabajadora de Binter Canarias hoy este diputado no podría estar aquí, lo mismo que alguna diputada del Grupo Parlamentario Socialista, dada la gestión de tránsitos en el citado aeropuerto de Los Rodeos. Solo se trata de colocar una puerta de seguridad para gestionar esos tránsitos. La llevan prometiendo desde hace muchos años, pero y no está colocada todavía. Lo importante es que me explique el cumplimiento de los compromisos que asume el Gobierno en relación con la moción aprobada en el Pleno del Senado hace unos días, respecto a

la especial complejidad de los aeropuertos de Canarias y Baleares.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES:** Se lo pregunto con toda la simpatía, señora ministra, ¿sabe que no me extraña que le llamen cuando cojo el AVE y que no le llamen nunca cuando cojo las cercanías o el regional? Porque allí no están los que pueden llamarla; ese es el problema. Son esas circunstancias las que hacen que la situación en regionales, como el tren que cogí el otro día de Cambrils a Barcelona, con una situación de colapso absoluta, a usted le preocupe bien poco, porque no había nadie de los suyos para que le pudiese llamar y explicarle cuando cogí ese tren de regionales.

Dicho esto, señora ministra, y présteme atención, por favor... **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: Le estoy atendiendo.)**, quisiera que me aclarase lo que ha entendido. Digo que me preste atención, porque yo he dicho —está en el «Diario de Sesiones»— que nuestro modelo no es el británico, no lo es; que nuestro modelo se acerca más al modelo alemán o al modelo austriaco. S.S. es hábil desvirtuando las declaraciones de un humilde portavoz, haciéndome decir lo que no he dicho. Nosotros entendemos que tiene que haber una gestión pública y que, en esa gestión pública, tiene que haber red, y que esa red tiene que compatibilizarse con una gestión cercana al territorio **(El señor De la Encina Ortega: Ese es nuestro modelo.)**, que la red es compatible con esa gestión cercana al territorio y el liderazgo local y de gobiernos autonómicos en el territorio. Sería bueno que tomásemos la palabra del señor De la Encina; en este caso, pasando antes —¿por qué no?— a hablar con el señor Germà Bel, que no es un experto en cirugía —no, señora—, pero que sí es un experto en materia aeroportuaria al que nos gustaría que escuchasen un poquito más.

Hago referencia a los votantes, señora ministra. No sé lo que querrían los votantes míos, del señor Macías o del Partido Nacionalista Vasco. Sí sé que algunos votantes —muchos— del Partido Socialista, como mínimo en Cataluña, se aproximaban más a las posturas del señor Germà Bel que a las del señor Ayala que, por ende, son las mismas que las suyas. Debería haber una reflexión porque tenemos un problema. Mi formación política, como usted sabe, señora ministra, forma parte de un gobierno. El Govern de l'Entesa o el Gobierno tripartito lo forma PSC, Esquerra Republicana e Iniciativa per Catalunya-Verds. Ese Gobierno entiende que, manteniendo un modelo en red, tiene que haber en Cataluña una gestión propia donde haya una postura determinante de las administraciones catalanas. Y nosotros creemos que con la propuesta que nos traen aquí lo que se hace es incumplir con lo que se ha dicho en el Parlament de Catalunya o con lo que ha aprobado el Congreso en una

moción de la pasada primavera. **(La señora ministra hace gestos negativos.)** Sí, señora ministra. Tenemos un problema y los modelos de gestión que hemos expresado tienen autonomía porque en Austria o en Alemania no se decide desde Berlín o Viena qué cafeterías se instalan en cada uno de los aeropuertos, qué *handling* o qué *slot*, porque el *slot* no depende de la Unión Europea o de un ámbito exclusivamente europeo. Tiene que haber ese liderazgo local, autonómico y ligado a la realidad empresarial de cada zona.

Acabo ya, señor presidente. Usted hace un discurso construido sobre la solidaridad, pero los aeropuertos ubicados en las regiones españolas con menor índice de utilización —por ejemplo, Extremadura, Andalucía, Galicia, Murcia o Asturias— recibieron una cuota de inversiones menor a su cuota de tráfico en los últimos años. Por tanto, no venga con ese argumento de la solidaridad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, le ruego que termine.

El señor **HERRERA TORRES**: El modelo que usted plantea no abunda en mayor solidaridad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra su portavoz el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Desearía comenzar mi intervención intentando aclararle al señor Ayala una cosa. Ha dicho que representa al conjunto de los españoles. **(El señor Ayala Sánchez: Y usted también.)** Para empezar, es usted un subconjunto. Hay conjuntos y subconjuntos. Es usted un subconjunto y yo soy otro subconjunto. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Menos mal!)** Usted entiende que no soy español porque nos ha dicho que solo estamos hablando de lo nuestro. No sé si la ministra coincide en esta visión con el señor Ayala. Si he puesto ejemplos prácticos no es para hablarle de lo mío; he intentado exponerle los problemas del modelo general, señor Ayala. Si ha escuchado razonablemente —no más— lo que he intentado decir, comprenderá que he intentado hablar del modelo general; bajando de las musas al teatro —eso sí—, desde los principios generales a qué es lo que iba a ocurrir en la aplicación precisa con determinados extremos.

