



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 458

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 26 (extraordinaria)

celebrada el martes 12 de enero de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Blanco López), para informar sobre la propuesta del Gobierno de modelo de gestión aeroportuaria. A petición propia. (Número de expediente 214/000134.)

2

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

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, comenzamos la Comisión extraordinaria del día de hoy dando en primer lugar la bienvenida al señor ministro de Fomento, don José Blanco, y deseándoles, en nombre de la Mesa y portavoces, a todos los diputados y diputadas un feliz año. Les comunico que se ha producido un acuerdo de la Mesa y portavoces por el que modificamos el orden del día, de manera que el primero de los puntos será el referido al modelo de gestión aeroportuaria y el segundo al Plan de vialidad invernal, cambio ratificado por todos en el día de ayer. Intervenirán los grupos parlamentarios en orden de menor a mayor y por un tiempo de entre diez y quince minutos, de manera que intentemos, si es posible, dar por concluida la Comisión a las tres de la tarde como máximo. El ministro tiene que hacer un viaje a Estados Unidos, son cinco horas las que tenemos por delante y esta Presidencia considera que será tiempo suficiente para poder debatir ampliamente sobre los dos puntos de la Comisión extraordinaria. Doy la palabra en primer lugar al señor ministro para que explique el modelo de gestión aeroportuaria y posteriormente daremos la palabra a los grupos parlamentarios. Señor ministro don José Blanco, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, me sumo al presidente deseándoles a todos un feliz año 2010. Comparezco ante esta Comisión a petición propia para exponer en sede parlamentaria las líneas principales de las reformas que el Gobierno va a llevar a cabo para implantar un nuevo modelo de gestión aeroportuaria en nuestro país. Este nuevo modelo tiene como objetivo último garantizar la rentabilidad de nuestro sistema aeronáutico para la economía en su conjunto, contribuir también con ello a la salida de la crisis y a hacerlo desde una perspectiva sostenible. Es además resultado de un análisis en el que se han evaluado las alternativas posibles y del que he informado al Consejo de Ministros el pasado 30 de diciembre, tal y como había comprometido en sede parlamentaria. Hemos trabajado en la definición de este nuevo modelo con total rigor y con total transparencia. Prueba de ello es que acabo de dejar a disposición de todos ustedes y por primera vez los resultados económicos provisionales del ejercicio del año 2009, así como las perspectivas del año 2010 de cada uno de los aeropuertos españoles.

Señorías, vamos a mejorar la gestión de nuestros aeropuertos y lo vamos a hacer porque estamos hablando de un sector estratégico para el crecimiento económico de nuestro país. Es estratégico tanto por su propia dimensión como por su carácter dinamizador para el resto de los sectores productivos: por su propia dimensión porque estamos hablando de un sector que genera nada más y nada menos que 440.000 empleos, de los cuáles 140.000

se localizan en las 6.200 empresas que operan en los diferentes aeropuertos españoles; también por su carácter dinamizador, porque del sector aéreo depende, entre otros, un sector tan relevante para nuestro país, para España, y tan intensivo en el empleo como es el sector turístico. Basta señalar que tres de cada cuatro turistas que llegan a España, unos 40 millones, lo hacen a través de nuestros aeropuertos. Por tanto, cuando hablamos de la reforma del modelo aeroportuario estamos hablando de una reforma estructural de la economía española, una reforma que debe obligatoriamente perseguir el objetivo de mejorar la eficiencia y la eficacia del sistema aeroportuario; eficiencia porque el nuevo modelo va a permitir una mejor asignación de los recursos como consecuencia de la configuración como sociedad mercantil del ámbito de la gestión aeroportuaria y también como consecuencia de la racionalización de los costes tanto en aeropuertos como en navegación aérea; y eficacia porque vamos a construir un modelo en el que la toma de decisiones se acerca más a las necesidades y oportunidades localizadas en los entornos de cada aeropuerto. Por eso vamos a posibilitar que en estas decisiones participen las administraciones y agentes económicos y sociales de ámbito territorial.

Señorías, tenemos la responsabilidad entre todos de hacer frente a una reforma estructural del sistema aeroportuario que contribuya en las próximas décadas a potenciar un sector —como les decía— fundamental para nuestro país. Ante una responsabilidad de este calado no podemos caer ninguno en las visiones partidarias, territoriales o corporativistas que dificulten el establecimiento de un nuevo sistema que nos beneficie y potencie a todos. Este plan se enmarca en la política que sobre el sector aéreo tiene el Ministerio de Fomento y sobre la que ya informé en mi comparecencia del pasado 19 de mayo. Allí expuse las líneas fundamentales de actuación del ministerio durante esta legislatura, que en el caso del sector aéreo son tres: primero, lograr el máximo posible de seguridad aérea; segundo, ganar en competitividad mediante la reforma estructural de la navegación aérea en el marco del cielo único europeo y de los acuerdos internacionales, y tercero, optimizar la eficiencia en la gestión aeroportuaria definiendo un modelo societario cuya financiación permita distinguir tasas, prestaciones patrimoniales de carácter público y precios privados, y todo ello de acuerdo con el marco competencial derivado del bloque de constitucionalidad, teniendo en cuenta los nuevos y los viejos estatutos de autonomía.

En materia de seguridad aérea, tal y como les expuse en comparecencia parlamentaria del pasado 23 de septiembre, estamos desarrollando el paquete normativo que allí comprometí. Ya hemos aprobado el Real Decreto de certificación de aeropuertos, el de ejercicio de la inspección aeronáutica, el de seguridad en las demostraciones civiles y en el tiempo de actividad y descanso de pilotos y tripulaciones. En este periodo de sesiones les anuncio que traeré a esta Cámara el proyecto de ley que establece

el programa estatal de seguridad operativa, así como las mejoras en la investigación de accidentes e incidentes en materia de aviación civil. Como presidente en turno de la Unión Europea hemos fijado como prioridad la seguridad aérea, tal y como informé en mi comparecencia en la Comisión Mixta Congreso-Senado. Asimismo impulsaremos estas iniciativas en el ámbito de la OACI.

Hoy me propongo exponer a SS.SS. las reformas que tanto en la navegación aérea como en la gestión aeroportuaria hemos de abordar con criterios de competitividad y eficiencia económica, de acuerdo siempre con la normativa comunitaria, pero antes de detallar nuestros planes permítanme, señorías, hacer una breve referencia a la profunda transformación producida en el sector del transporte aéreo que ha afectado y afecta a todos sus elementos. Desde el año 1991, año de la creación de AENA, se ha completado prácticamente el proceso liberalizador en el sector de las compañías aéreas. Se ha transformado su modelo de gestión con importantes cambios corporativos, privatizaciones y fusiones, pero sobre todo la aparición de las compañías de bajo coste, que en España suponen ya el 40 por ciento del mercado, ha cambiado la relación con los usuarios. La mayor y más barata oferta de servicios a los viajeros ha conllevado cambios para los operadores aeroportuarios. Ha sido necesaria la creación de infraestructuras diferenciadas para las compañías tradicionales y las de bajo coste. La nueva competencia en precios ha colocado las tarifas aeroportuarias y de navegación aérea en el centro del debate. Además, durante estos años el marco regulador de la Unión Europea ha avanzado enormemente. Europa ha sabido dotarse de un mercado único y ha sabido dotarse de una moneda única y ha iniciado un proceso para dotarse de un espacio aéreo también unificado. Nos encontramos ante una histórica evolución de la navegación aérea de cada uno de los países miembros de la Unión Europea hacia el cielo único europeo en el horizonte del año 2012. La puesta en marcha de este espacio implicará la integración europea de los servicios de navegación aérea, lo que redundará en una mayor eficiencia del transporte aéreo europeo, una reducción significativa de las emisiones contaminantes y un incremento claro en los niveles de seguridad. El nuevo marco europeo está propiciando una clara separación de funciones entre los prestadores, por un lado de los servicios de navegación aérea y, por otro, de los servicios de gestión aeroportuaria. En estos últimos se está consolidando un enfoque más empresarial, con fórmulas societarias que lo sitúan plenamente en el ámbito mercantil.

Es de justicia reconocer que en nuestro país, durante estos casi veinte años, AENA ha atendido con un alto nivel de eficacia las necesidades nacionales del transporte aéreo. Ello ha sido posible gracias al equipo humano, altamente profesionalizado, cuya productividad en el ámbito de la gestión aeroportuaria ha ido creciendo permanentemente. Esto nos da garantías para abordar una reforma como la que nos proponemos acometer. Durante este tiempo hemos llevado a cabo una impor-

tante inversión para dotar de la capacidad necesaria a las infraestructuras aeronáuticas, tanto en navegación aérea como en los aeropuertos. Hemos podido hacer frente a la creciente demanda del sector aéreo, contribuyendo a la vertebración del Estado y a un mayor desarrollo y equilibrio territorial. Sin duda, este esfuerzo inversor —más de 17.300 millones de euros durante los últimos diez años— ha transformado nuestras infraestructuras aeroportuarias en un referente en el ámbito internacional. Esta inversión va a continuar y prueba de ello son las próximas inauguraciones de las nuevas terminales de Málaga y León en 2010, de Alicante y Santiago de Compostela en 2011 y de Gran Canaria en el año 2012, entre otras.

Señorías, gracias al aumento de la capacidad de nuestros aeropuertos, hemos preparado a nuestro país para satisfacer a medio y largo plazo el creciente tráfico aéreo consustancial al nuevo mundo, que se caracteriza por una economía globalizada. Estas inversiones se han realizado en toda la red estatal de aeropuertos sin excepción, red tan sólida que garantiza no solo la conectividad interior sino también la de cada territorio del Estado con cualquier parte del mundo, de ahí la importancia del mantenimiento de la red tanto para el conjunto del país como para cada una de sus partes. Esta red pública de iniciativa estatal es perfectamente compatible con el desarrollo de las competencias que los estatutos de autonomía reservan a las comunidades autónomas para la gestión de aeropuertos que no revistan el carácter de interés general. Como SS.SS. conocen, hay ya iniciativas en nuestro país en este sentido. Ello nos debe llevar a una mejor coordinación competencial. Esta realidad debe tener también respuesta en las reformas que vamos a abordar y a las que luego me voy a referir.

El modelo que hoy vengo a presentar tiene muy en cuenta los logros de nuestro sistema, pero sobre todo tiene en cuenta el análisis de sus deficiencias y de los riesgos que lo amenazan y que marcan la necesidad precisamente de una reforma. Durante este tiempo se ha puesto de manifiesto la existencia de algunos elementos cuya evolución condiciona la competitividad del transporte aéreo de España. Entre ellos, he de hacer una especial referencia al sistema de navegación aérea.

El sistema de control del tráfico aéreo español ha sido capaz de atender los altos crecimientos de tráfico de los últimos años. Asimismo la tecnología utilizada para el control del tráfico aéreo, impulsada por AENA y desarrollada por la industria nacional, como el sistema Sacta —sistema automatizado para el control del tráfico aéreo—, ha alcanzado un alto nivel de calidad y excelencia, convirtiéndose en un referente mundial en este campo. Hoy uno de cada tres vuelos en el continente europeo es controlado por sistemas tecnológicos desarrollados por empresas españolas y eso nos debe hacer sentir orgullosos. Sin embargo, el elevado coste de la navegación aérea, debido entre otras razones a la baja productividad y a la limitada capacidad de AENA para mejorar el deficiente sistema de organización del trabajo

y, en consecuencia, su limitada capacidad para garantizar la continuidad del servicio, constituye un obstáculo estructural del actual modelo de gestión. La Mesa de Turismo, organización patronal que agrupa a las más importantes empresas turísticas españolas, señalaba recientemente que la reducción de la tasa de navegación es fundamental para el sector turístico español. Recordaba que estas son un 48 por ciento superiores a la media de los países del Eurocontrol, más del doble que en Grecia, Túnez y Marruecos y casi el triple que en Turquía, países que, como saben SS.SS., son grandes competidores para España en el turismo a gran escala. Esta situación nos ha obligado a compensar las altas tasas de navegación con el establecimiento de tasas aeroportuarias muy por debajo de la media europea. Este sistema tarifario está claramente descompensado y está generando un déficit de explotación que debemos abordar cuanto antes.

La reducción del coste de la navegación aérea tendrá una clara repercusión en el precio de los billetes con un claro beneficio para los consumidores, ayudando a la reactivación del sector aéreo y por supuesto también del sector turístico de nuestro país. Por ello, abordar la reforma de los servicios de navegación aérea es una condición necesaria para la puesta en marcha del nuevo modelo de gestión. Solo así se podrá eliminar el déficit actual de estos servicios de aproximadamente 300 millones de euros en el año 2009 y se podrán bajar las tarifas de navegación aérea con los beneficios que todo ello conlleva. Tales reformas nos permitirán establecer tarifas de navegación más competitivas, equiparando al colectivo de controladores a la situación actual de su profesión en el resto de los países europeos.

Los controladores aéreos son una pieza básica de la navegación aérea. Su participación y compromiso en este proceso de transformación es fundamental. La naturaleza de su actividad y su relación con la estructura y volumen de costes de navegación aérea hace que estos profesionales sean los que en mayor medida tendrán que protagonizar un particular compromiso con estos objetivos. Sé que esto va a requerir un esfuerzo por su parte, pero es imprescindible que AENA aborde una racionalización de sus condiciones de trabajo. Sé que la inmensa mayoría de los afectados y de la sociedad comparte la necesidad de este proceso de racionalización. Por ello, apelo a su responsabilidad, señorías. Como profesionales, también apelo a la responsabilidad de los controladores, y también de los ciudadanos, para alcanzar en breve plazo un acuerdo que nos permita ofrecer un mejor servicio a los pasajeros de forma sostenible y viable. A nosotros como Gobierno y al Parlamento como Poder Legislativo corresponde defender en todo caso el interés general. En este sentido, habremos de abordar de forma inmediata las medidas necesarias para que el proveedor de servicios AENA cuente con los mecanismos necesarios para garantizar la continuidad de servicio, asumir la organización del trabajo e incrementar la productividad del sistema de control.

Señorías, para poner en marcha un nuevo modelo aeroportuario que sea económicamente eficiente es imprescindible abordar la reforma estructural que acabo de mencionar de la navegación aérea y por esta razón me he referido en primer lugar y a grandes rasgos al contenido de esa reforma. Siempre hemos dicho y así se viene planteando en Europa que la reforma requería la separación de la gestión de los aeropuertos y la navegación aérea. En el nuevo modelo, AENA mantendrá su condición de entidad pública empresarial con las competencias de proveedor de servicios de navegación aérea y con el objetivo de convertirse en uno de los operadores mundiales de referencia tanto desde el punto de vista tecnológico como de la eficiencia de la gestión. Esto significa, en primer lugar, seguir profundizando en la base tecnológica —Sesar, Galileo, Egnos, Sacta— y participando en los proyectos tecnológicos de primer orden que se desarrollen a nivel mundial; en segundo lugar, dar valor estratégico internacional a los centros de control en la prestación de los servicios de ruta; en tercer lugar, seguir siendo agentes activos en el diseño del cielo único europeo. Con todo ello pretendemos que AENA tenga un papel protagonista a nivel mundial como gran gestor de navegación aérea. Paralelamente hemos de abordar la liberalización de los servicios de torre, en congruencia con la nueva normativa comunitaria, y ello nos llevará a una necesaria regulación del marco general de la prestación de este servicio. Para todo esto es imprescindible abordar las reformas estructurales a que antes he hecho referencia.