Ministra, intento aclararle que si he minutado su intervención es porque el orden del día dice: A petición de la ministra de Fomento, para informar de las líneas básicas del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Y usted nos ha hablado lícitamente de las excelencias del viejo modelo. Está usted en su derecho, pero con una desproporción a juicio de este grupo. Yo le achaco la desproporción, no el que usted cite temas que, por otra parte, conocíamos. Hemos tenido muchas intervenciones tuyas cantando las excelencias del modelo aeroportuario existente y de lo bien que funciona y hoy ha vuelto sobre

eso. Habiendo solicitado la comparecencia para informar de las líneas básicas, creí que se iba a centrar sobre eso y que de lo otro iba a pasar un poco por encima, al contrario de lo que ha hecho. Le achacaba simplemente la desproporción, y no otra cosa.

En segundo lugar, me interesa aclarar el tema competencial —y también al representante del Grupo Parlamentario Socialista—, con un ejemplo práctico de estos últimos días que usted y el representante socialista entenderán. No hace mucho tiempo mi grupo mantenía un debate en el Pleno sobre la aplicación del artículo 149.1.15 de la Constitución, que hace referencia a la investigación y al desarrollo, y nosotros decíamos que también había otro artículo, el artículo 10.16, en el que también había una competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco. ¿Sabe qué se nos respondió? Una ministra nos respondió que el artículo 149.1.15 decía que no nos tocaba la competencia en I+D+i —eso nos contestó una ministra— y otra nos contestó, en palabras análogas a las que le he escuchado a usted, no les conviene a ustedes la transferencia en I+D+i; ya sabe dónde estamos hoy. De forma que desearía que también en este tema, todos vengamos con la lectura hecha de todo lo que dice la Constitución, pero también con lo que dicen los estatutos de autonomía y, en concreto, en este caso, el artículo 10.32, que dice también —y le vuelvo a recordar— que la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva —y cita— en puertos, helipuertos, aeropuertos y servicio, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> De manera que hay que leer todo para ver si echamos a andar sobre bases sólidas, que es lo único que pretende mi grupo; y esto se lo aclaro también al representante del Grupo Socialista.

Segundo tema, la red. No estoy en contra de la red, le he dicho que la red que me gustaría es la que funciona o debe funcionar en educación, hechas las transferencias. ¿O es que no hay que trabajar en red en sanidad o es que no hay que trabajar en red en educación? ¿Por qué el único modelo de red que usted pregona en el ámbito del transporte es el opuesto al de sanidad, el opuesto al de educación y el opuesto también —espero— al de I+D+i, por cierto? Porque, hechas las transferencias, mi grupo defiende —y así está en el acuerdo— que vamos a trabajar en red, que vamos a trabajar en coordinación. De forma que no le estoy negando, en absoluto, que tenga que haber una red estatal. Lo que le estoy intentando decir es que eso hay que construirlo sobre bases sólidas, en concreto con pleno respeto al bloque constitucional en su totalidad, y también —y se lo he dicho y por eso he citado a don Manuel Castells— a los nuevos conceptos de red. Porque don Manuel Castells nació en Cataluña, pero si hay un catalán y un español universal en estos temas se llama don Manuel Castells. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: ¿En red aeroportuaria?)** No, en el tema aeroportuario no, en el tema de redes. Si hay un catalán que nació en Cataluña, pero que es universal, ese señor se llama don Manuel Castells. Y usted puede tener toda la literatura que quiera sobre

esto. De forma que me estoy apuntando a ese concepto de red, también para el ámbito del transporte, y para otros ámbitos por supuesto también.

Voy terminando. Sobre el tercer tema no hemos entrado en el debate jurídico, y lo único que digo es que usted ha hablado de aeropuertos de especial importancia y complejidad. Entendía lo que eran los aeropuertos de interés general, porque he citado el real decreto que perfilaba cuáles eran y en base a qué criterios, pero este concepto no lo entiendo. No sé cómo llamarle, porque al menos habrá que darle claridad, si esto se basa en que el que tenga 30 millones de visitantes es aeropuerto de especial importancia y complejidad, pues eso será, pero concrétemelo usted, bien jurídicamente o bien numéricamente o como sea. Porque ahora me ha hablado de especificidad, pero no tiene nada que ver la especificidad con los conceptos de especial importancia y complejidad.