Con la reforma de la gestión aeroportuaria queremos lograr el objetivo de mayor eficiencia económica y debemos incorporar las mejores sinergias que se producen en los entornos territoriales de nuestras infraestructuras aeroportuarias. Tenemos ya una infraestructura aeroportuaria que figura entre las mejores del mundo. Solo incrementando nuestros niveles de eficacia y eficiencia en la gestión podremos rentabilizar las inversiones realizadas y conseguir el máximo aprovechamiento de nuestras infraestructuras en beneficio de la economía española. Para lograr esa eficiencia económica hay que dotar a la gestión aeroportuaria que realiza AENA de una estructura mercantil acorde con el entorno europeo. En consecuencia, el primer elemento definidor del nuevo modelo es la constitución de una sociedad mercantil estatal. Al mismo tiempo, su carácter estatal nos permitirá garantizar, junto a la eficiencia económica, el interés general que exige potenciar el valor estratégico que los aeropuertos tienen para nuestro país. El carácter mercantil del nuevo gestor nos va a permitir además incorporar al mismo al sector privado de una manera responsable. El objetivo de esta incorporación es seguir avanzando en la consolidación de buenas prácticas hacia una mayor eficiencia y conseguir nuevos recursos financieros que potencien la estructura de capital de la nueva sociedad gestora. Por ello, señorías, traeré al Parlamento una ley que actualizará las atribuciones del ente público AENA como responsable de navegación aérea y que

además creará la sociedad estatal AENA Aeropuertos S.A., que se encargará de la gestión de todos los aeropuertos que en la actualidad tiene encomendados el ente público y en la que se dará entrada al capital privado en una cifra que no superará el 30 por ciento del accionariado y que quedará también determinado y limitado por la propia ley. Dicha sociedad asumirá las siguientes funciones: la prestación de todos los servicios aeroportuarios, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias y de los bienes de dominio público patrimoniales que integran el recinto aeroportuario, la planificación estratégica comercial y de promoción, la propuesta del plan director y de los presupuestos y de los programas anuales y plurianuales de inversión, la propuesta de tasas y prestaciones patrimoniales públicas y la aprobación de los precios privados.

Señorías, la creación de la sociedad estatal AENA Aeropuertos S.A. necesita abordar también los derechos de los trabajadores que vienen desarrollando su actividad en AENA con una gran profesionalidad y una constante mejora de su productividad, constituyendo uno de los activos más importantes de la gestión aeroportuaria. Por esta razón, AENA debe abrir un período de negociación con la representación sindical. Queremos abordar esta transformación de forma ordenada, teniendo en cuenta el elenco de derechos y obligaciones, que ha permitido a AENA ser uno de los mejores entes gestores de aeropuertos en el mundo. Ahora bien, en nuestra red aeroportuaria existen aeropuertos que tienen un nivel de complejidad que requiere una forma de gestión singularizada. El tratamiento de esta singularidad no puede menoscabar la fortaleza de la red, sino más bien al contrario, fortalecer el gran pilar del sistema que constituyen los grandes aeropuertos españoles. Este proceso de singularización se da también en nuestro entorno europeo.

Hemos analizado también hasta qué punto puede ser importante la incorporación del entorno territorial para favorecer la gestión integral de los grandes aeropuertos, sin menoscabo de la competencia exclusiva del Estado respecto a los aeropuertos de interés general que le atribuye la Constitución. Así, para aquellos aeropuertos de alto volumen de tráfico y especial complejidad en la gestión, siempre que se garantice su viabilidad económico-financiera, se crearán sociedades filiales que permitan su gestión individualizada. Estas sociedades, que mantendrán su carácter de sociedades estatales, serán sociedades de gestión. La adscripción del patrimonio aeroportuario y la deuda se mantendrá en la sociedad matriz AENA Aeropuertos S.A., a la que corresponderá en consecuencia la propiedad del capital de las mismas. Dichas sociedades asumirán respecto a los aeropuertos para cuya gestión se creen —repito—, estas sociedades asumirán respecto a los aeropuertos para cuya gestión se creen las mismas competencias que AENA Aeropuertos S.A. a las que anteriormente hice referencia, las mismas. El consejo de administración de estas sociedades contará con una mayoría de representación estatal

y en él tendrá cabida la representación de las comunidades autónomas, los ayuntamientos y las cámaras de comercio. Es voluntad de este Gobierno que esta participación sea realmente efectiva, por lo que se exigirán mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos estratégicos; acuerdos como la aprobación de las estrategias de atracción de nuevos clientes, promoción de rutas aéreas e impulso de vuelos de conexión; en materia de franjas horarias, la capacidad plena de propuesta e intervención en todas aquellas decisiones que no estén previamente reguladas; la aprobación inicial por la sociedad del plan director, la propuesta de presupuestos de explotación y capital y programas de inversiones y programación plurianual; la aprobación de los precios privados y la propuesta de tasas y prestaciones patrimoniales.

Señorías, este nuevo modelo exige a su vez que se clarifiquen las fuentes de financiación de cada una de las entidades y sociedades señaladas con anterioridad, es decir, de AENA, de la nueva sociedad estatal AENA Aeropuertos S.A. y de las que puedan crearse para la gestión individualizada de los aeropuertos. Para ello mantendrán la condición de dominio público exclusivamente los campos de vuelo, patrimonializando el resto de los bienes aeroportuarios. Los bienes objeto de patrimonialización de todos los recintos aeroportuarios, así como las deudas asociadas a los mismos se adscribirán a Aeropuertos S.A., aun cuando para su gestión se constituyan sociedades filiales. La ley atribuirá directamente a estas sociedades el derecho a la utilización de los bienes patrimonializados, facultándolas para su gestión y explotación, así como para otorgar los títulos que habiliten a terceros para su aprovechamiento y el cobro de los precios privados derivados de ella. Asimismo la ley regulará la retribución que las sociedades que se creen para la gestión singularizada de aeropuertos deberán satisfacer a AENA Aeropuertos S.A. por el derecho a la utilización de tales bienes y por el concepto de contribución a la mejora de la red.

Las tasas se reconducen exclusivamente a las contraprestaciones derivadas de la ocupación de los bienes de dominio público, es decir a las actuales tasas de aterrizaje y utilización del campo de vuelo. Se configurarán como prestaciones patrimoniales públicas las contraprestaciones correspondientes a los servicios prestados con carácter obligatorio a los usuarios, como son las actuales tasas de salida de pasajeros y seguridad, y serán precios privados las demás tarifas que retribuyen la utilización de los bienes patrimonializados. Esta reordenación tarifaria cumplirá la reciente normativa comunitaria sobre tarifas, que deberá estar incorporada a la legislación nacional antes del 15 de marzo del próximo año 2011. AENA recaudará las tasas derivadas de la utilización del campo de vuelos, y la sociedad AENA Aeropuertos S.A. recaudará como entidad colaboradora la prestación patrimonial de carácter público correspondiente a la tarifa de salida de pasajeros. Hasta que el sistema de navegación aérea alcance el equilibrio económico, los

costes de navegación aérea, de aproximación de cada aeropuerto que no se cubran con la actual tasa de aproximación —por eso le decía antes que era imprescindible en primer lugar abordar la reforma de navegación aérea— serán sufragados hasta conseguir el equilibrio por las sociedades gestoras de los mismos, ya sea AENA Aeropuertos S.A., ya sean las filiales constituidas para la gestión individualizada de cada aeropuerto.

Señorías, con este nuevo modelo pretendemos no solo buscar modelos de gestión para aeropuertos complejos, sino también mecanismos que mejoren la eficiencia económica de aeropuertos con menor tráfico. Existen aeropuertos en la red de interés general que cumplen una función de conectividad pero cuyo volumen de tráfico es limitado. Aeropuertos de este tipo hay cada vez más en el entorno europeo y buscan su ventaja competitiva en sus menores costes tanto aeroportuarios como en los servicios de navegación aérea. Estos aeropuertos pueden además ser preferidos por compañías *low cost*, que prestan servicio punto a punto en el continente europeo. En España podríamos contar con al menos una docena de aeropuertos que tienen menos de cincuenta operaciones diarias, con unas magníficas infraestructuras, para los cuales vamos a implantar los sistemas ACI que prevé OACI. Estos sistemas tienen un amplio desarrollo en países de nuestro entorno europeo y por supuesto en Estados Unidos. La implantación de este servicio va a contribuir de forma muy considerable a la bajada de costes de los servicios de navegación aérea, ya que nos permitirá ocupar a los controladores en los aeropuertos en los que son estrictamente necesarios, aumentando con ello la productividad del sistema. En mi reciente encuentro con el presidente de Canarias, hemos apuntado que aeropuertos como los de Hierro y Gomera pueden ser objeto de una primera experiencia piloto de este sistema de navegación. La implantación del sistema ACI en el aeropuerto por ejemplo de Hierro supondría reducir los costes de navegación aérea en un 75 por ciento.

Por último, señorías, quiero manifestar mi voluntad de reforzar la participación de las comunidades autónomas. En este sentido, los estatutos de autonomía incluyen en algunos casos previsiones específicas sobre los aeropuertos de interés general, en particular sobre la participación de la comunidad autónoma. Además, es necesario modificar el Real Decreto de 1981, que vincula el tráfico internacional a la consideración de aeropuerto de interés general. Creemos que la nueva realidad del transporte aéreo exige desvincular estos conceptos. Queremos que en ciertos aeropuertos que no sean de interés general puedan operar también vuelos internacionales, siempre que dispongan de las infraestructuras y equipamientos necesarios para el desarrollo de las competencias del Estado en materias como aduanas, policía, etcétera. En todo caso, reservamos el concepto de interés general que utiliza nuestra Constitución exclusivamente para los aeropuertos de iniciativa pública del Estado que configuran la red gestionada por AENA. Puesto que en nuestro modelo constitucional de distri-

bución de competencias la participación es la fórmula que permite, desde el principio de cooperación, conciliar el ejercicio de una competencia principal con competencias conexas atribuidas a otros poderes públicos, crearemos por decreto un comité aeroportuario y de rutas, por un lado, porque hay competencias autonómicas y municipales que se ven afectadas cuando se desarrolla una infraestructura aeroportuaria en su territorio. Me estoy refiriendo a la ordenación del territorio, urbanismo, servidumbres, etcétera. Por eso los planes estratégicos de infraestructura de los aeropuertos de interés general, los planes directores, el desarrollo de las ciudades aeroportuarias y la intermodalidad del conjunto de los sistemas de transporte y comunicaciones hacen necesario contar con un ámbito de cooperación entre las administraciones. El objetivo común es potenciar los aeropuertos como grandes centros económicos para el conjunto del Estado y también para las respectivas comunidades autónomas. Para ello proponemos la creación de comités aeroportuarios como ámbito estable de participación y cooperación interinstitucional, reforzada en estas materias en cada comunidad autónoma.

En segundo lugar, un aeropuerto es una gran infraestructura de transporte aéreo, pero la liberalización del sector y el desarrollo de otras infraestructuras del transporte hacen que las compañías decidan libremente operar en uno u otro de los posibles aeropuertos alternativos para cubrir una demanda determinada. Tales decisiones se alcanzan valorando un conjunto de datos que tienen que ver con las ciudades, las oportunidades económicas, la capacidad turística y otras infraestructuras del transporte y otras características que revista el entorno aeroportuario. Todos estos factores dependen, en buena medida, de las competencias propias de las comunidades autónomas y no solo de las del Estado. De ahí que los comités de desarrollo de rutas aéreas que estamos proponiendo a cada comunidad autónoma puedan ser los grandes instrumentos de futuro para desarrollar toda la potencialidad de conectividad interior y exterior que posibilitan nuestros aeropuertos. Estos mecanismos de participación de las comunidades autónomas en temas estratégicos que afectan a los aeropuertos de interés general, competencia exclusiva del Estado, se corresponden con nuestro modelo constitucional que propicia la cooperación interinstitucional.

Señorías, el Gobierno tiene la intención de implantar este nuevo modelo de gestión aeroportuaria a lo largo de esta legislatura. Para ello, tenemos diseñado un calendario que les expongo a continuación. En primer lugar, en el primer trimestre de este año someteré al Gobierno, como le decía antes, el proyecto de ley que establece el programa estatal de seguridad operativa y en el segundo trimestre el real decreto de modificación de la Comisión de investigación de accidentes e incidentes en materia de aviación civil. En el primer trimestre de este año lo más urgente será regular las obligaciones del proveedor de los servicios de navegación aérea, garantizar la continuidad en la prestación del servicio y la adecuada

organización del trabajo para incrementar la productividad. Asimismo, será necesario definir las condiciones generales del servicio de navegación aérea liberalizado, una vez que ya ha sido aprobado el real decreto sobre la licencia de controladores, de acuerdo con la directiva comunitaria. Asimismo, ultimaremos el real decreto sobre certificación de proveedores de servicios de navegación aérea y el real decreto sobre el servicio de información de vuelo. En tercer lugar, presentaré el anteproyecto de ley de modernización del sistema aeroportuario antes de que finalice el presente periodo de sesiones, que contendrá, entre otros aspectos, la separación de AENA navegación de la gestión aeroportuaria y la creación de la sociedad anónima estatal AENA Aeropuertos S.A. Definiremos los bienes de dominio público y patrimoniales y, consecuentemente, las diversas fuentes financieras del sistema, las tasas, las prestaciones patrimoniales de carácter público y los precios privados, las relaciones económicas financieras entre la sociedad matriz y las filiales, los aspectos necesarios para garantizar la continuidad de las relaciones laborales y la configuración de los consejos de administración de las sociedades y los mecanismos de forma de decisión y mayorías cualificadas. Durante el primer semestre de este año el Gobierno preparará un real decreto por el que se crearán los comités aeroportuarios de naturaleza paritaria, comunidad autónoma-Estado y Estado-comunidad autónoma, para propiciar una cooperación reforzada interinstitucional. También en este primer semestre se modificará el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre la calificación de aeropuertos civiles, para posibilitar los vuelos internacionales en aeropuertos que no sean de interés general. En quinto lugar, procederemos a la constitución de la sociedad anónima AENA Aeropuertos S.A. Inmediatamente después de la aprobación de la ley de modernización del sistema aeroportuario procederemos a constituir la citada sociedad e iniciar el proceso de separación de aeropuertos y navegación aérea. En sexto lugar, constituida la sociedad AENA Aeropuertos S.A., será posible su apertura al capital privado y la constitución de las sociedades filiales para la gestión individualizada de aeropuertos a la que he hecho referencia en esta competencia.

Termino ya, señorías. Tenemos por delante la tarea de llevar a cabo una ambiciosa reforma estructural, basada en los principios de eficacia y eficiencia en la gestión y que tiene como meta la de situar a nuestro sistema aeroportuario en las mejores condiciones para poder competir en el cielo único europeo y contribuir al desarrollo sostenible en nuestro país. Los ciudadanos no entenderían que no abordáramos una reforma necesaria que permitiera a nuestro sistema aeroportuario desarrollar una gestión más moderna, eficaz en la prestación del servicio, eficiente desde el punto de vista económico, generadora de empleo y adecuada a la estructura territorial de España. Ante reformas de este calado, todos debemos mirar constructivamente al futuro y no debemos despistarnos con reclamaciones o intereses que puedan

afectar a un modelo con futuro. Reclamo la colaboración de todos ustedes y de la sociedad española para modernizar nuestro sistema aeroportuario. Ofrezco diálogo y mi total disposición para trabajar en unos cambios que considero imprescindibles. Es una tarea de todos, así lo entiende el Gobierno, y por ello todos debemos hacerle frente con altura de miras. Estoy seguro de que para ello vamos a contar con el apoyo de esta Cámara en ese trabajo, en esa ambición y en este proyecto de reforma estructural que les acabo de anunciar. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Terminada su intervención en esta primera parte, señor ministro, vamos a dar la palabra a los diferentes grupos parlamentarios. Comenzando de menor a mayor, por el Grupo Mixto, que va a compartir tiempo entre el representante del Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera, y el de Coalición Canaria, señor Perestelo, tiene la palabra durante un tiempo aproximado de siete minutos el señor Perestelo.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ:** En primer lugar, quiero unirme a los deseos de trabajo y de bienestar para todos en este 2010. Quiero también agradecerle su presencia en esta Cámara en este mes de enero para explicarnos ese nuevo modelo de gestión aeroportuaria, y también su sensibilidad en el tiempo que lleva en el ministerio con los asuntos relacionados con Canarias. Usted hacía referencia a la visita la semana pasada, el jueves, del propio presidente de la Comunidad Autónoma de Canarias, el señor Rivero, que compartía con usted reflexiones en torno al tráfico aéreo con Canarias, y yo quisiera agradecer también en sede parlamentaria la sensibilidad de su secretaria de Estado, doña Concha Gutiérrez, en relación con los asuntos de Canarias.