Ahora sí termino, porque bajando —como le decía— de las musas al teatro, yo tengo preguntas prácticas que quizá, respondiéndomelas, me aclare yo, porque pudiera ser que simplemente haya un desentendimiento en el punto de partida; no lo oculto. ¿Qué aeropuertos van a ser de especial importancia y complejidad, según usted? ¿Cuáles? ¿Y cuáles son, de los que hay? No le estoy hablando del futuro. ¿Con qué criterios se va a definir eso? ¿Qué aeropuertos no son de interés general en el viejo sistema —y añadido— y qué aeropuertos van a dejar de ser de interés general en el nuevo sistema, si hay alguno, o si todos los que son de interés general en el viejo sistema van a seguir siéndolo en el nuevo sistema? ¿Cuántos órganos de gestión aeroportuaria —filiales, en los términos que usted ha dicho— prevé crear en el nuevo sistema? ¿Van a participar todas las comunidades autónomas y/o entidades locales en la gestión de los aeropuertos de su ámbito, mediante la creación de órganos de gestión filiales, sí o no? Si tengo la respuesta precisa, seguramente empezaré a entenderla con más claridad de lo que la he entendido en su primera intervención. En todo caso —y ahora sí termino— mi grupo desea caminar en esta dirección: bases sólidas, bases claras. Y el debate de hoy es para ver si, efectivamente, asentamos una serie de bases por las que no tengamos que estar permanentemente —los próximos años, como llevamos no sé cuánto tiempo— diciendo que vamos a hacer cosas, pero sin saber muy bien qué, y abriéndonos a eso que con facilidad dice el representante del Grupo Socialista que son sus ideas. ¿Por qué no nos han demostrado otras a tiempo el Grupo Socialista y el Gobierno? Porque si nos lo hubieran aclarado, quizá en este momento lo tendríamos todos claro. Pero estamos en el punto cero, y a mi me ha dado la impresión de que, además, dando una vuelta hacia atrás. Pero esto lo someto a lo que ocurra, y ya veremos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor Encina, tengo una respuesta para usted sobre la fecha escogida para esta comparecencia. Ante lo que hemos visto aquí, la historia de amor, de tierno amor entre PSOE y PP, hacía falta una fecha cercana a la Navidad, porque si no realmente nadie se lo hubiera creído. Por lo tanto, a pesar de la intervención del presidente del Gobierno y a pesar de los acuerdos de la Junta de Portavoces, yo creo que el motivo último ha sido esta escenificación de coincidencia en un modelo entre el Partido Socialista y el Partido Popular, y supongo que lógicamente con el asombro de algunos diputados del Partido Socialista que defienden otro modelo distinto a este. ¿Sabe qué pasa? Que si el modelo hubiera funcionado bien, nadie pediría el cambio. Señora ministra, usted sabe que existe algo que se llama comité de rutas aéreas. ¿Usted cree que si hubiera funcionado bien, todos estos aeropuertos tendrían este comité con gente que no es de AENA? Aunque AENA también está, faltaría más, porque nadie captaría estas rutas aéreas. Por ejemplo, usted ha hablado de Tokio. Le supongo muy bien informada. El presidente de la Generalitat ha estado estos días en Tokio, y una de las cosas que ha estado negociando —y le deseo suerte a mi presidente— es esta línea Barcelona-Tokio, y espero que AENA dé facilidades. Si todo funcionara bien, ¿cree que todo el Parlamento de Cataluña —los tres del tripartito, pero también el Partido Popular y Convergència i Unió— hubiera votado pidiendo una posición mayoritaria determinante de la Generalitat en los aeropuertos catalanes? ¿Usted cree que si todo funcionara tan bien, toda la sociedad civil catalana —votantes de quien sea, no todos nacionalistas, por cierto— hubiera hecho un acto masivo en Esade, hace un año, pidiéndole a usted este nuevo modelo? Yo creo, señora ministra, que si pasa esto es porque hay que cambiar, y nosotros trabajamos para esto.

Se ha hablado de la Ley de puertos; ahora no vamos a hacerlo, ya habrá ocasión pero nosotros teníamos un modelo de puertos, y en un momento determinado negociamos nuestro modelo con un gobierno del Partido Popular —por cierto, el ministro no se llamaba Álvarez, se llamaba Arias Salgado—, con el que llegamos a un acuerdo que creo que ha sido bueno, que no era nuestro modelo —tampoco era del Partido Popular, que estaba más en sus posiciones—, fue un modelo intermedio, pactado, que ha dado sus buenos frutos, fruto de la negociación y del acuerdo político. Cuando yo le hablo de votos y de lo que hacemos le estoy hablando de esto. Lo que pasa es que yo veo que usted, claramente, no necesita nuestros votos, porque tiene aquí una amplísima mayoría. Le felicito en cualquier caso, y tomamos buena nota.