Voy a hacer una serie de reflexiones en torno a su intervención. En primer lugar, si me lo permite, desde nuestro punto de vista parece que ha habido un cambio respecto a manifestaciones o reflexiones anteriores por parte de su propio ministerio y por parte incluso del propio presidente del Gobierno. Significa quizá —y lo que me temo es que sea una política generalizada en el Gobierno— una marcha atrás en el desarrollo del título VIII de la Constitución; más que un parón en un momento determinado parece que estamos retrocediendo, desandando caminos que ya se habían caminado en otras políticas en relación con competencias en las comunidades autónomas. También parece que ese espíritu que aparecía estos últimos años, de 2004 y 2005, en relación con convenios de colaboración con comunidades autónomas para participar en la gestión de los aeropuertos, retrocede en estos momentos en ese nuevo modelo. En todo caso, tiempo habrá en ese proyecto de ley que usted presente en esta Cámara de debatir todos los aspectos que ha planteado en esta comparecencia, porque, como entenderá, no tiene uno el tiempo suficiente para poder reflexionar o poder debatir en esta

comparecencia; como digo, tiempo habrá en ese debate del proyecto de ley cuando entre en esta Cámara.

Compartimos su preocupación por la seguridad aérea como primer objetivo. Es indudable que los que utilizamos el avión casi todos los días nos va mucho en esa seguridad aérea. Comparto su preocupación, pero también tiene que estar con nosotros en situaciones que se han producido recientemente con el tema del apagón energético en Canarias, que los propios controladores y las propias organizaciones sindicales han anunciado que es como consecuencia de una menor inversión o un ahorro de costes en seguridad que ha producido probablemente la peor situación de seguridad de la historia en Canarias en relación con el tráfico aéreo. Compartimos —y sin duda para nosotros es la parte más importante, independientemente de la explicación del modelo, que usted ha manifestado hoy en esta comparecencia— su situación de sistema descompensado de tarifas, el reconocimiento por parte del Ministerio de Fomento de las tarifas tres veces superiores que las de Turquía o dos veces superiores que las de Grecia, destinos turísticos competitivos. Entenderá que es un tema que hemos planteado desde Canarias en reiteradas ocasiones, con acuerdos incluso en iniciativas planteadas en esta Cámara, tanto en moción consecuencia de interpelación como también en una proposición no de ley aprobada por esta Cámara e incluso en resoluciones del debate sobre el estado de la Nación. Por tanto, que el ministerio sea consciente de esa realidad objetiva y que asuma el compromiso de corregir esa deficiencia, es importante para un territorio como Canarias donde la dependencia del sector turístico es fundamental en la economía, y ese reconocimiento nos parece importantísimo.

En el tema de la inversión de AENA, que compartimos en algunos términos, nos ha preocupado que hable hasta el año 2012 y no hable del aeropuerto de La Palma, en el que se está invirtiendo desde hace varios años y que usted nos lo traslada más allá del año 2012 o entiendo que no le dio la importancia relativa a los aeropuertos que usted hizo referencia en su intervención. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: Puse un ejemplo.)** Habló del año 2010, 2011, 2012 y no habló de La Palma, así que para el año 2013, aunque espero que sea antes, que el próximo año se pueda terminar ese aeropuerto. En el tema del Hierro hablaba de un sistema de navegación novedoso que pudiera ahorrar costes y podría ser conveniente, ya que el presidente del Gobierno de Canarias anunciaba en su entrevista que usted había hablado del verano para ampliar el horario del aeropuerto del Hierro, que fuera en primavera, porque es necesario. La Gomera está mejor comunicada también por servicio marítimo, pero el Hierro necesita esa ampliación horaria.

En el tema de los aeropuertos singulares, a nadie se le esconde que los aeropuertos canarios son singulares y juegan un papel completamente diferente que el resto del territorio peninsular. Por tanto, me acojo a la parte de singularidad cuando usted habla de la participación

de la comunidad autónoma en la gestión de esos aeropuertos, porque nos parece muy importante y son temas fundamentales. Le plantearía que cuando hable de un modelo de gestión participada en aeropuertos de interés general por parte del Estado, las comunidades autónomas, los ayuntamientos y las cámaras de comercio, en Canarias los cabildos son elementos fundamentales en el desarrollo de la actividad política y es importante que cuando redacte el proyecto de ley no se olvide de incorporar los cabildos, para que no tengamos que enmendarlo después en la Cámara, porque representaría una sensibilidad también por parte del Gobierno reconocer el papel institucional de los cabildos, sobre todo porque estamos en un tema importante, ya que en este momento estamos debatiendo la ley de puertos. En la ley de puertos se hace referencia a una sentencia del Tribunal de la Competencia con relación a las subvenciones al transporte de mercancías con Canarias. Probablemente se aconseja tener en cuenta esa experiencia en la gestión de los aeropuertos para no tener ese problema en el futuro de una sentencia desfavorable del Tribunal de la Competencia cuando se establezcan regímenes de subvención o de apoyo a los transportes en Canarias. En todo caso, señor ministro, tiempo habrá de conocer ese proyecto de ley y tiempo habrá de debatirlo en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE:** Para intervenir por el Bloque Nacionalista Galego, dentro del Grupo Mixto, el señor Jorquera tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar, quiero agradecer también al ministro su comparecencia, así como expresar mi deseo de un feliz año 2010 para todos, aunque todos estarán conmigo en que el que se cumpla esta premisa en política es bastante difícil. En cualquier caso, reitero ese deseo.

Tengo aquí unas notas sobre la comparecencia de la anterior ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, en esta Comisión, hace ya más de un año, en concreto el 16 de diciembre del año 2008. En aquella comparecencia explicó las líneas básicas del nuevo modelo de gestión aeroportuaria en el que trabajaba su departamento. Estas líneas básicas consistían en la separación de la navegación aérea y la gestión aeroportuaria; en la constitución de una nueva sociedad para la gestión de los aeropuertos, abierta a la participación privada hasta un máximo de un 30 por ciento, y en la posibilidad de participación de las comunidades autónomas en la gestión individualizada de aquellos aeropuertos cuya complejidad y volumen de tráfico aéreo así lo justifique. En aquel caso se concretaba en que tuviese más de 30 millones de pasajeros al año, lo que conllevaría la creación de una sociedad filial, aunque el Estado siempre mantendría la mayoría o se exigiría una mayoría cualificada en las principales decisiones y, por tanto, su posición seguiría siendo determinante. Estas fueron las líneas básicas que expuso doña Magdalena Álvarez hace más de un año y, por tanto, señor ministro, permítame

que comience mi intervención diciendo que para este viaje no hacen falta tantas alforjas, porque es una evidencia que estas líneas básicas coinciden en lo sustancial y con pequeños matices con lo que usted acaba de exponer. No se introducen novedades relevantes y, desde nuestro punto de vista, parece más un modelo diseñado para propiciar la participación privada en la gestión de los aeropuertos y, por tanto, su privatización parcial, que para avanzar realmente en un modelo de gestión descentralizado de los distintos aeropuertos existentes en el Estado español. Nos preocupa que ante un contexto de crisis económica y de déficit en las cuentas públicas las salidas para hacer frente a la misma sean recetas ya enormemente manidas como privatizar, aunque sea parcialmente, el poco sector público que queda. Pero, en cuanto a descentralización del modelo de gestión, desde nuestro punto de vista no es tal. En primer lugar, esta se circunscribe a los aeropuertos —y cito sus palabras— de especial complejidad de gestión y, además, con un sistema que asegura que la posición del Estado va a seguir siendo determinante en las principales decisiones, en las decisiones estratégicas, al exigirse mayorías cualificadas. No se contempla esa descentralización en el resto de los aeropuertos y lo único que se contempla es ese famoso comité aeroportuario y el comité de desarrollo de rutas. Por tanto, nos parece una evidencia que no se cree en la necesidad de descentralizar el modelo, lo único que se intenta es dar satisfacción parcial, y además sin conseguirlo, a las demandas de Cataluña de asumir o participar con una posición determinante en la gestión de El Prat. En cualquier caso, nos gustaría que nos aclarase en el segundo turno cuál es la razón por la que se hace esta distinción entre aeropuertos de especial complejidad y el resto de los aeropuertos. Usted no ha citado hoy esos términos, pero en recientes comparecencias de prensa suyas se ha referido a dos modelos: uno para los aeropuertos más rentables y otro para los menos rentables. Hoy no ha utilizado ese concepto, con lo cual nosotros presumíamos que una de las razones que justificaban esa diferenciación era asegurar la viabilidad de los restantes aeropuertos, algo que además nos parecería un argumento falaz. No se debe olvidar que el modelo de gestión aeroportuaria centralizado que existe en el Estado español trae como consecuencia también un modelo de organización de las conexiones aéreas, de las rutas aéreas, que se caracteriza por su unicentrismo, por ser un modelo básicamente radial y unipolar. En definitiva, en el sistema aeroportuario español Barajas es rentable porque la gran mayoría de los aeropuertos le hacen rentable al actuar en la práctica como terminales de ese gran nodo central de distribución de tráfico que es Barajas. Por tanto, no se aborda lo que desde nuestro punto de vista es la cuestión fundamental: si estamos de acuerdo en que los aeropuertos son infraestructuras vitales para el desarrollo económico y social de las comunidades en las que se asientan, si son un elemento clave en su vertebración territorial potenciando la intermodalidad con otras formas de transporte y, por tanto y en congruencia

con esto, si la planificación y gestión debe recaer sobre todo en las administraciones más próximas al ciudadano y, en particular, en las administraciones autonómicas.

Galicia necesita un modelo aeroportuario que permita concebir los distintos aeropuertos existentes en Galicia, los tres aeropuertos gallegos, como un sistema aeroportuario integrado, con una planificación que atienda las necesidades de Galicia en su conjunto, que fomente la complementariedad y la especialización de sus distintos aeropuertos con el objeto de dotar a Galicia de más conexiones continentales, de conexiones transoceánicas, de desarrollar el tráfico de mercancías, de aprovechar la ventaja comparativa de la cercanía de importantes puertos. Un modelo que dé una oportunidad a su ubicación en la fachada atlántica, a su vecindad con Portugal y que no constituya un problema, como está ocurriendo con la competencia del aeropuerto de Porto. Para ello es fundamental que exista una visión que sitúe a Galicia y a los aeropuertos gallegos en el centro a la hora de planificarlos y que no se conciban los aeropuertos gallegos como satélites de ese gran nodo aeroportuario central que es Barajas. Y eso no es posible si no hay una asunción fundamental de responsabilidades de gestión por parte de la comunidad autónoma y también, lógicamente, por parte de las administraciones locales, bien desclasificándolos como aeropuertos de interés general y transfiriéndolos, bien yendo a un modelo concertado de gestión de los mismos, pero donde la presencia y la capacidad de responsabilizarse de la gestión de la comunidad autónoma y de las administraciones locales —con participación también de los agentes sociales— sean fundamentales. Por tanto, desde nuestro punto de vista este no es un modelo que avance realmente en la descentralización de la gestión. Además, nos gustaría que nos explicase por qué se establece esa diferenciación entre aeropuertos de especial complejidad y el resto de los aeropuertos y, por tanto, que nos aclare todos estos extremos en su réplica.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, también compartiendo el tiempo, el representante de Iniciativa per Catalunya, el señor Herrera, tiene la palabra.

El señor **HERRERA TORRES**: Usted viene aquí a presentar un modelo que es fruto de un compromiso adquirido por el presidente y ratificado por esta Cámara en el que se decía claramente que las administraciones —concretamente la Administración autonómica— tenían que tener un papel determinante. Hoy lo cierto es que el modelo español es insólito, y es insólito porque en toda Europa tenemos modelos más cercanos, más eficaces en tarifas, en inversiones y en política comercial, decidiéndose desde la proximidad. Doña Magdalena Álvarez hablaba de la importancia económica de los aeropuertos. Hablaba de un 10,2 por ciento del PIB de Barajas respecto a Madrid y de un 6,2 por ciento del aeropuerto de El Prat respecto a Cataluña. Esto en cualquier otro país significaría que dichas potencialidades económicas se

podiesen liderar desde la proximidad, pero hoy lamentablemente lo que tenemos es un modelo anticuadísimo, muy antiguo. Hoy, lamentablemente, ningún aeropuerto puede tener la capacidad de definir la misión de la infraestructura. La pregunta es: con lo que usted hoy nos propone, ¿se podrá definir la misión de la infraestructura desde la proximidad? Nosotros creemos sinceramente que no. En Alemania, en Italia y en Francia los aeropuertos se gestionan de forma individual —sí, individual— y desde la proximidad se define la misión de la infraestructura —qué se quiere ser— con liderazgo de la Administración local, territorial e, incluso, en algún caso con gestores privados. Esta es la realidad. A pesar de ello, ustedes han insistido hasta el momento en que el modelo era el de AENA, un modelo en red. Es más, en la comparecencia de hace apenas un año, el 16 de diciembre de 2008, la anterior ministra de Fomento hablaba de que era el mejor modelo del mundo y decía además que no se tenía que recurrir a los Presupuestos Generales del Estado. El tiempo da y quita razones y a fecha de hoy podemos decir que AENA es un gestor aeroportuario con importantes pérdidas; según un *ranking* elaborado por la revista *Airline Business*, con las mayores pérdidas operativas que existen en el planeta. Hoy los costes laborales se multiplican; usted lo ha dicho: los controladores aéreos. Si AENA se lo permite es precisamente por esa forma peculiar de operar que permite que el 80 por ciento de esos costes laborales en tráfico aéreo se lo lleven los controladores. Ningún modelo eficiente se lo hubiese permitido, señor ministro. La cuestión es que hoy ustedes presentan un modelo que insiste casi en lo de siempre. En este contexto, con compromisos ya expirados y con deberes por hacer, lo que proponen ustedes en los aeropuertos es una propuesta que no nos permitirá liderar desde la proximidad. Y hacen algo insólito: inician la privatización —por el momento parcial— de un monopolio. A nosotros no nos cuadra el sentido común, el sentido económico y la necesidad de hacer próxima la gestión aeroportuaria con lo que ustedes nos plantean. Es verdad que usted lo hace con más mano izquierda que la ministra Álvarez —se lo reconozco—, con más habilidad, con más inteligencia —porque, obviamente, la entrada de los privados en AENA seguramente contentará a algunos— y con más flexibilidad, pero ya le digo que el modelo no se acerca, ni mucho menos, a lo que se necesita.

Desde Iniciativa per Catalunya y desde el sentido común lo que reclamamos es un modelo desde la proximidad como en el resto de Europa, en el que se pueda decidir qué estrategias se llevan adelante desde las comunidades autónomas, en el que se puedan decidir las tarifas, las inversiones y la política comercial. Leyéndole y escuchándole, usted lo que plantea es una mayoría cualificada, por ejemplo, para propuestas de tasas y precios públicos, para propuestas de intervención en materia de franjas horarias (**El señor ministro de Fomento, Blanco López: Directiva europea, directiva europea.**), y de lo que se trata es de que desde la proxi-

midad se pueda liderar la relación con las compañías aéreas. Nosotros tenemos una pretensión, y es que en el aeropuerto de El Prat no se tenga un papel marginal respecto a Barajas, que no sea la T-5. Para que esto sea posible lo que no se puede hacer es que AENA sea ese sujeto pasivo presente constantemente que va decidiendo cómo se orientan las cosas. Ese es el problema. Yo le reconozco una mejora respecto a lo que hemos tenido encima de la mesa hasta el momento, pero lo que decimos también claramente es que aún hay mucho tramo por recorrer.