Voy a hablarle de votantes; de mis votantes, sus votantes, no sé. Yo voy a hablar de uno que, supongo, debe ser votante suyo, que se llama Joaquín Nadal y que es consejero de Política Territorial y Obras Públicas. Este señor —está recogido en varios teletipos— recordó que el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, expresó en Barcelona su voluntad de que la Gene-

ralitat tuviera una posición determinante, un compañero suyo y votante suyo. A lo mejor algún día nos vota a nosotros, pero de momento no. También es importante, señora ministra —y esto es serio, aunque voy a acabar con una pequeña broma—, que cumplamos los compromisos; y este compromiso del presidente del Gobierno hay que cumplirlo. En este sentido, señora ministra, también quiero recordarle —usted nos hablaba de si tolera o no tolera— que usted viene aquí no a controlar a los diputados, sino a ser controlada. Se lo recordó mi compañera Montserrat Candini en el Senado y yo se lo vuelvo a recordar: usted viene a ser controlada. Usted tiene muchas ventajas, pero viene a ser controlada, y yo tengo todo el derecho a pedirle que explique lo que usted hace y que rinda cuentas. Le agradezco que usted rápidamente haya dicho: esto se lo hemos adjudicado a estos señores; me parece muy bien, pero le voy a pedir por escrito más documentación simplemente porque tengo la obligación, no el derecho, sino la obligación de controlarla a usted o a quien se siente en su lugar. Esa es mi función, y usted no tiene que ser reticente a ser controlada; y lo va a ser, en el Senado y en el Congreso, por *Convergència i Unió*, con toda afabilidad y con toda simpatía. Y para acabar con afabilidad y simpatía, como usted y yo somos de una misma generación —aunque usted es mucho más joven— **(Risas.)** le voy a hablar de una revista que seguramente a usted le gustaba —a mí me gustaba— que se llamaba *Hermano Lobo*. Esta era una revista satírica que se publicaba en mis tiempos universitarios, y en la que se hacía siempre la misma pregunta, que decía que cuándo iba a pasar tal cosa. Entonces salía el lobo y decía: el año que viene, si Dios quiere. Le cuento esto porque usted dice: no se ha hecho contabilidad analítica. Le doy una buena noticia: el primer trimestre de 2009. Señoría, ¿sabe que tengo esta respuesta por escrito de hace un año y era el primer trimestre de 2008? Es decir, hermano lobo, la contabilidad analítica el año que viene, si Dios quiere.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Quiero decirles muy brevemente a los representantes de los grupos que me han citado —aparte de agradecerse— que el Grupo Popular ha tratado hoy de ser coherente con sus planteamientos. Me queda la tranquilidad de que si yo soy un subconjunto para el señor Beloki —y él también se considera como subconjunto—, estoy encantado de ser lo mismo que el señor Beloki, a su lado, y me gustaría estar a su lado muchísimo tiempo. No tengo ningún inconveniente en tener la misma calificación que el señor Beloki. Lo único que tengo que señalar es que el planteamiento global y los ejemplos del señor Beloki le han llevado curiosamente a citar el Estatuto de Gernika y no el Estatuto de la Comunidad Autónoma de Murcia, que es idéntico en el texto de ese artículo. Por tanto, mis referencias eran relativas a que nadie puede arrogarse

representaciones territoriales de un territorio concreto, sino al contrario, y aquí nuestra labor es la que es. No obstante, señor Beloki, estoy encantado de ser exactamente lo mismo que usted.

Acabo con una referencia también distendida. Yo, señora ministra, también estoy muy preocupado por mí. **(Risas.)** Tiene usted toda la razón, yo no sé si esta tarde me van a cesar; lo que espero es que usted no tenga la misma preocupación que yo. **(Risas.)** Señora ministra, el Grupo Parlamentario Popular va a mantener el planteamiento que ha tenido. Su planteamiento también es similar, muy parecido al programa del Partido Popular, lo cual no es ni bueno ni malo, simplemente hemos coincidido, y por supuesto nuestra actuación de ahora y de futuro va a estar envuelta en la lealtad y la responsabilidad respecto a un modelo aeroportuario fundamental para España, importantísimo para nuestro desarrollo económico e importantísimo para el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: También en la misma línea que los demás portavoces, quiero agradecer en esta segunda intervención el tono que han tenido, así como que muchos de ustedes hayan manifestado, a diferencia de la primera intervención, que están dispuestos a incorporarse y a trabajar. Estamos todavía en una fase muy inicial de lo que es un largo recorrido y sería inexplicable no querer participar en la búsqueda final de un modelo que beneficie al presente y al futuro de nuestro país. Por tanto, les agradezco esa postura.

No obstante permítame que matice algunos aspectos. Por ejemplo, señor Macias, usted que ha descrito esta cena navideña amorosa, me ha recordado, cuando ha dicho que ustedes acordaron con el Gobierno del Partido Popular el modelo de gestión portuaria, esa escena del Hotel Majestic —creo que era en Cataluña— cuando se llegó al acuerdo. Pero claro añada las demás cosas: el modelo que ustedes acordaron —que estamos de acuerdo en que ha dado unos buenos resultados, porque se ha tenido una lealtad institucional razonable de las comunidades autónomas con el Gobierno de turno y que ha dado buenos resultados en todos los aeropuertos españoles— no tiene nada que ver con el modelo de gestión aeroportuario, que precisamente si algo tiene es que funciona en red. Quizá por eso se explica que ustedes en esas escenas también de amores y de acuerdos no cerraran ese cambio de modelo que hoy plantea el Gobierno socialista, porque eran conscientes entonces —cuando acordaron con el Partido Popular— que llevar a cabo ese cambio de modelo no era tan fácil, como sí podía serlo en el modelo portuario que tenemos actualmente. Por tanto, unos tuvieron la posibilidad de hacerlo —entre ellos ustedes—, y no lo hicieron; y otros que estamos aquí, la tenemos ahora y sí lo hacemos. Eso para que quede claro lo de amores por amores. En todo caso agradezco el tono de todos ustedes.

Voy a cerrar mi intervención diciendo que nosotros apoyamos —como hemos manifestado en nuestra intervención desde el Grupo Parlamentario Socialistas— las líneas básicas iniciales que ha marcado el Gobierno en la aprobación del Consejo de Ministros, y que además creo que ha sido muy generoso siendo tan sintético para participar todo el mundo en este debate. Me alegro sinceramente y me sumo a esa confraternidad que plantea el Partido Popular. Somos dos grandes partidos que de manera alternativa gobernarán este país, y me parece sano y bueno para España y para los españoles que podamos llegar a acuerdos los dos grandes partidos, teniendo muy presente lo que ustedes los nacionalistas digan, porque la ministra ha dicho constantemente que lo van a tener; lo que pasa es que si al final no se llega a un acuerdo como el que ustedes plantean, deben ustedes respetar también esas mayorías, porque no puede ser que cuando no hay acuerdo se diga que se aplasta a las minorías, y cuando hay acuerdo se diga que somos esas mayorías las que no tenemos en cuenta a ustedes, las minorías, que nos merecen el máximo respeto, y este Gobierno y el Partido Socialista han dado pruebas en la democracia de ese respeto.

Pero, señora ministra, a mí no solo me preocupa el acuerdo parlamentario, que creo que básicamente se ha dejado hoy plasmado, sino que me preocupa tanto o igual el acuerdo con los trabajadores, porque —usted lo ha dicho— estamos hablando de 440.000 puestos de trabajo, de empleos directos o indirectos, del 7 por ciento del producto interior bruto en España —en Barcelona un porcentaje altísimo y en Madrid también, en todos los aeropuertos—, y que haya un acuerdo y esa fluidez y esa relación con los representantes de los trabajadores, como se está teniendo desde AENA y desde el Gobierno, es muy importante, porque flaco favor haríamos si llegáramos a un gran acuerdo parlamentario —incluidos ustedes— si no hubiera un acuerdo social. Creo que en ese sentido el Gobierno socialista y la ministra de Fomento han dado ejemplo ya de grandes transformaciones que aquí no han tenido ni siquiera debate, como han sido la segregación, como consecuencia de la Ley del Sector Ferroviario, de Renfe en la creación de ADIF y de Renfe—Operadora, que afectó a 60.000 trabajadores; una transformación en dos empresas y ni un grupo ha traído aquí ni una sola iniciativa para quejarse, porque no hubo ningún problema social. Creo que ese —salvando la distancia de los modelos— tiene que ser el camino: conseguir mayor acuerdo parlamentario, al que me alegro que se sumen en mayor medida, por lo menos trabajando por ello, y la paz social de esos trabajadores, que sin lugar a dudas tienen —ustedes han hablado con ellos, igual que yo— también su inquietud laboral. Y si nosotros los políticos les trasladamos tranquilidad en la búsqueda del mejor modelo, sin lugar a dudas que miles y miles de esas familias nos lo van a agradecer. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Para cerrar este debate tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, señor Jonquera, no veo de lejos y no he visto lo que usted ha enseñado pero me ha quedado una duda: en su red dónde pone el sol, ¿o es que no hay sol? Eso planteelo y contésteme también para aportarlo al modelo, no por otra cosa. Cuando usted tenga claro dónde va el sol, quién dirige esa red, dígalo. Porque ha dicho: yo quiero una red gallega, la dirigirá la autoridad autonómica gallega, pero ¿y el resto? ¿y cómo coordina todos los demás, con un sol más grande? No lo sé. Lo digo para que lo plantee.