Señor ministro, quiero entrar en las motivaciones de su propuesta, porque creo que debemos entrar en ellas. La privatización parcial creo que tiene una motivación muy clara: la falta de eficiencia del modelo de gestión de AENA y la necesidad de liquidez para hacer frente a esa deuda desbocada y extraordinaria que tiene hoy AENA. ¿Cuál es el problema? Que ustedes abran la puerta para que quizás otros, tal vez el Partido Popular, acabe por privatizar lo último que queda por privatizar. Esta es la realidad. Y, obviamente, con una privatización parcial o total aún va a ser más difícil un modelo de descentralización. Hay un segundo motivo para entender el porqué de su propuesta. Ustedes hoy son incapaces de abrir la puerta a un modelo de descentralización efectivo, porque continúan atrapados, desde nuestro punto de vista, en esa nomenclatura existente en AENA, en esos poderes fácticos creados y en esos intereses existentes que hacen que no vean cuál es la realidad que opera en el conjunto de Europa. Sería conveniente que un equipo del ministerio —ya que la Comisión de Fomento no lo hemos podido hacer, a propuesta de este humilde diputado— fuese a ver cómo operan los distintos aeropuertos internacionales, con independencia y no de la mano exclusivamente de esa nomenclatura de AENA que les hace ver la realidad con un prisma radicalmente equivocado. Quizás entonces verían realidades como Munich, París o Roma que operan como nosotros les demandamos. Lamentablemente, con la propuesta que tenemos encima de la mesa ese liderazgo desde la proximidad quedará para otra ocasión. Avanzaremos, pero eso sí, a pasos muy cortos y con cortapisas, como la privatización, que puede llegar a suponer precisamente que nunca se avance hacia ese modelo de descentralización.

Acabo ya, señor presidente, recordándole lo que decía Claude Terrazoni, presidente de la Unión de Aeropuertos Franceses, que afirmaba que España iba en la dirección contraria al resto de países en la descentralización de la gestión. España es un caso particular. Pues bien, señor ministro, empiecen a caminar en la línea que va toda Europa, porque lo que hoy nos plantean es simplemente un paso aquí y otro allá, pero sin avanzar en la línea correcta de un modelo eficaz, efectivo y realmente descentralizado.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, para compartir tiempo, tiene la palabra el señor Ridao por Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **RIDAO I MARTÍN**: Gracias, señor ministro, por sus explicaciones y por su talante dialogante, que no le discuto, aunque hoy le veo ciertamente inquieto ante este debate. Hace muy poco el presidente del Gobierno, poniéndose la venda antes de la herida, lo dijo mucho mejor que yo: Este modelo no va a gustar al cien por cien de los interesados, y, desde luego, después de escucharle, a nosotros no nos gusta. Solo le faltó decir, aunque creo que lo tenía en mente, algo que usted mismo dijo ayer, y es que no iban a ser atendidas en ningún caso las demandas históricas, los requerimientos de la Generalitat de Catalunya, de instituciones económicas y de la sociedad civil catalana. Ayer dijo usted que nunca ha estado encima de la mesa ceder la gestión de El Prat. Creo que sí lo estuvo durante la negociación del Estatuto. Por cierto, la conclusión a la que usted ha llegado nos condena inexorablemente a una pérdida importante de oportunidades para el aeropuerto de El Prat. Usted nos pide hoy un ejercicio de abstracción. Dice: No sucumbamos a intereses corporativos o incluso territoriales. Pero, créame, la gestión de El Prat —y por eso estamos hoy aquí, como lo está el Bloque hablando de Galicia— es un tema fundamental, vital, porque las infraestructuras hacen crecer a un territorio y porque los eventuales recortes en su libertad de gestión provocan atraso e incluso parálisis económica.

Señor Blanco, lo que usted nos ha traído aquí es un atrezzo, un montaje con apariencia de gestión singular e individualizada, pero en realidad aunque se vista de lagarterana este modelo que usted nos plantea, lo que se perpetúa es un modelo radial, centralista, unipolar, de kilómetro cero, donde todo empieza y acaba en el aeropuerto de Barajas, en Madrid, un modelo más imperial que funcional, y tras ese montaje lo que hay es una continuidad de un modelo ineficiente y ruinoso, donde el Estado continúa cortando el bacalao y donde, por cierto, no se permite una gestión individualizada y autónoma de los aeropuertos, en este caso condena al aeropuerto de Barcelona de El Prat a ser un simple satélite, a ser un aeropuerto subsidiario de Barajas. Por tanto, señor ministro, este es un cambio a la gatopardiana, es decir, hay algunas cosillas que sí que cambian, pero para que todo continúe exactamente igual. Bueno sí, una cosa cambia, y le agradezco el esfuerzo de transparencia en relación con los datos económicos de los distintos aeropuertos, uno de los secretos mejor guardados hasta ahora en los datos desagregados de cada uno de los aeropuertos del sistema, pero la realidad es que ha quedado demolida la presunta eficiencia de AENA.

Su antecesora vino aquí hace poco más de un año —año y medio— diciendo que AENA era el mejor modelo del mundo y resulta que es el gestor europeo que tiene más pérdidas operativas aun teniendo las tasas más altas de todo el planeta, con unos sueldos de los controladores auténticamente por las nubes, y suma unas pérdidas operativas, según algunas estimaciones, de 225 millones de dólares al año. Eso que usted llama eufemísticamente un desequilibrio financiero del sistema es un

monstruo de 47 cabezas, de 47 aeropuertos, la mayoría de ellos deficitarios, y donde siete u ocho dan dinero, son rentables. Por tanto, ustedes tienen que continuar con esa caja negra de auténticos subsidios cruzados, porque la mayoría de los aeropuertos son subsidiados por unos pocos, que son los que ganan dinero, y esa opacidad, evidentemente, es la que tiene que continuar en el actual sistema. El verdadero motor que inspira la reforma estructural del modelo que usted dice no es acabar con ese modelo centralista e integrado —que está, por cierto, en el origen y en la base de la ineficiencia del sistema, es decir, los malos incentivos del actual modelo—, sino que AENA, señor ministro, tiene el agua al cuello, tiene una necesidad imperiosa de capitalizarse por arriba a través de la sociedad matriz estatal para enjuagar una deuda acumulada como consecuencia del déficit de todos estos años. Eso es lo que hace que ustedes den entrada a capital financiero no experto, no gestor, en la sociedad matriz, y eso es, en definitiva, lo más relevante del modelo que usted nos está planteando. Por tanto, el resultado es, por un lado, una sociedad matriz, es decir, un gran ente gestor de carácter público estatal que depende básicamente del Gobierno con participación privada. Por cierto, en el órgano rector o consejo de administración todos los miembros son del Gobierno. Es decir, es una elite y una casta burocratizada donde hay representantes de Fomento, de Medio Ambiente e incluso del Ministerio de Defensa —eso es lo que es hoy por hoy AENA—. Y en segundo lugar, atendiendo a ese volumen de tráfico y a esa complejidad de algunos aeropuertos —que no se concreta, pero se supone que son El Prat y Barajas— se crean dos sociedades filiales de gestión —como usted ha dicho—, pero gestionadas desde el centro, que es lo que va a pasar en el modelo. Mientras en todo el mundo los aeropuertos son gestionados y dependen básicamente de la pericia y de la buena gestión de los privados —aunque también hay modelos mixtos público-privados—, aquí son modelos claramente centralizados que dependen del Estado, y esa es una cosa insólita, absurda e inimaginable en nuestro entorno más próximo. Por lo tanto, señor ministro, lo que impera en el mundo no es ese modelo en red, ya no hay aeropuertos en red en ningún lado (**El señor Ministro de Fomento, Blanco López: No tiene ni idea.**). En todo caso, los aeropuertos hacen red con los metros, con los ferrocarriles y con las carreteras de su entorno, esa es la red con la que trabajan los aeropuertos en todo el mundo. En ninguna parte hay aeropuertos de interés general. Quizás habrá, por ejemplo, en Luxemburgo, donde solo hay un aeropuerto, o en Finlandia, donde Helsinki concentra el 93 por ciento de todo el tráfico aéreo, pero no en el Estado español. Por lo tanto, lo que se está haciendo es dar continuidad a un modelo que se creó en el año 1990 con una pátina de cierta profesionalidad, de mucha más racionalidad del modelo, pero que continuaba el modelo franquista y que se inspiraba también en el modelo de gestión de aeropuertos de la Europa del Este. Lo que rige en todas

partes, señor ministro, es una gestión individualizada en donde los aeropuertos compiten entre sí con empresas privadas al cien por cien o, insisto, con consorcios mixtos público-privados. Ustedes perpetúan el actual modelo porque AENA, aunque sea un gestor más o menos pasivo —porque quien corta el bacalao es la antigua compañía de bandera y ex monopolio, Iberia—, sirve para ordenar el poder político a nivel territorial y para potenciar un gran aeropuerto a nivel estatal, un gran *hub* como es el aeropuerto de Barajas. No es un delirio victimista, señor Blanco, porque la inversión en Barajas por parte del Estado durante una década ha sido estructural. Es decir, con solo el 22 por ciento del total del tráfico ha acumulado el 52 por ciento del total de la inversión. Además, Iberia ha apostado claramente por un solo *hub*, que es Madrid, y ha abandonado Barcelona, donde, por cierto, solo se concentra el 5,4 por ciento del total de vuelos intercontinentales, y donde el 40 por ciento de los vuelos son de bajo coste. Por tanto, este es un sistema claramente continuista donde se garantiza la centralidad y la opacidad en la situación financiera del sistema.

Señor ministro, acabo diciéndole que por todo esto que he descrito —aunque veo que usted no lo comparte— es por lo que las instituciones de Cataluña han venido pidiendo insistentemente no solo una mejora de las infraestructuras, que ha venido de la mano de la nueva terminal de El Prat, sino sobre todo una buena gestión, pero una buena gestión comercial que permita atraer nuevos vuelos intercontinentales. Pero ni a AENA ni a Iberia les interesa, no lo desean, porque han condenado a El Prat a ser un aeropuerto satélite, un alimentador de Barajas. Ya hace tiempo —insisto— que AENA decidió que en el Estado español solo cabe un gran *hub* que es Madrid, y ahí es donde se monopolizan los vuelos y las conexiones de alto radio, e Iberia ya no vuela desde Barcelona ni a Londres, señor ministro. Hemos pedido, por tanto, una posición mayoritaria y una posición determinante. Y en el modelo que usted nos presenta hoy no hay ni mayoría ni posición determinante. No hay mayoría porque AENA es mayoritaria y corta el bacalao, y no hay posición determinante porque la capacidad de veto o de bloqueo —que no es lo deseable— no es sobre funciones propiamente estratégicas, señor ministro, ni en tarifas ni en el plan director ni en los presupuestos, se limita solo a la capacidad de bloquear la propuesta ante la sociedad matriz de algunas cuestiones que usted dice que supuestamente son estratégicas pero que no lo son. Usted hoy aporta un hecho nuevo y relevante, nos dice: los precios privados los va a decidir la sociedad filial. La tasa la decide AENA, y la tasa es para prestar un servicio público exclusivamente, porque solo se puede prestar desde lo público y debe recaudar el coste efectivo. Es decir, aterrizaje y utilización de un bien de dominio público, la pista, lo decide AENA. Precio público, que son —como usted sabe— por servicios que también se pueden prestar desde lo privado y no solo desde lo público, como la salida de pasajeros, e incluso *parkings*, lo decide también AENA. Finalmente, nos dice: precios

privados, el resto. El resto, ¿de qué estamos hablando? ¿De instalaciones comerciales? **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: ¡Que no, señor Ridao! No me ha escuchado; por favor, lea los papeles.)** Bueno, usted me lo precisa después, pero me remito a lo que usted mismo ha dicho. Ha dicho: tasa, AENA; precio público, AENA; y el resto, que son precios privados, lo decidirá la filial. Y el resto de funciones créame que no son estratégicas; son propuestas que la filial puede hacer ante la matriz, es decir, la aprobación inicial del plan director, la propuesta del presupuesto, la propuesta de horarios, la propuesta de tasas y de precios públicos. Dígame usted qué decisión real y estratégica puede tomar la filial ante la sociedad matriz que garantice una gestión plenamente autónoma y competitiva.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Quiero comenzar agradeciéndole las informaciones que por escrito nos ha suministrado al comienzo de su intervención. Ha hecho apelación a los deseos de transparencia del ministerio para hacerlo y, no se lo voy a negar, alguna mayor transparencia que la que se dio en la comparecencia de su predecesora cuando habló de este mismo tema, existir existe. Pero le veo a usted gesticular y le veo quejoso de lo que hemos entendido los grupos parlamentarios. Usted lo pudo haber evitado si llega a entregar estos documentos con antelación. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: Estoy de acuerdo.)** Es una lección que también tienen que aprender ustedes, que nosotros cuánto mejor informados vengamos, seguramente las comparecencias serán más provechosas para todos. No vengán ustedes a improvisar y a decir: a ver si les pillo un poco desprevenidos y despistados y paso por la comparecencia sin que se manche ni rompa ningún cristal. De todas formas le agradezco que al menos tengamos unas informaciones por escrito, además de las que constarán lógicamente en la propia comparecencia, para que podamos seguir trabajando en el tema. Hoy le adelanto que mi grupo está dispuesto a seguir trabajando en el tema, como también lo ha dicho algún otro grupo.

Usted nos ha venido a hablar de un nuevo modelo. No sé si usted ha leído un artículo que ha aparecido uno de estos días, no sé si hoy o ayer, de un ex compañero del gabinete titulado El año en que todo empezó a cambiar, el año 2010. Es de su ex compañero Jordi Sevilla. El artículo arranca diciendo que 2010 será el año en que todo empezó a cambiar a la vista de los acontecimientos, pero menos en este tema. Usted nos ha dicho que viene con un nuevo modelo. Alguien le ha dicho previamente a lo que yo le voy a decir que este es el modelo que ya nos expresó, en los esquemas básicos, su predecesora en el ministerio, Magdalena Álvarez. Tenía preparada la lectura de los cuatro puntos que nos dijo, pero como el portavoz del Bloque Nacionalista Galego ya lo ha hecho,

me lo ahorro. Básicamente los esquemas están ahí. Las líneas del nuevo modelo aeroportuario son exactamente las mismas que en su momento nos adelantó aquí Magdalena Álvarez, lo que nos lleva ya a una primera reflexión. Ella no solo expuso las líneas, dijo también que había que perfilar el modelo de entrada del capital privado. También habló de que para eso ya se había encargado a un banco de negocios un estudio para ver cuál era la mejor forma de hacerlo. Dijo que el Gobierno continuará —la decisión que había tomado el 1 de agosto de 2008— con la elevación a la comisión delegada antes de que finalice 2008 de las propuestas de creación de la sociedad gestora. Uno se pregunta a qué se debe este retraso si es que estamos con el mismo modelo con el que se estaba trabajando y cuyos estudios se estaban realizando; esto estaba ya muy avanzado. ¿Qué ha estado haciendo su ministerio —no sé si usted o su gente—, parado año y pico? ¿Qué sentido tiene esto? Es una de las reflexiones que hay que hacer, en serio.

Por otra parte, mi intervención va a versar sobre qué va a hacer usted en lo que nos resta de legislatura. No sea que se nos pase la legislatura, habiendo anunciado por segunda vez que va a haber un nuevo modelo aeroportuario, y acabemos la legislatura con el mismo, que se sigue estudiando, que faltan cosas por estudiar, etcétera. En todo caso, antes de entrar en esta parte quisiera hacer una reflexión sobre el punto de partida. Tanto usted como su predecesora, antes de pasar a exponer las líneas generales del nuevo modelo aeroportuario, han aludido insistentemente a que el modelo aeroportuario español, AENA, funcionaba bien y ha estado funcionando bien. Creo que, como mínimo, esto requiere matizaciones, que siempre son necesarias para saber en qué hay que cambiar y ver si efectivamente el modelo ha funcionado bien. Le voy a citar un estudio realizado por un ex compañero suyo también —creo recordar que un diputado del Partido Socialista Obrero Español en esta misma Cámara— que, tras publicar un estudio sobre la retórica y la realidad de las inversiones aeroportuarias en España, concluía que cuando se analiza el sistema de gestión y financiación de los aeropuertos en España hay que concluir, en primer lugar, que es diferente de cualquier otro país comparable. Lo decía él. Me estoy refiriendo a Germà Bel, para que todos sepamos de quién hablamos. Dice —porque el estudio está hecho por dos personas—: No encontramos mucho más que retórica acerca de la solidaridad para evitar la competencia. Es decir, se evita la competencia sobre la base de la retórica. ¿Para qué? Para que haya más poder y más presupuesto en el organismo gestor, en AENA. Esta es la conclusión de aquel estudio hecho sobre datos por Germà Bel y un compañero suyo. Cuando usted habla de que vamos a hacer un nuevo modelo más eficiente y más eficaz tiene que insistir mucho más en el más, porque no venimos de ese modelo que funcionaba bien y que con unas cuantas modificaciones más o menos superficiales va a funcionar más eficaz y eficientemente. Para ver que el sistema aeroportuario español no está funcionando bien, se puede

aludir al estudio al que acabo de aludir, pero está este otro dato que tenemos aquí, en el propio Congreso. Vaya chapuza lo que ha ocurrido con el T-4 y con el barrio de Santo Domingo. ¿O no? ¿Qué gestión aeroportuaria sería cabe hacerse si en este momento estamos intentando transformar, en los términos en que estamos intentando hacerlo, el artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea, según la propuesta que ustedes han enviado? Eso solo se explica sobre la base de un comportamiento chapucero, no tiene otra explicación, y el mayor temor es que a una chapuza se responda con otra, pero este es otro debate.