En los cinco años que yo llevo de responsable del Ministerio de Fomento los cinco presupuestos que hemos aprobado —2005, 2006, 2007, 2008 y 2009—, en todos, Galicia está por encima de su peso poblacional en inversión en infraestructuras; todos —incluso en el Ministerio de Fomento— por encima del 8 por ciento, que era exactamente el compromiso que pedía el BNG, insisto, por encima. Luego, ahora no fraccione y diga: ¿cuánto hay para la pista de Alvedro? No. En infraestructuras de Galicia no podemos fraccionar, y pensar que no nos llega porque hemos descontado todos los demás. Todos los aeropuertos gallegos están siendo objeto de actuaciones, y son objeto de la solidaridad de otros aeropuertos. No desvirtuemos la interpretación, porque todo está siendo objeto de actuaciones, por ejemplo en ILS, que es tan importante en Galicia, y en todo lo demás que consideramos necesario tener preparado para algo que usted confunde. Los que deciden las rutas, independientemente de la promoción de la que habla el señor Macias, son las compañías. Nosotros ponemos la infraestructura y el marco adecuado, y promocionamos en la medida en que se pueda; no tenemos ningún límite en esa promoción. Pero no descuenta usted todo lo que se está invirtiendo en Galicia y hable de un modelo que ha dicho que es un modelo policéntrico. Habrá que preguntar a estos expertos en redes qué es un modelo policéntrico, y desarrollaremos una nueva teoría. Y lo digo con ironía porque en redes aeroportuarias —les vuelvo a decir— ninguna de las personas que ustedes han citado son expertos, quieran o no. Por ejemplo, el señor Castells es un gran experto en financiación autonómica. **(Sensaciones.)** Entonces estamos hablando de otro Castells, no sé de lo que usted está hablando, yo estaba interpretando que se refiere a una persona que tiene unos conocimientos determinados, pero no en cualquier cosa, y lo vuelvo a trasladar a cualquiera que ustedes quieran aplicárselo.

Señor Perestelo, promoción de aeropuertos sí, desarrollo de los modelos canarios, de un Gobierno o de otro, de todos los gobiernos, pero de los 3.000 millones solamente este, porque se ha aprobado en 2006. Por tanto, no diga usted que ha sido el Partido Popular, porque se fue en 2004. ¿Que en los ocho años que estuvo hizo inversiones? Claro que sí, yo no he dicho nada, pero en el Plan Canarias de 2006/2020, que es lo que se ha hecho para todos los aeropuertos canarios —son 3.000 millones que se van a invertir mucho antes de ese horizonte temporal, porque está dentro del PEIT—, hemos invertido,

desde 2006, 600 millones de euros. Ni siquiera le voy a decir lo que invirtieron los anteriores, y lo tengo aquí también. No quiera usted menospreciar lo que estamos haciendo diciendo lo que hicieron los demás. Es nuestra obligación hacer, no estamos haciendo ningún favor a nadie, pero al César lo que es del César. Eso es lo único que le he querido decir.

Señor Herrera, usted, que yo creo que es un experto en elaboración de teorías, ha hecho un análisis extraño de las inversiones que se han hecho en los aeropuertos que tienen más tráfico y de las inversiones que se han hecho en relación a la solidaridad. Eso no tiene que ver con nada de lo que estamos hablando. Le voy a dar una pista. Se parte del *stock* de capital existente. Si el aeropuerto se acaba de hacer, el año que viene, por mucho tráfico que tenga, no se hace ninguna inversión. Luego ese análisis de hacer un paralelismo entre los tráficos y la inversión y poner en cuestión la solidaridad no tiene ninguna solidez. En todo caso tendría usted que analizar veinte años, ver el nivel de preparación del aeropuerto, sus necesidades y sus posibilidades, y llegar a una conclusión, pero esa afirmación que ha hecho de que somos insolidarios porque no hemos invertido en los aeropuertos de menos tráfico aquello que les correspondía en proporción a su tráfico, depende, porque si se acaba de hacer la inversión el año anterior no se hace este. Eso es lo que se hace en todos los casos.

Tanto el señor Herrera como el señor Macias han planteado una cuestión que me parece necesario aclarar. Los principales organismos internacionales de transporte aéreo y las principales consultoras internacionales han hecho un planteamiento expreso sobre la gestión en red y sobre AENA. El director general para Europa en el Consejo Internacional de Aeropuertos —lo pueden ver en *El País*, 22 de octubre de 2006— dice que AENA es una red de aeropuertos muy eficiente. Y con la literalidad de sus propias declaraciones le he dicho el medio y la fecha dice: el hecho de que funcione en red es muy beneficioso para las aerolíneas, porque el nivel de sus tasas es muy bajo. Eso beneficia a las compañías aéreas y a los pasajeros, y también enormemente a la comunidad local y por extensión al país, porque trae más negocio y más turismo. Sigue diciendo: el modelo en red de AENA es muy valioso, especialmente si se quiere una auténtica política pública de transporte. Eso no lo digo yo, lo dice el director general del principal organismo internacional de transporte aéreo ¿qué quieren que les diga? Todo lo demás me parece un poco frívolo plantearlo como se puede estar planteando. Desde la perspectiva del Gobierno el modelo en red tiene grandes beneficios, partiendo del desarrollo del territorio, sigue diciendo este señor, de la continuidad territorial y de asegurar los enlaces, beneficiando a todas las regiones de una manera muy equilibrada. Esto es lo que dicen los organismos internacionales o el director general de Eurocontrol: España se encontrará en una gran ventaja competitiva en Europa dentro de unos años. Tiene una gran oportunidad. Los grandes impulsos que han reci-

bido el aeropuerto madrileño, Barajas, y el barcelonés, El Prat, no tienen parangón en Europa. Si hubieran estado aislados, difícilmente hubieran tenido esa actividad y esa posibilidad de inversión. Deberíamos, repito, dar al César lo que es del César y a Dios lo que es de Dios, y no nos inventemos expertos en temas cuando ya están consagrados, están consolidados, están admitidos por todos los países. No tenemos que discutir. Veamos los organismos internacionales y pongámonos de acuerdo con lo que dicen.

Señor Beloki, yo no entro ni en el subconjunto ni en nada. Aquí cada uno representamos lo que representamos, y como usted ha puesto en duda, usted tiene todos mis respetos, no solo por lo que representa, que ya de por sí los tiene que tener, sino personalmente. Lo único que hemos discutido es si el señor Macia representa a todos los ciudadanos como ha dicho él, que todos los ciudadanos quieren. Luego ha dicho: los miembros del Partido Socialista quieren. Los miembros del Partido Socialista quieren lo que deciden nuestros órganos de decisión. Después las conversaciones que usted tenga, si es que las tiene, tienen la validez que tienen, que también le podía poner muchos ejemplos de CiU. No se los voy a poner porque me parece hasta desleal lo que piensan unos, lo que piensan otros e incluso lo que piensan unos de otros. **(Risas.)** Todos sabemos de lo que estamos hablando. Hay una política definida que es la del presidente del Gobierno que la sigo yo y la sigue todo el mundo, y pare usted de contar. No tiene más importancia que eso.

Lo que sí quiero decirle, señor Macia, con mucho cariño antes de decirle otra cosa con muy poco cariño, es que ha tenido un ataque de celos. Cuando ha visto que el Partido Popular y el Partido Socialista no nos peleamos por un tema, ha dicho: aquí no estoy yo mediando, cómo es esto, no me están haciendo caso a mí que siempre soy el que equilibrio, y ese ataque de celos se le ha notado mucho. La próxima vez disimúlelo. Tiene que decir que está muy contento de que estemos de acuerdo, si es que estamos, que no lo sé, y después intentar encontrarse en su sitio. **(Risas.)** Pero patalear en el Congreso porque, un día y por un tema, hemos llegado casi a un acuerdo, tampoco es para que usted se ponga así. **(Risas.)** Ya nos hará falta en otras muchas ocasiones. No le corresponde ese papel y ahora se lo voy a decir con acritud, usted está aquí para controlar mi función, pero no para acusarme, y si me acusa lo demuestra. Ni para insinuar nada, y usted lo ha insinuado. Si no lo ha querido reconocer, eso dice muy poco de usted, porque le he dado la oportunidad de que diga: no, yo no he insinuado nada. Pero usted lo ha insinuado y todo el mundo lo ha entendido. ¿O he sido yo la única que lo he entendido? Lo han entendido todos cuando ha dicho: a ver si mañana nos vamos a ver en los periódicos. Lo único que he dicho en general es que nos vamos a ver, aunque no sé con qué motivo se iba a poner en la foto, porque iba a tener dificultades. **(Risas.)** Pero, se puede poner. Señor Macia, todos ustedes tienen todo el derecho a preguntar, pero