Reconozco que usted ha añadido más detalles a las bases del nuevo modelo aeroportuario que expuso Magdalena Álvarez, ha concretado más, eso es evidente. No voy a aludir —porque todos lo conocen— a los términos en los que usted ha hablado de sociedades filiales o de otro tipo de sociedades que se pueden crear en los aeropuertos. Usted ha expuesto criterios con los que, efectivamente, se puede avanzar sobre los cuatro supuestos que en aquel momento no se expusieron. Sin embargo, como le decía antes, es una concreción insuficiente. ¿Por qué? Porque a mi grupo le gustaría saber, en primer lugar, dónde vamos a estar al final de esta legislatura, porque ya estamos en la segunda parte de la misma. ¿Va a estar el modelo aeroportuario español descentralizado de verdad? Le podría preguntar cómo cree usted que van a estar cada uno de los 47 aeropuertos y dos helipuertos al final de esta legislatura, pero, si quiere, se lo pregunto sobre los cuatro de principal interés para mí: Bilbao, San Sebastián, Vitoria y Pamplona. ¿Va usted a crear alguna sociedad filial en alguno de ellos o no? O, alternatively, ¿va a ir a otro tipo de modelo y se van a concretar estas cosas a lo largo de esta legislatura? A mi juicio, la gran pregunta que subyace en el fondo es cómo se cumple el bloque de constitucionalidad. Usted sabe que el artículo 149.1.20 de la Constitución da competencia exclusiva al Estado en aeropuertos de interés general, pero supongo que también sabe perfectamente lo que dice cada uno de los estatutos, que establecen cosas diferentes sobre las competencias que las autonomías tienen en los temas aeroportuarios. Le recuerdo simplemente lo que dice el Estatuto de Autonomía del País Vasco. Dice que la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en las siguientes materias, y en el punto 32 dice: ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuestos en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución. Eso es lo que dice. Hay que compaginar las dos cosas y usted y yo sabemos que se pueden compaginar de formas muy distintas, porque hasta ahora supongo que ustedes las han compaginado. ¿O han renunciado en treinta años a la compaginación del bloque de constitucionalidad? ¿Lo han incumplido ustedes a voluntad y a sabiendas o entendían que estaban cumpliendo con el bloque de constitucionalidad? ¿No han

cumplido y ahora van a cumplir o es que hay distintas formas de cumplir? Ese es el problema, a mi juicio.

¿Qué es un puerto de interés general? ¿Son todos los puertos que gestiona AENA y punto? ¿San Sebastián es un puerto de interés general? **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: Aeropuertos.)** Aeropuertos, perdón. ¿El aeropuerto de Biarritz o el aeropuerto de San Sebastián son aeropuertos de interés general? ¿Lo es el de Bilbao? ¿Lo es el de Vitoria? ¿Lo es el de Pamplona? ¿Son todos los aeropuertos y helipuertos que ha venido gestionando —que son todos— en el Estado o usted va a hacer algún tipo de distinción, como en su momento se hizo entre los puertos de interés general y los que no lo eran? ¿Va a haber o no aeropuertos de interés general y otros que no lo sean? ¿Tiene usted la línea divisoria trazada? Es por saberlo, y si de paso me explica de qué lado quedan los míos, se lo agradeceré. En segundo lugar, una vez que usted trace la línea de los aeropuertos de interés general, ¿todos ellos van a tener sociedades filiales, o no? ¿O solo algunos? Porque usted ha aludido al alto volumen de tráfico y a la especial dificultad de gestión. Ya sabe usted lo que pasa con los adjetivos. Lo de alto depende de con quién se compare usted, y lo de especial, tres cuartos de lo mismo. ¿Quién valora esto? ¿Usted? ¿Arbitrariamente, o hay un criterio de valoración por el que el alto va a ser a partir de y el especial va a ser a partir de, o debajo de, o por, o contra? Creo que usted no nos ha precisado estas cosas y por lo mismo ha dejado un campo absolutamente arbitrario a lo que usted mismo pueda opinar a este respecto, porque tampoco ha establecido ningún método por el que se vaya a decidir qué es y qué deja de ser un aeropuerto de interés general o uno de alto volumen de tráfico de especial dificultad en la gestión.

Voy concluyendo. Usted ha terminado su intervención requiriendo colaboración. Supongo que usted no dudará de que todo el mundo está dispuesto a colaborar desde sus propias ideas y visiones. Si la visión es la de una reforma *light* para decir que por aquí hemos pasado y que además ya se irá cumpliendo no sabemos cuándo, es difícil que algunos colaboremos en esta historia. La colaboración se puede establecer si, en primer lugar, Estado no es igual a Gobierno central. Si usted entiende que Estado y Gobierno central son la misma cosa y que cada vez que entra un ámbito autonómico entra el enemigo del Estado, ahí no hay colaboración. Si lo único que usted quiere es que estén aquí pero embridados y a lo que usted diga, eso es un tipo de colaboración pero que mi grupo no comparte y que, de verdad, no responde a lo que es el bloque de constitucionalidad. De forma que hablemos en serio del tema de coordinación, de cooperación y de colaboración si usted quiere, pero hablemos desde una estructura territorial política que es la que figura en el texto constitucional y en el bloque de constitucionalidad.

Mi grupo está evidentemente abierto a la participación de la iniciativa privada en la gestión aeroportuaria, en los términos que ha dicho o en otros. No tenemos nin-

guna pega a este respecto, pero creemos que la incorporación de la iniciativa privada tampoco es como convidados de piedra, porque ¿qué sentido tendría invitar a la iniciativa privada para seguir con la gestión pública de las cosas? Supongo que la incorporación de la iniciativa privada significa también incorporación de unos nuevos sistemas de gestión que hagan que no estemos en la vieja gestión pública de las cosas, y antes he aludido al trabajo de Germà Bel, esta es una gestión que se ha hecho en virtud de razones políticas; no lo digo yo, lo dice quien lo ha dicho. De forma que sí a la iniciativa privada y abiertos a distintas consideraciones al respecto. Como le decía, desde el bloque de constitucionalidad, tomándolo en serio, desde una constitucionalidad sobre la base de que efectivamente partes del Estado son todo el mundo, que no hay por qué considerarse enemigos unos de los otros, que no hay por qué considerar que uno me quita un trozo ni este tipo de cosas, a mi juicio, creyendo que hay ahí un margen posible para ir avanzando en lo que debe ser el principio y el final de toda esta historia: que demos con unos modelos aeroportuarios más eficientes, más eficaces, pero desde nuestra propia realidad, porque, y bien se lo ha dicho usted quien me ha precedido en el uso de la palabra, no hay un único modelo. Si repasamos la documentación que nos sirvió la propia AENA sobre el modelo de los principales gestores aeroportuarios europeos, vemos que hay todo tipo de modelos, y hay que optar por uno de ellos. Lo que digo yo es que optemos, si creemos al menos en ello —y usted ha hecho apelación a que cree—, por estar en un país con una estructura territorial y política descentralizada que puede ayudar efectivamente a recomponer la voluntad del Estado no en los términos de que hay quien manda y él solo hace lo que le da la gana, sino en los de que se colabora en la gestión y en la creación de esa voluntad general.

Termino. La voluntad de colaboración la va a encontrar por parte de todo el mundo. Haría falta establecer un calendario preciso para saber si estamos hablando por hablar, y si dentro de un año vamos a tener otra comparecencia para seguir diciendo que vamos a seguir teniendo un nuevo modelo aeroportuario. Sepa que, al menos en lo que respecta a mi grupo, puede contar con nuestra colaboración siempre que vaya en los términos y sobre las bases que acabo de comentar.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre de Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero dar también la bienvenida al señor ministro, desearle que pase un buen año, ya que si lo pasa él bien, será bueno para todos, y agradecerle el regalo de reyes que nos ha hecho. Me va a permitir que haga apelación a un compañero mío, Jordi Vilajoana, que ya no está en esta casa, pero que ha ganado una batalla después de muerto. La batalla es conocer los resultados económicos de los aeropuertos

españoles. En el año 2006, con ocasión de la presentación de las cuentas del Estado a la Cámara, se aprobó una resolución por la que se pedía que antes de un año se conocieran estos datos. Se ha tardado bastante más, pero me gusta resaltar los aspectos positivos. Por tanto, bienvenido sea este documento. Me parece que es una buena carta de presentación. En cualquier caso, no seremos nosotros quienes no le demos el valor que tiene porque es un instrumento importante para conocer la realidad.

Señor ministro, en este tema queremos ser absoluta y totalmente constructivos. *Convergència i Unió* siempre lo ha sido y el papel de *Convergència i Unió* cuando defiende estas cuestiones es que nosotros somos una fuerza para la que nuestro interés nacional es el interés nacional de Cataluña. Usted lo conoce perfectamente, nuestro ámbito de actuación es Cataluña. Creemos sinceramente que hemos hecho aportaciones muy positivas a través de nuestra participación y la defensa de unos intereses, que no le oculto a usted que son los intereses nacionales de Cataluña, pero a lo largo de estos años hemos hecho aportaciones muy positivas con relación a las cuestiones de infraestructuras y queremos seguir haciéndolas, señor ministro. Me gustaría que escuchara nuestra intervención bajo esa óptica, por más que pueda parecerle más o menos contundente. Nosotros queremos transformar el modelo aeroportuario. Debemos decir también que vemos con satisfacción, lo decía tímidamente hace un año cuando la anterior señora ministra presentó su modelo aeroportuario que, a mi juicio, no dista mucho del suyo, que bienvenida sea la vocación de cambio de modelo. En esta primera intervención me gustaría concentrar los argumentos en la necesidad de que este sea un cambio de modelo real y profundo de hacia dónde van las cosas. Anteriores oradores han hecho referencia a una cuestión que deberíamos ser capaces de tener clara, de una vez por todas. El modelo dominante en la gestión aeroportuaria en el mundo es el de la gestión individualizada o, como mucho, de algún grupo de aeropuertos que tienen algo en común. Por ejemplo, el aeropuerto de París. Otro ejemplo parcialmente puesto en cuestión en estos momentos es el de la gestión de Ferrovial de los aeropuertos de Londres, que por cuestiones de competencia se ha visto obligado a prescindir de algunos de ellos. Pero de los 45 principales gestores aeroportuarios del mundo, solo hay ocho, AENA y siete más, que son los que usted llama gestores en red. ¿Cuáles son estos? Son AENA; el gestor de Portugal —en este caso, con todo respeto a Portugal, creo que España tiene unas características distintas—; el gestor aeroportuario de Brasil, aunque con algunas excepciones; los gestores aeroportuarios nórdicos de Noruega y Suecia, que básicamente tienen unas características también distintas; el turco y el de la India. Y no hay más. En los países que pueden ser parecidos a nosotros —estoy pensando en Alemania, en Francia, en Gran Bretaña, en países de este calado porque a *Convergència i Unió* nos gusta compararnos y competir con este tipo de países no con otros,

muy respetables pero que tienen otras circunstancias— los aeropuertos se gestionan individualizadamente. Esta es una característica que me parece que habría que reconocer, es decir, que la gestión en red, que hace veinte años era la dominante, va siendo cada vez menor. Esto se lo dije hace un año a la señora ministra. Me rebatió con unas palabras, digamos no bien sonantes, pero sé que este no es su talante. Me gustaría mucho, señor ministro, que por una vez se reconociera esto y se dejara de hablar de la cuestión de la red porque la red no tiene ningún sentido en gestión aeroportuaria. Porque se compite. Porque Gatwick y Heathrow a partir de ya están compitiendo. Y Munich y Frankfurt están compitiendo. Y Barcelona y Madrid necesitan competir. Y Sevilla y Valencia necesitan competir. Es así, este es nuestro mundo. Por tanto, querer anclarse en cuestiones del pasado que tienen su sentido me parece que es un error importante. Me parece que el primer elemento que hay que poner en cuestión —porque usted habla de eficacia y eficiencia— es la gestión individualizada, no singularizada. Este es un primer elemento que yo creo que es clave para poder hablar un mismo lenguaje. Hay un segundo elemento que me parece de gran relieve y que también queremos poner encima de la mesa. Aquí se ha hablado y a usted se le ha deslizado la expresión intereses gremiales, territoriales. No ha dicho la palabra localista porque usted tiene una gran experiencia política y sabe que hay palabras que a veces pueden herir, pero otros nos han acusado de esto. Un aeropuerto tan importante como el de Amsterdam o como el de Frankfurt tienen un peso muy importante, con administraciones no solo de interés general sino también de interés estatal, como pueden ser los landers, los municipios, las ciudades —en algunos casos del sector privado y en otros no— pero en los que no solo una única administración, la del Estado, les está diciendo a las otras que solo se pueden cuidar de los temas menores. Este discurso creo que es erróneo. Leyendo los distintos modelos del mundo me parece que se está viendo. Esto que usted llama el interés general lo puede defender igualmente un ayuntamiento o una comunidad autónoma y me parece a mí que el ayuntamiento de Rotterdam y el de Amsterdam son ayuntamientos que hacen funcionar bastante bien el aeropuerto de Schiphol, entre otras cuestiones porque además no sucede lo que sucede con AENA que teóricamente es un defensor del interés general. Me parece que este es un elemento importante que también hay que tener en cuenta. Lo expresaba anteriormente en términos constitucionales, muy ajustados además, el señor Beloki. Este es otro de los paradigmas con los que me gustaría acabar. Otro paradigma es decir que la red es necesaria porque si no los pobres aeropuertos pequeños van a tener que cerrar. No es verdad, señor ministro. Usted nos dice que aquí se pierden 432 millones pero que entre Madrid y Barcelona pierden 350. El problema en todo caso no viene del aeropuerto del Hierro o del de Sabadell, por decirle dos. Acabemos con este paradigma de decir que la red es la defensa para que los pobres aeropuertos

pequeños no tengan que cerrar. Tampoco es verdad. Yo creo que estos elementos hay que tenerlos en cuenta a la hora de definir un modelo aeroportuario.

Usted nos ha presentado, en síntesis, el mismo modelo de la señora Magdalena Álvarez, evidentemente mucho más trabajado, más evolucionado en algo que a mí me parece positivo y que le agradezco. Cuando la señora Álvarez presentó su modelo, dijo que no hacía falta cambiar de modelo y nos gritó a los que defendíamos que sí había que hacerlo. A usted se le ve convencido de que hay que cambiar de modelo y esto en principio es positivo. En consecuencia, usted hace propuestas en las que se ve que han trabajado y que hay unas ciertas ganas de cambiar el modelo. Esto es un activo que en cualquier caso hay que reconocer y que nosotros vamos a reconocer. Ahora bien, ¿qué es lo que en estos momentos habría que cambiar de esta propuesta de modelo desde nuestro humilde punto de vista, avalado por un acuerdo muy amplio de la sociedad civil catalana, una sociedad que a algunos nos parece que tiene cosas que aportar, y del Parlamento de Cataluña, lo que, como usted se puede imaginar, me obliga de forma muy importante? Pues tendríamos que tomarnos en serio la gestión individualizada de los aeropuertos y el concepto de interés general. Usted sabe que en esta sala se llegó al preacuerdo de un consorcio paritario para la gestión del aeropuerto de El Prat y a un preacuerdo para traspasar los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell. El instrumento no era tanto un estatuto como aprovechar simplemente la ley y decir: este lo desclasificamos de la red de interés general. Pues bien, nos gustaría que en este modelo esta concepción de interés general permitiera que estos aeropuertos fueran traspasados, y no hablo solo de estos, sino también puedo hablarle de aeropuertos canarios, por ejemplo, según lo que las fuerzas políticas prevean en cada caso. A nosotros nos interesaría que este concepto de interés general fuera un concepto abierto, simplemente generoso.