no tienen ninguno a acusar sin pruebas. Y muy poco dice de aquellos que insinúan cuando además están seguros de que no hay nada raro. Eso de habla que algo queda, señor Macias, no le corresponde hacerlo. Le he pedido que lo retire y siento mucho que no lo haga, es *sostenella* y *no enmendalla* porque yo le he dicho: que retirase esa insinuación. Yo le doy el dato y le doy todas las aclaraciones. Pues claro que sí, ¡a mí qué me importa! Si a mí me da igual, aunque lo diga el sursum corda, exactamente igual. Además le digo otra cosa, si se hubieran equivocado, la responsabilidad es del que ha tomado la decisión, que ni siquiera he sido yo. Yo le he dado el dato para que usted lo sepa. Me ha pedido el dato y aquí está. Ni siquiera se ha aprobado por el consejo de administración. Pero insinuaciones ninguna, porque eso es muy serio y muy grave; para mí lo es. A lo mejor a usted le parece normal que le acusen de cosas raras, pero a mí no. Por eso le he pedido que lo retire usted. No ha querido retirarlo y lo siento porque era su oportunidad. Ahora, cuando salga y me lo aclarare usted, a mí no me sirve de nada porque yo sé muy bien de mi honradez; lo que quiero es que usted no la ponga en cuestión delante de los demás, y menos en el Congreso; o la de AENA, o la de cualquiera. Eso es lo único que le he pedido. Como ha dado lugar usted a una insinuación extraña, retírelo. ¿No lo ha retirado? Bajo su conciencia queda. Ahora, no me lo diga usted cuando salga, que esa es otra de las tentaciones que tenemos algunos de decir lo que nos dé la gana aquí y cuando salimos decir: no, yo no he querido decir eso. Pues no lo diga, que es muy fácil, y si lo ha dicho, retírelo y ya está. Lo ha insinuado, señor Macias, y está muy feo que haya hecho usted ese tipo de planteamiento.

Me ha hecho una pregunta que le voy a contestar. ¿Usted cree —me ha dicho usted— que si todo hubiera funcionado bien hubiéramos pedido el cambio? Sí, señor Macias, sí. A todo lo que me ha preguntado, sí. Yo creo que ustedes habrían pedido el cambio. El comité de ruta está funcionando, pues muy bien, pero eso no es lo fundamental, y si Montilla consigue que venga un vuelo de Tokio a El Prat, fenomenal, pero ¿eso qué tiene que ver con todo lo que estamos hablando? No tiene nada que ver. Eso está muy bien y nosotros lo apoyamos. Y no ponga en cuestión si lo apoya AENA. AENA lo ha hecho todo, por tanto, esa duda de a ver si AENA apoya no sé ni siquiera por qué se la plantea, porque todo el incremento de rutas, de vuelos, de tráfico, todo, ha sido por el trabajo de AENA. A ver si ahora se lo va a apuntar uno que pasaba por allí, y no me estoy refiriendo a nadie. No se lo puede apuntar nada más que AENA. Y cuando hay problemas también le corresponden a AENA —aunque hay alguno que nos han apuntado y que no nos correspondía—, pero también; lo bueno y lo malo.

Por supuesto, nosotros seguimos trabajando en el comité de ruta. He ofrecido hacerlo en Canarias porque

en todo lo que se pueda colaborar y avanzar, muy bien, pero después creo que hay que ser coherentes con todos esos planteamientos, y cuando hay cosas que tomadas conjuntamente no funcionan, también hay que levantar la mano y decir que esto ha sido entre todos, no ponerse de perfil para que pase el toro y coja nada más que a uno. Eso lo digo también porque en la idea de la colaboración, con la que yo estoy totalmente de acuerdo, me choca cuando tomo una decisión en comandita y la decisión se queda huérfana, excepto de mi maternidad, cuando se genera un problema. Y eso no me ha pasado ni una vez ni dos sino unas cuantas.

Les quiero desear a todos muchas felicidades en esta Comisión. Esta tarde voy al Senado y mañana vendré al Congreso pero no tendré oportunidad de desearles todo lo mejor para el año que viene. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Este debate está cerrado, señor Macias. Si usted quiere hacer alguna observación tiene treinta segundos.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, intervegno para pedirle, amparo ante la actitud de la señora ministra, que creo que es incalificable.

Señora ministra, le pido que se dedique a leer el «Diario de Sesiones» con toda tranquilidad y verá el sentido de mis palabras. Y lógicamente siento mucho que la señora ministra venga aquí a dar este trato a los señores diputados, que estamos intentando hacer una labor que a veces es complicada pero que es de control al Gobierno en toda su amplitud, y desde luego no es mi estilo —todo el mundo lo sabe— hacer cosas raras sino simplemente en un tono un poco jocoso... **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: ¿Pero lo ha dicho o no lo ha dicho?)** Usted léalo, señora ministra, pero yo pido amparo al señor presidente para que en otra ocasión le aconseje que modere su lenguaje y el trato que nos da.

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor Macias, mi lenguaje ha sido absolutamente correcto, lo que tiene usted que moderar son sus insinuaciones. Mi lenguaje ha sido exactamente el lenguaje que corresponde al Congreso, en la medida en que usted ha lanzado una insinuación sobre la honradez de la adjudicación o asignación de un determinado contrato. **(El señor Macias i Arau: Lea, lea.)** Yo también exijo que se lea el contexto y el texto.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

**Eran las dos 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.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