Un tema muy importante —quizá es el núcleo de su propuesta— es que usted se para en Navegación Aérea y parece correcto, empresarializa la gestión aeroportuaria e incluso ve que hay que singularizar —yo digo individualizar y usted dice singularizar— algunos aeropuertos, pero luego es terriblemente tímido en esta cuestión, incluso más que en propuestas anteriores que se han conocido como la que dice en esta sociedad el 51 va a ser de AENA y el 49 de los demás. Ahora dice: No, me lo quedo todo, me quedo el cien por cien (**El señor ministro de Fomento, Blanco López: ¡No, no, no!**) y además me quedo la mayoría en el consejo de administración. Esto es lo que usted nos ha contado. Se queda la mayoría y los representantes de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos van a poder hacer de Doctor No, un personaje bastante malito que sale en las películas. Cuando todo va bien, el Doctor No no sale y, cuando todo va mal, el malo de verdad es el Doctor No y a Convergència i Unió y creo que a la sociedad catalana no le gusta. Le gusta hacer un papel positivo de Gobierno,

no de Doctor No, por lo que le anuncio —usted es gallego y conoce muy bien la idiosincrasia gallega, pero no la catalana— que limitarnos a hacer de Doctor No no nos va a gustar. Aquí es donde el modelo peca de una gran insuficiencia y hay que buscar otras soluciones, porque soluciones hay. Nosotros no estamos satisfechos con el modelo portuario, pero tenemos que reconocer que ha tenido un juego importante. Cuando fue ministro de Fomento Rafael Arias-Salgado, se pactó el modelo portuario —aquí veo que la influencia del modelo portuario cada vez va trasluciendo más— y se acabó pactando algo parecido, pero infinitamente más generoso. Ahora va a resultar que el señor Aznar es mucho más generoso autónómicamente que el señor Zapatero, porque se pactó una mayoría en este consejo de administración de la autoridad portuaria en manos de autoridades autonómicas locales y el Estado de veinticinco miembros, si no recuerdo mal, se reservaba prácticamente cinco. El presidente de la autoridad portuaria, en una fórmula de colaboración que ha funcionado bastante, es nombrado por el ministro pero a propuesta de la comunidad autónoma, es decir, el presidente de la autoridad portuaria siempre ha sido quién ha pedido que sea el presidente de la Generalitat, tanto en época convergente como en época socialista del tripartito. Por tanto, si es que el modelo que queremos acabar adaptando a nuestros aeropuertos es el modelo de gestión portuaria que, como mínimo, estemos en el nivel del Partido Popular, porque si no, nos dan demasiados argumentos como para que esto no sea posible.

En definitiva —y, señor presidente, le agradezco el tiempo que me ha dado—, para Convergència i Unió este es un modelo que va a haber que debatir en esta Cámara. Si no he entendido mal, dentro de este semestre vamos a recibir un proyecto de ley y, por lo tanto, vamos a debatirlo en el próximo periodo de sesiones —me imagino, porque dentro de este semestre es la semana que viene pero puede ser también en mayo o junio—. Estamos dispuestos a debatirlo y a avanzar pero nuestro norte es gestión individualizada, participación en positivo. Las comunidades autónomas, como decía el presidente Puyol, son también Estado y saben también defender el interés y que no se nos deje relegados al triste papel —y en todo caso hablaré de ello— del comité de rutas. En cualquier caso, repito, la voluntad de Convergència i Unió siempre será positiva. En estos momentos me gustaría decir, con toda contundencia, seriedad y claridad, señor ministro, que vamos hacia a un nuevo modelo —esto ya está decidido— pero que sea un modelo bueno. No vayamos con timidez, no nos quedemos a medio camino porque si no, no resolveremos el grave problema que tenemos en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE:** Estamos en el ecuador de la comisión. Si les parece vamos a hacer un pequeño receso de dos minutos. (**Pausa.**)

A continuación tiene la palabra el nombre del Grupo Parlamentario Popular su portavoz el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor ministro, por su exposición. Desde el Grupo Parlamentario Popular también queremos desear a toda la Comisión y a todo el Ministerio de Fomento un fructífero, eficiente y eficaz año 2010, que falta nos hace. En nombre del Grupo Parlamentario Popular voy a pasar a analizar lo que creemos en relación con la comparecencia del señor ministro sobre el nuevo modelo aeroportuario.

Señor ministro, el 23 de junio de 2008 se hizo público el informe económico de Presidencia del Gobierno para atajar la crisis, algo a lo que usted hoy también se ha referido, y en el punto 8 de dicho informe, presentado a bombo y platillo, se dijo que a lo largo del mes de julio de 2008 el Gobierno presentaría el plan de reestructuración de la actividad de AENA separando la gestión aeroportuaria y conservando la amplia mayoría del sector público estatal, dando entrada al sector privado e incorporando a las comunidades autónomas en su gestión. Año y medio ha pasado desde aquel compromiso del señor Zapatero, presidente del Gobierno, y hoy tenemos por primera vez definido ese compromiso, en el que el Gobierno de su presidente, el presidente de todos, pretendía que fuera un elemento decisivo para la salida de la crisis. Si esperamos tanta demora de uno de los elementos decisivos, difícilmente podremos estar tranquilos con la situación que se nos plantea en este año 2010, en el que todos hemos deseado que la eficacia y la productividad mejoren nuestra situación económica. No obstante, señor ministro, aunque haya pasado año y medio, mejor que hubiera pasado más tiempo. Por tanto, con espíritu totalmente positivo y de colaboración, vamos a plantearle las cuestiones que nos suscita su exposición de esta mañana.

En primer lugar, quería hacer una referencia a que es el primer grupo que interviene en esta mañana en los turnos que nos ha dado la presidencia para representar a todos los españoles. A nosotros nos interesan los castellano-manchegos, los astures, los cántabros, los murcianos también, de la misma manera que los catalanes, vascos, canarios o gallegos. Por tanto, señor ministro, señor presidente, tengo que señalar que hay momentos en algunas intervenciones en que parece que poco les interesa el Estado, poco les interesa incluso la gestión y, desde luego, oír hablar aquí de condenas de aeropuertos o pérdida de oportunidades irrecuperables, poco llama a ese ánimo de conformar la gestión aeroportuaria en el Estado y mejorar la calidad de un transporte hoy muy necesitado de ella. Solo interesa el rédito político y, sobre todo, señor ministro, que ningún nacionalista se quede el último. Esa es una cuestión que parece que siempre está presente. Todo ello, por supuesto, envuelto en que nos quieren dar lecciones de gestión aeroportuaria curiosamente desde la minoría y desde la falta de respaldo.

Dicho eso, señor ministro, quiero destacar que el Grupo Parlamentario Popular aborda esta comparecencia desde ese ánimo de mejorar la situación y la gestión de la red aeroportuaria española. En el «Diario de Sesiones»

del día 16 de diciembre de 2008, al cual algunos otros portavoces han hecho especial referencia, el Grupo Parlamentario Popular estableció —y por su orden— en aquella comparecencia diez principios que para nosotros eran y son básicos para garantizar la viabilidad y la eficacia de nuestro modelo aeroportuario: En primer lugar, el mantenimiento y funcionamiento del sistema en red; en segundo lugar, el mantenimiento de las inversiones y su financiación adecuada; en tercer lugar, el mantenimiento de los empleos; en cuarto lugar, señor ministro, los principios de igualdad y solidaridad entre los españoles y los territorios del Estado, es decir, la primacía del interés público global sobre el individual o territorial; en quinto lugar, que la situación geográfica de nuestros territorios hacía necesario un servicio público reforzado —un servicio público reforzado— para las islas Canarias, para las Islas Baleares y para Ceuta y Melilla; en sexto lugar, una mejora de la gestión aeroportuaria, porque la entrada de los privados en la gestión, en sí misma, no es una finalidad, sino una posibilidad de mejorar dicha gestión; en séptimo lugar, que tenían que intervenir las comunidades autónomas, los ayuntamientos y otros entes territoriales en las decisiones estratégicas y que esa intervención tenía que ser igual para todas las comunidades autónomas; en octavo lugar, el mantenimiento de la responsabilidad y de la titularidad estatal; en noveno lugar, la necesaria potenciación de la seguridad en todos sus términos y, en décimo lugar, la separación entre navegación aérea y explotación aeroportuaria. Estos eran nuestros diez principios, señor ministro, hace un año y estos son nuestros diez principios hoy. Parte de sus propuestas de hoy son las nuestras de ayer. Por tanto, nada tenemos que decirle con respecto a eso, salvo que vamos a estar vigilantes. Vamos a estar vigilantes, señor ministro, porque durante la VIII y la IX legislaturas la debilidad parlamentaria del Gobierno ha dado lugar a reivindicaciones nacionalistas que han hecho dudar, en algunos casos, sobre cuál era el camino por el que se iba a seguir. Hoy estamos de acuerdo con la exposición que usted ha hecho del modelo aeroportuario, pero nosotros, como le digo, vamos a estar vigilantes para que esas situaciones de debilidad parlamentaria no se repitan en el futuro inmediato y fundamentalmente no se repitan en el desarrollo legislativo, reglamentario y operativo del modelo aeroportuario.

Señor ministro, hemos tenido ocasión de escuchar —imagino que usted en algunas cuestiones opinará lo mismo que este humilde portavoz— algunas cuestiones que hay que delimitar claramente. El modelo que tenemos en España y que el Partido Popular también respalda en cuanto al sistema de funcionamiento en red es el modelo que emana de nuestra Constitución y AENA lo desarrolla de una manera clara. Compararnos con otros países que tienen otras normas constitucionales u otros sistemas territoriales no deja de ser el pío deseo de querer arropar, desde el punto de vista ideológico, planteamientos distintos a los que están en nuestra Constitución. Efectivamente, se tiene que conciliar el artículo 149.1.20ª de

nuestra Constitución con lo que dicen los estatutos de autonomía, pero eso, señor ministro, es precisamente lo que está realizando AENA. Por tanto, poner en tela de juicio un modelo —que, insisto, es el que emana de nuestra Constitución— con comparaciones con otras legislaciones distintas no deja de estar en ese ánimo de romper la Constitución para atender intereses más o menos partidistas o partidarios. Luego haré alguna referencia a esos ejemplos que se tratan de poner de funcionamiento o no en red y que indudablemente, señor ministro, sirven para lo que sirven pero no para justificar que aquí tengamos que realizar un cambio de modelo en cuanto a ese funcionamiento en red, que se dice que es centralista porque se quiere decir pero que en ningún caso responde a más principios que a los de la eficacia territorial y la coherencia en los planteamientos aeroportuarios. Cuando en el mundo hay la tendencia a unificar criterios para facilitar la seguridad y la regulación de las operaciones, y cuando estamos encaminados a un funcionamiento coordinado, que precisamente es a lo que nos llevan las actuaciones de organismos como OACI, IATA o el propio Eurocontrol, el afán de romper estos planteamientos solo responde, como digo, al intento de obtener un rédito político y no quedarse el último en las reivindicaciones territoriales. Se dice, señor ministro, que Madrid y Barcelona necesitan competir y, al mismo tiempo, para que la expresión de oposición no se quede solo entre Madrid y Barcelona, se cita a Sevilla y Alicante. Sí, probablemente Sevilla y Alicante tengan mucha necesidad de competir entre sí, pero este modesto y humilde portavoz sigue también sin verlo, de la misma manera que sigue sin ver esas ganas de enfrentar unos aeropuertos con otros. Señor ministro, si alguien ha demostrado aquí que no sabe ni una palabra de gestión aeroportuaria es el Gobierno catalán, que ha hecho la mejor gestión con Spanair. El Gobierno catalán ha comprado una compañía aérea para demostrar que no era *hub* el aeropuerto de El Prat porque no había voluntad de hacerlo y lo que ha hecho ha sido perder más de 250 millones de euros de los catalanes. Espero que en algún momento el Gobierno catalán se dé cuenta de que tiene que pedir perdón a los catalanes por ese derroche y dispendio de dinero en la maravillosa gestión que ha hecho con la adquisición de Spanair. Esa es la mejor prueba de que estamos ante quien puede reivindicar una mejora en la gestión aeroportuaria. Por tanto, señor ministro, vamos a empezar a ser serios. En esas cuestiones no vamos a admitir ningún tipo de debilidad.

Pero, señor Blanco, creo que todo no es así. Hay también nubarrones en el horizonte que nos obligan a que tengamos que tentarnos mucho la ropa en relación con cuál va a ser el desarrollo posterior de ese modelo que usted hoy nos presenta. Han caído los tráficos, señor ministro, en parte por efecto de la crisis y en parte no. Las caídas que tenemos a noviembre del presente año están, en operaciones, en el 10,7 por ciento, en carga en el 12,8, pasando por pasajeros que está en el 8,7 por ciento, y son mayores que las que arrastrábamos de 2008

que también tenían ya cierta trascendencia porque se encontraban en el 3 por ciento. Por tanto, señor ministro, esta será una cuestión que tendremos que tener en cuenta. La segunda es la deuda de AENA. Usted nos ha facilitado hoy los datos segregados de cada uno de los aeropuertos. Evidentemente se lo agradecemos, pero hay una cuestión que debemos analizar respecto a la deuda de AENA. Usted ha tenido hoy el detalle de mencionar las inversiones que se han realizado en los últimos diez años, es decir, tanto del Gobierno del Partido Popular como de los del Partido Socialista. Le agradezco que haya globalizado las inversiones, pero también le tengo que señalar que la gestión y la situación patrimonial de AENA es muy preocupante y su evolución pasa de un endeudamiento de 2.682 millones de euros en el año 2003 hasta los 12.700, que usted nos ha dicho esta mañana, en el año 2009. Por tanto, hay una situación seria desde el punto de vista patrimonial y financiero que se acentúa si tenemos en cuenta que el año 2010 va a ser el tercer año de pérdidas de explotación por parte de AENA; situación que no se había creado con anterioridad al año 2007. Por tanto, hay que pararse a pensar cuál va a ser la gestión, porque los fondos propios de AENA —es decir, el valor de AENA, que es fundamental para la privatización de ese 30 por ciento— han caído un 23 por ciento en los dos últimos años, concretamente un 23,5 por ciento. Los datos sobre la pérdida del valor patrimonial de AENA en un 23 por ciento, señor ministro, los he sacado de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 y, por tanto, son cifras fiables. Este es un dato muy importante y que a la hora de la constitución de la sociedad que usted ha planteado se va a tener muy en cuenta, sobre todo para configurar el capital social. Señor ministro, nosotros hemos defendido siempre la gestión de AENA; usted lo puede leer en todas las intervenciones que ha tenido el Grupo Parlamentario Popular. Ahora bien, tengo que decir, con perdón, que la gestión de los gobiernos socialistas es peor y claramente menos eficiente que la de los del Partido Popular.

Señor ministro, hay cuestiones muy concretas sobre las que vamos a esperar al desarrollo que usted nos ha anunciado en el primer semestre. Creemos que tendrán que analizarse los aeropuertos de especial complejidad como elemento determinante de las sociedades; no solo es una cuestión de volumen sino también de complejidad. Esperemos que no perjudique a ninguno de la red de AENA. La participación privada no es un fin en sí mismo, señor ministro; la participación privada debe ser para la mejora de la gestión, no para que el Estado pueda recaudar fondos a base de vender parte del capital social. También estaremos atentos a los comités aeroportuarios y de ruta. Nos parece una idea que puede entrar dentro de ese principio de trato por igual a todas las comunidades y a todos los ayuntamientos. También estaremos pendientes del régimen de mayorías cualificadas, —que no de bloqueo, señor ministro; ni de doctor No ni de bloqueo— y de que las declaraciones programáticas que usted ha hecho aquí hoy no se enturbien con el desarrollo

posterior. No quiero olvidar, señor ministro, la única cuestión a la no he oído que haya hecho ninguna referencia —y creo que he prestado atención a su intervención— que es sobre las especiales características de ese servicio público reforzado que tienen que tener las Islas Baleares, las islas Canarias y Ceuta y Melilla.

Señor Blanco, usted es el heredero de la política de los gobiernos socialistas desde el año 2004 y no se puede sustraer a ella. Se lo digo porque no partimos de cero. Por tanto, los errores, los desencuentros y algunas cuestiones sobre la mala gestión económica tienen que ser resueltos en la gestión que usted nos anuncia para el próximo semestre. Por supuesto, el Partido Popular va a colaborar para tener un modelo de gestión aeroportuaria eficaz, eficiente y solidario, porque —y con esto termino, señor presidente— en el Partido Popular nuestro placer y nuestro empeño es defender al Estado. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, en nombre de los grupos parlamentarios, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El Grupo Socialista, además de desear a todos los presentes lo mejor para el año 2010, quiere agradecer expresamente al ministro de Fomento su comparecencia, a petición propia, en sesión extraordinaria, fuera del calendario normalizado de sesiones de esta Cámara, para dar cuentas de su propuesta para la modificación del modelo aeroportuario español. Queremos reconocer, una vez más, el puntual cumplimiento de los compromisos del ministro con este Parlamento y sus grupos parlamentarios. Dijo que al comienzo del año 2010 ya tendríamos su propuesta sobre el modelo aeroportuario español y, a pesar de las dificultades obvias, aquí está el modelo perfectamente detallado y con un calendario de aplicación preciso.

Quiero adelantar el respaldo pleno del Grupo Parlamentario Socialista a un modelo que sitúa la navegación aérea y la gestión aeroportuaria española en los parámetros de eficacia avanzados, los más avanzados de Europa, y que responde plenamente a los requerimientos del interés general. En esta intervención el Grupo Socialista pretende también hacer un llamamiento al resto de los grupos parlamentarios para practicar conjuntamente cierta altura de miras —nunca mejor dicho— en relación a los posicionamientos a adoptar sobre este asunto. No hablamos de regular un ámbito de importancia menor o subsidiaria, se trata de regular un sector clave para nuestro desarrollo económico, para la reactivación económica, para la generación de empleo, algo que ya se ha dicho. Se trata de regular un sector fundamental de actividad —esto se ha mencionado menos— para asegurar el derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas a la movilidad, a la conectividad en plena sociedad global. Si existe un ámbito de actividad y de regulación que exige altura de miras, sentido de Estado, la anteposición del interés general sobre la conveniencia de partido,

incluso en un horizonte electoral, señores diputados catalanes, si existe un ámbito de regulación que reclama un esfuerzo honesto de diálogo, de encuentro y de concertación es precisamente este, el de la generación de un nuevo modelo de navegación aérea y de gestión aeroportuaria, un modelo a la altura de las mejores expectativas de modernización de la sociedad española. No hablamos de qué Administración o de qué partido se queda con uno o dos puestos en tal o cual consejo, no hablamos de quién coloca a uno de los suyos en tal o cual cargo, no hablamos, señor Ridaó, de sustituir una casta por otra en un consejo de administración, estamos hablando de un instrumento estratégico, crucial para cimentar el desarrollo social y económico del país.

El nuevo modelo persigue dar cumplida respuesta a tres grandes retos que expresa el Gobierno y que suscribe el Grupo Parlamentario Socialista. El primero y más importante es el de mejorar la eficiencia, la competitividad y la seguridad en todos nuestros aeropuertos, porque mejorar la eficiencia y la competitividad de nuestros aeropuertos supone mejorar la eficacia y la competitividad del conjunto de nuestra economía y supone mejorar nuestras posibilidades para generar empleo, el primer objetivo del conjunto de la sociedad española en estos momentos, máxime en una economía tan dependiente —se ha dicho ya— de la buena marcha del turismo como la nuestra.

El segundo reto a lograr con este modelo es el de responder a las demandas de descentralización del sistema aeroportuario; demandas legítimas, ahora bien, demandas a las que hay que responder sin malograr el funcionamiento en red, que nos aporta un plus de efectividad en el marco de la navegación aérea europea. Se trata de aplicar el principio de subsidiariedad para mejorar la eficiencia en la asignación de fondos públicos. Se trata de facilitar que la planificación y la gestión aeroportuaria repercutan de la forma más positiva posible en el desarrollo local y regional, en las ciudades y en las regiones donde están ubicados los aeropuertos. Pero se trata también de asegurar que cualquier dinámica descentralizadora sea plenamente compatible con el cumplimiento de nuestra obligación de garantizar la supervivencia y la viabilidad de los aeropuertos económicamente dependientes y de cumplir con la determinación constitucional de mantener la solidaridad, la cohesión y la igualdad de todos los españoles en términos de movilidad y conectividad en todos los territorios de España. He escuchado críticas a lo largo de la mañana sobre el apoyo financiero que presta AENA a los aeropuertos menos solventes económicamente. No sé cuál es la alternativa que se plantea. ¿La de cerrarlos? ¿Por cuál empezamos?

El tercer reto a cubrir es el de la incorporación de la iniciativa privada en la gestión aeroportuaria sin perder un ápice en la titularidad y en el control público sobre los aeropuertos de interés general. Resulta muy interesante incorporar la colaboración público-privada para, por una parte, obtener recursos financieros adicionales

con los que paliar el déficit público y, por otra, aprovechar debidamente las sinergias de eficiencia que se reconocen internacionalmente a las empresas españolas de gestión de infraestructuras de transporte. El modelo que ha presentado el Gobierno es equilibrado y viable y responde a estos tres retos: eficiencia, compatibilidad entre la descentralización funcional y el mantenimiento de un modelo solidario en red, y aprovechamiento de los recursos y las sinergias positivas del sector privado. Es un modelo equilibrado y viable que está basado en seis pasos y un condicionante. En primer lugar, mantener a AENA como titular y gestor único de la navegación aérea, garantía de eficiencia y seguridad. En segundo lugar, crear la sociedad estatal AENA-aeropuertos con competencias de gestión sobre la red de aeropuertos de interés general, abriendo la posibilidad de que hasta un 30 por ciento de su capital sea asumido por el sector privado. En tercer lugar, crear sociedades filiales de gestión singular en los aeropuertos con más viajeros y con más complejidad de gestión sin limitar el número —en ningún momento ha hablado de límites el ministro en este sentido— y con participación determinante, decisiva e importante de las administraciones autonómica y local, y de las cámaras de comercio en sus consejos de administración. En cuarto lugar, aplicar procedimientos de mayoría cualificada para las decisiones cruciales en la gestión de estas sociedades filiales, que pueden servir, señor Macias, para ejercer de Doctor No o de James Bond, como usted prefiera, hay margen para todo. En quinto lugar, crear comités aeroportuarios en todas las comunidades autónomas con participación de las administraciones presentes y con la facultad de coordinar las estrategias y las políticas aeroportuarias más relevantes. Y en sexto lugar, algo muy importante que no se ha citado por ningún portavoz —me sorprende—, establecer un nuevo régimen patrimonial y de tasas que limite el dominio público a los campos de vuelo. Por lo tanto, tasas de fijación general, solo dominio público, solo campos de vuelo. El resto de los recintos aeroportuarios van a tener por primera vez carácter patrimonial y, por lo tanto, van a estar regidos por un sistema de precios privados que van a establecer las sociedades filiales de gestión singularizada. Se trata de un avance en términos de descentralización inaudito hasta ahora y muy importante.

Pero les hablaba de seis pasos y de un condicionante, y no quiero dejar pasar este asunto, porque tampoco ha hecho mención a él ningún grupo parlamentario. Con toda franqueza y con la máxima claridad, ni este modelo ni ningún otro esfuerzo que busque la competitividad de nuestros aeropuertos será viable en tanto no resolvamos el grave problema que padecemos en el sector del control de la navegación aérea. Ningún modelo de innovación eficiente, de descentralización operativa o de incorporación de la iniciativa privada será viable si no afrontamos el desafío que nos lleva a elegir entre mantener los privilegios desmesurados de un pequeño colectivo con una gran capacidad de presión o defender el interés general

acometiendo las reformas que dicta el sentido común y que deberían situarnos en perfecta sintonía con el resto de Europa en este ámbito. El Gobierno está siendo valiente en este sentido y hoy nos está proponiendo recuperar la capacidad de organización del control de navegación aérea para AENA —en su momento se perdió en la negociación colectiva con el sector—, aumentar la productividad de este sector en un 20 por ciento, acabar con un déficit que espanta cualquier colaboración público-privada, rebajar las tasas de navegación aérea y rebajar los costes de las compañías de transporte aéreo y con ello bajar los billetes que pagan los viajeros y así mejorar la competitividad de nuestra industria turística. Se trata, señorías, de un desafío importante e inevitable ante el que todos los grupos parlamentarios deberán pronunciarse: O se está con el mantenimiento de los privilegios contraproducentes e injustificables o se está con el Gobierno en el propósito de solucionar el problema.

En cuanto a alguna de las cuestiones que han planteado los distintos grupos parlamentarios, varios de estos grupos acusan al Gobierno de decir, en líneas básicas, lo mismo ahora que en diciembre de 2008. Se nos acusa de coherencia, no está mal. En todo caso, algo se ha avanzado y algo se ha concretado significativamente. Se acusa al Gobierno de propiciar el monocentrismo en las conexiones aéreas, utilizando como argumento el que determinadas líneas aéreas establecen el centro de sus conexiones en Madrid y no en otros aeropuertos. Señorías, no es el Gobierno ni este ministro ni el Grupo Parlamentario Socialista el que decide desde dónde vuela cada línea aérea, hacia América o hacia Asia. Son las propias líneas aéreas, las empresas privadas, las que toman estas decisiones. Acusar de esto al Gobierno no deja de ser un tanto insólito.

Se plantea también que el modelo en red es un modelo insólito en Europa. No es verdad. En Europa hay de todo, como en botica. Hay muchos ejemplos eficientes de modelo en red. Nosotros tenemos que pensar en lo que interesa a España, en lo que interesa a la economía y a las ciudadanas y ciudadanos españoles. Insisto, el modelo en red aporta un plus de eficacia, de garantía de conectividad y de solidaridad. A nuestro juicio es un modelo no de pasado sino de futuro. La crítica más común y más insistente ha tenido que ver, sin embargo, con las insuficiencias que se valoran en el esfuerzo de descentralización que propone el modelo. Se trata —y lo digo con toda sinceridad— de críticas un tanto injustas y erróneas. El modelo de gestión que propone el Gobierno para los aeropuertos en este momento constituye el mayor avance, en términos de descentralización, jamás planteado por ningún gobierno, incluyendo a los gobiernos a los que nunca se les exigió descentralización aeroportuaria alguna, señor Macias, a los que tiene usted a su izquierda en estos momentos en términos puramente geográficos. Nunca antes se planteó la participación de las comunidades autónomas ni de los ayuntamientos en los consejos de administración de los aeropuertos. Nunca antes se

abrió la posibilidad de que las comunidades autónomas participaran en la definición de los planes directores de los presupuestos, de los contratos o de los precios privados a regir en los aeropuertos. Nunca antes se facultó —como ha adelantado hoy el ministro y tampoco se ha mencionado— a los aeropuertos autonómicos —no los de interés general— a que pudieran establecer sin ningún tipo de cortapisa conexiones de carácter internacional antes limitadas por la legislación. Nunca se llegó tan lejos y, sin embargo, las críticas han sido a mi juicio demasiado aceradas, permítanme que se lo diga. Este planteamiento lo ha hecho el Gobierno sin ninguna obligación ni constitucional ni estatutaria ni legal. Cuando se solicitaba y se reclamaba el traspaso de cercanías había una obligación estatutaria por cumplir. Cuando se planteaba el nombramiento del director de Puertos por parte de las comunidades autónomas o a propuesta de alguna comunidad autónoma había una obligación legal a esgrimir, la de la Ley de 2003, de Puertos del Estado. Por cierto —no está el señor Ayala—, quizá aquella ley fue fruto de alguna debilidad parlamentaria por quien tenía la mayoría en aquella etapa. Ahora no existe esa obligación. El Gobierno lo ha hecho *motu proprio* y pensando en clave de eficiencia y de mejora de competitividad. Entiendo los condicionantes electorales —las elecciones aprietan—, pero entiendo menos de incoherencias porque aquí hemos trabajado juntos en este asunto, señores diputados. Aquí aprobamos prácticamente por unanimidad, a propuesta del Grupo de Esquerra Republicana y de Iniciativa, una moción que hablaba pura y llanamente de la participación de las comunidades autónomas, en concreto de la Comunidad catalana, en la gestión del aeropuerto de El Prat en términos determinantes. No se hablaba de titularidad, no se hablaba de desclasificación; se hablaba de posición determinante. A nuestro juicio, esto es lo que en esencia establece el modelo que propone hoy el Gobierno.

El Grupo Socialista va a respaldar al Gobierno en la aplicación de este modelo aeroportuario, que —insisto— es el más descentralizado de la historia. Ahora bien, el Grupo Socialista también le va a pedir al Gobierno que se cumpla el artículo 149.1.2.^a de la Constitución, sin renuncia alguna y que se mantenga sin ningún tipo de titubeo, tal y como plantea el ministro, el modelo de funcionamiento en red para nuestros aeropuertos porque asegura eficiencia al sistema, garantiza conectividad plena a todos los ciudadanos, vivan donde vivan, y cumple con los principios de solidaridad, cohesión e igualdad entre todos los españoles. Se ha criticado también el esfuerzo que se hace para abrir la puerta a la entrada del sector privado. Yo me pregunto: ¿Por qué renunciar a lo que puede aportar la colaboración público-privada en términos de recursos y en términos de sinergias de gestión eficiente, cuando se tiene totalmente controlada la titularidad del capital y la posibilidad de controlar lo que cada uno hace? ¿Por qué renunciar a eso? Yo creo que no es inteligente.

El Grupo Socialista —para ir terminando— valora positivamente el ejercicio de transparencia que supone aportar a esta Comisión las cuentas individualizadas de cada aeropuerto. Por cierto, se alzó mucho la voz para exigir estas cuentas y ahora sería justo por parte de todos reconocer el cumplimiento de esta exigencia, aunque sea en voz baja. Señor ministro, también sería interesante conocer el dato sobre qué aeropuertos —me estoy refiriendo en concreto a dos, a los de Barcelona o Madrid— van a salir antes de los números rojos en función de sus previsiones económicas. Probablemente los datos reales, los datos concretos y contrastados, sirvan también para echar por tierra algún que otro mito. Me gustaría que nos facilitara usted públicamente este dato, si lo tiene a su alcance.

Termino como empecé, con una llamada a atender los retos de nuestro transporte aéreo con suficiente altura de miras y con voluntad sincera para la concertación y el acuerdo. El ministro ha propuesto un modelo equilibrado que solo responde a una motivación, la misma que debería animarnos a todos, a la búsqueda de la eficiencia y de la competitividad en el funcionamiento de los aeropuertos españoles. En el juego político —todos lo sabemos— hay espacio para el consenso y para el disenso; hay espacio para el regateo corto y para la política de Estado. Les pido elevar la mirada en este asunto, cumplir con nuestra responsabilidad y buscar entre todos, y ante todo, el interés general de los ciudadanos a los que representamos. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas por los señores diputados tiene la palabra el ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, me van a permitir que dé una respuesta exhaustiva para complementar y precisar algunas informaciones y, sobre todo, para fijar la atención de SS.SS. con el fin de que sepan diferenciar el modelo que se expuso aquí hace un año en relación con el modelo que se presenta hoy. Estoy convencido de que cuando hagan una lectura detenida, interpreten lo que se dice y todo el alcance de su contenido, no podrán sostener el argumento de que es el mismo modelo, que responde a los mismos objetivos y que es más de lo mismo; sencillamente, no es verdad. Entiendo y admito la consideración del señor Beloki de que si hubiéramos tenido con anterioridad la precisión de los términos y cómo se aborda, probablemente algunas intervenciones, si se quiere hacer honor a un debate serio y riguroso, no hubieran tenido lugar. Sencillamente, les quiero decir eso. De todas formas, quiero considerar todas las aportaciones y reflexiones de SS.SS., todas. Las voy a considerar, unas para valorarlas e incorporarlas a la reflexión que estamos haciendo y otras simplemente para argumentar por qué no tienen sentido. Pero permítanme que les diga algo. Me resulta molesto, como miembro de este país, de España, que siempre se ponga de ejemplo lo de fuera y

no lo bueno que tenemos aquí. Eso, como español, me molesta profundamente. Si AENA opera en veintisiete aeropuertos internacionales —entre ellos, tres de Estados Unidos— será porque tiene capacidad de hacer una gestión eficiente. Por tanto, señorías, pongamos en valor lo que tenemos y no miremos al de al lado solo para justificar una determinada argumentación política, solo para eso.

Por cierto, señorías, no confundamos una cosa que se ha confundido bastante en este tema, no confundamos una gestión autónoma de determinados aeropuertos con una gestión autonómica de determinados aeropuertos. La gestión autónoma está garantizada con el modelo —y me voy a referir a ello detalladamente—, la gestión autonómica es la que quieren algunos y yo no comparto. Por tanto, hablemos con claridad, porque hemos hablado mucho de gestión autonómica y poco de gestión autónoma para buscar eficiencia y competitividad. Ese era el argumento que utilizaban hasta ahora, pero probablemente cuando vieron las cuentas de resultados de los aeropuertos se dieron cuenta de que algunas cosas que decían simplemente no tenían nada que ver con la realidad ni con los hechos. No tienen nada que ver. Por tanto, abordemos el tema desde la seriedad y desde el rigor. Estoy de acuerdo con una gestión autónoma, para buscar eficacia, para buscar competitividad, para buscar en definitiva sinergias que nos permitan mejorar el conjunto de nuestros aeropuertos y con ello introducir más dinamismo desde el punto de vista económico para un sector que —reitero— es estratégico para nuestro país, pero no confundamos gestión autónoma con gestión autonómica, porque en ningún sitio está escrito que la gestión autonómica es mejor que el modelo de gestión autónoma que estoy proponiendo. Podrá ser la aspiración de algunos, pero desde el punto de vista de la eficacia y de la eficiencia no está escrito que eso tenga que ser así. Por tanto, abordemos el tema con profundidad y con absoluto rigor. Señorías, como desde el primer momento he querido hablar desde la eficiencia, con el ánimo de no escabullir ninguna responsabilidad y de mejorar aquello que a mi juicio estaba mal —no voy a decir desde cuando está mal, porque hay algunas cosas que pueden ser responsabilidad de este Gobierno, pero hay otras que vienen de atrás—, no quiero señalar a nadie ni a nada, porque es mi responsabilidad hacer frente a los desafíos que tenemos. Por cierto, si en algunos casos la hago acompañado de todos los grupos parlamentarios y de SS.SS., muchísimo mejor. No estoy planteando aquí un modelo pensando en el interés electoral, estoy pensando en el interés general de mi país, en la eficiencia y en la competitividad de nuestros aeropuertos. Por eso empecé diciendo que no habrá ningún modelo de gestión eficiente —a eso le han dedicado poco tiempo, señorías— en nuestro país si no somos capaces de abordar el coste de navegación aérea. Da igual lo que digamos, da igual que la gestión sea autonómica o autónoma, sencillamente da igual. No podemos soportar un déficit de 300 millones —como el que vamos a tener este año 2009— en los

costes de navegación aérea si queremos buscar un modelo eficiente y competitivo para nuestra red aeroportuaria. Eso tiene que ver con los altos costes de la masa salarial de los controladores aéreos y con una excesivamente baja productividad. Tenemos los costes salariales más altos y la productividad más baja de la Unión Europea. Señorías, los controladores españoles cobran casi el triple que los británicos y su sueldo medio en el año 2008 estuvo en 334.000 euros y hubo algún controlador que por acumulación de horas extraordinarias llegó a cobrar hasta 900.000 euros, es decir 150 millones de las antiguas pesetas. **(Una señora diputada: ¡Qué barbaridad!)** Señorías, estos son datos que requieren de la reflexión, que requieren de la decisión. No es posible que tengamos en nuestro país 713 controladores que en el año 2008 cobraran entre 360.000 y 540.000 euros, más de 60 millones en algunos casos de las antiguas pesetas. No hay derecho a que tengamos 135 controladores que han cobrado más de 600.000 euros y no hay derecho a que tengamos 28 controladores que han cobrado más de 700.000 euros en el año 2008. Con esta masa salarial y con estos costes no hay eficiencia que se resista y no estoy dispuesto, señorías, a mantener esta situación y apelo a la colaboración de todos ustedes, porque tenemos que buscar unos niveles retributivos en la media de la Unión Europea, y además no podemos pagar a precio de oro las horas extraordinarias de los controladores aéreos. No voy a decir dónde está la raíz del problema. Hay señorías del Grupo Popular que me están invitando a que lo diga. No voy a decir dónde está, no voy a decir de qué convenio se deriva, pero esta es la realidad y yo quiero afrontarla y abordarla con todos ustedes, señorías, para hacer más eficiente y más competitiva nuestra navegación aérea. Lo quiero hacer, señor Beloki —me preguntaba usted por el calendario—, en este trimestre. He abordado un calendario y un compromiso de actuaciones y le he puesto fecha a todo, también a la ley que he anunciado que voy a traer a este Parlamento sobre la gestión estrictamente aeroportuaria, aunque es indudable que esto es gestión estrictamente aeroportuaria.

Se han suscitado numerosas cuestiones que tienen que ver con el tema de AENA. Ya les decía antes que AENA está operando a nivel internacional en 27 aeropuertos y que hay que evaluar a AENA en función de su gestión, no en función de lo que algunos piensan de su gestión. Les quiero dar también algunos datos para que podamos valorar en su dimensión la gestión de AENA. AENA es considerada por los organismos especializados, no por el ministro, como el gestor aeroportuario más eficiente de Europa. ¿En qué se mide la eficiencia en términos europeos? En el coste por pasajero. En los aeropuertos que gestiona AENA el coste por pasajero es la media de la Unión Europea, un 47,8 por ciento menos; los costes por aeronave son la mitad que la media, un 45,4 por ciento menos, y solamente los costes por empleado son un 57 por ciento, 1,6 veces superior a la media europea, pero el total de los costes de escala, que incluye

handling, tasas de aeropuerto y navegación, impuestos, etcétera, en los aeropuertos de AENA, es un 42 por ciento inferior a la media europea, debido sobre todo a la liberalización de *handling* en los aeropuertos y a las bajas tarifas aeroportuarias, como mencioné en mi intervención. Además, le digo al portavoz de Iniciativa per Catalunya que acepto la idea de que puedan viajar a aeropuertos europeos para ver los modelos de gestión, lo acepto. Sabe que no fue una decisión ni del ministerio ni de AENA, que fue la Mesa del Congreso de los Diputados la que rechazó esa petición, por lo tanto diríjase usted a la Mesa del Congreso de los Diputados, aunque yo acepto el tema. **(El señor Herrera Torres: Ya lo hemos hecho.)** Como lo hizo aquí, entendía que era un reproche al ministro. Simplemente le quiero decir que estoy encantado de promover que ustedes puedan ver modelos diferentes.

Algunos cuando hablan de estas cosas se olvidan de la globalización, y en un entorno cada vez más globalizado la tendencia actual no es la que ustedes me plantean, señorías, es justamente la contraria. La tendencia actual es a gestionar en red asociándose aeropuertos, buscando sinergias y obteniendo ventajas competitivas. Esa es la tendencia. No digan que son pequeños o grandes, esa es la tendencia. Eso por cierto es lo que han hecho en muchos aeropuertos franceses —alguien lo puso como ejemplo, yo tengo que matizarlo—, en muchos aeropuertos de Reino Unido y en muchos aeropuertos de otros países. Por tanto, la tendencia es justamente la contraria a la que ustedes me están señalando en esta reflexión.

Me plantean la eficiencia de AENA mirada en términos de balance. El incremento de la deuda tiene que ver con dos cosas, en primer lugar con el incremento de la inversión para modernizar nuestros aeropuertos. No hemos de olvidar que hemos invertido más de 6.000 millones en el aeropuerto de Barajas, que hemos invertido más de 5.000 millones en la ampliación del aeropuerto de Barcelona, que estamos invirtiendo ahora 1.800 millones (digo ahora aunque está a punto de finalizarse) en el aeropuerto de Málaga, que tenemos el Plan Canarias, que, por cierto, incluye el aeropuerto de La Palma, de 3.000 millones de euros, que tenemos una inversión comprometida en Galicia de 400 millones de euros. No podemos pretender tener los mejores aeropuertos del mundo, desde el punto de vista de la modernización de sus infraestructuras, y pensar que eso no supone una deuda para el órgano encargado de la modernización y la ampliación de nuestros aeropuertos. La razón del incremento de la deuda que tiene AENA es precisamente como consecuencia del proceso de inversión de modernización en sus infraestructuras aeroportuarias y, además, lo vuelvo a reiterar, como consecuencia de los costes de navegación aérea, que este año suponen un déficit de 300 millones, es decir, que si al balance que hemos presentado ahora le hubiéramos reducido los 300 millones de los costes de navegación, estaríamos hablando de otras cosas.

¿Por qué he querido entregar los balances de cada aeropuerto? Porque tenemos que hacer el debate político con la mayor de las transparencias. No podemos hacernos trampas y decir que hay unos aeropuertos que generan superávit y otros que generan déficit y pensar que unos generan superávit y los que están alrededor son los malos porque generan déficit. La previsión de El Prat, del que tanto se ha hablado ahora, es que genere déficit hasta el año 2018 como consecuencia de la amortización, eso contando con reducir los costes de navegación aérea, porque si no no generaría superávit hasta el año 2020. El aeropuerto de Madrid no va a generar beneficios hasta el año 2025, y si reducimos los costes de navegación aérea, podría generar beneficios en torno a tres años antes. Los ciudadanos tienen que saber y por eso he querido contribuir a ese ejercicio de transparencia. Por cierto, les anuncio que todos los años tendrán a su disposición las cuentas de todos los aeropuertos de nuestro país.

Se ha producido un debate en relación con las características del modelo y ahí quiero en primer lugar enmarcar lo que hemos hecho. El modelo responde estrictamente a un compromiso parlamentario —del que algunos ya se han desviado porque ya piden la gestión autónoma, de la comunidad autónoma, de determinados aeropuertos, que no está en ese compromiso parlamentario— y responde además al modelo constitucional y autonómico, señorías, porque no hay ningún estatuto de autonomía que esté en vigor, salvo, matizada e interpretativamente, el Estatuto de Autonomía del País Vasco —y eso se lo tengo que reconocer, señor Beloki—, que contemple un ámbito competencial sobre la gestión aeroportuaria. Es más, lo que estoy planteando es que pueda haber, sin que exista en ninguna previsión estatutaria, participación determinante o con mayoría cualificada —luego lo explicaré— de determinados aeropuertos. También explicaré, señor Jorquera, porque no lo especifiqué, a qué aeropuertos me estoy refiriendo, porque entiendo que eso forma parte, en el desarrollo de la ley a posteriori, del diálogo con las comunidades autónomas, porque creo en el diálogo, en la cooperación con las comunidades autónomas para ir buscando y tomando decisiones en aras de ese objetivo, que es la gestión que permita una mayor eficiencia y una mayor competitividad.

Permítanme que les exponga las características esenciales que a mi juicio tiene el modelo. Primero, es una participación abierta a todas las entidades que vehiculan los intereses del territorio en el que se asienta el aeropuerto, de forma principal a la comunidad autónoma respectiva pero también a las entidades locales. No hemos de olvidar —y nadie lo ha señalado, pero yo sí— que por ley de este Parlamento hay reconocida la obligatoriedad de darle participación en la gestión de aeropuertos al Ayuntamiento de Barcelona o al de Madrid, tal y como plantea el Estatuto de capitalidad que hemos aprobado, por cierto, de forma unánime aquí en esta Cámara. También lo he querido abrir a otras entidades

públicas como son las cámaras de comercio, eso sí, respetando las necesarias mayorías que debe tener el Estado —a mi juicio— como consecuencia de la competencia que en materia de aeropuertos de interés general le atribuye la Constitución.

En segundo lugar, la participación se traduce en la plena incorporación de representantes de estas entidades en los consejos de administración de la sociedad gestora del aeropuerto. Tales representantes, señor Ridaó, no son una comparsa, sino que gozan de los mismos derechos políticos que los que corresponden a los representantes de la mayoría del capital en la sociedad. Gozan de los mismos derechos, tienen la misma capacidad de decidir y de intervenir y tienen la misma capacidad de poder votar, porque son miembros de pleno derecho de la sociedad de acuerdo con lo que se prevé en las sociedades mercantiles, son a todos los efectos miembros de un consejo de administración. Además es una participación que no solo se concibe en términos simbólicos, no, señoría, sino que tendrá una especial relevancia en aquellos asuntos a lo que me he referido anteriormente que requieren mayorías cualificadas y que tienen que ver con la gestión diaria del aeropuerto. Luego se lo volveré a relatar detenidamente, porque entiendo que me ha escuchado mal, ya que cuando hablé de las competencias de la sociedad mercantil AENA Aeropuertos, cuando hablé de las filiales empecé diciendo que tenían las mismas competencias que la sociedad AENA Aeropuertos, empecé así, las mismas que la sociedad matriz, y luego añadí, y para determinadas decisiones hay una mayoría cualificada, donde la participación de los entes territoriales es imprescindible para determinar esa mayoría. Les pongo un ejemplo para que lo entiendan. Si habláramos de un consejo de administración de trece personas, el Estado tendría siete miembros y la mayoría cualificada se establecería en dos tercios —eso lo definirá la ley—, es decir en nueve miembros. Podemos buscar otra fórmula de mayoría cualificada, estoy dispuesto a hablar de ello, porque al fin y al cabo de lo que se trata es de que estas sociedades sean órganos de gestión y busquen el acuerdo y el consenso en su toma de decisiones. No entendería el funcionamiento de un consejo de administración, señorías, de otra forma. Yo no lo entendería. Por tanto, podremos ver qué entendemos por mayoría cualificada en los trámites de la ley.

Ahora me refiero a la ley, señorías, un tema muy importante, pues es la primera vez que estamos hablando de hacer por ley esta reforma. Esta es una diferencia sustancial —luego explicaré las diferencias en relación con el modelo anterior—, ¿sabe por qué? Porque el objetivo para que este modelo pueda dar sus frutos, para que contribuya a consolidar el desarrollo del aeropuerto al margen de las coyunturas políticas, necesita reglas claras, transparentes y estables. Por eso tendrá que venir regulada por una norma con rango de ley, con lo que serán estas Cortes, las Cortes Generales, las que darán carta de naturaleza con vocación de permanencia al despliegue del nuevo modelo, por eso he anunciado que

lo quiero hacer por ley. No sé si ustedes han alcanzado a verlo, pero es la primera vez que se habla de reformar para dar seguridad jurídica precisamente a las decisiones que proponemos que se adopten.

Algunos diputados planteaban cuáles son las diferencias en relación con lo que se propuso hace un año, partiendo de que formamos parte de un mismo Gobierno y por tanto, como me decía el señor Ayala, yo asumo la responsabilidad de la gestión del Gobierno. Estoy seguro de que cuando me propusieron ser ministro de Fomento sería para mejorar aquellas cosas que entendíamos que se podían mejorar y lo que he hecho ha sido una propuesta para mejorar la eficiencia de la navegación aérea, una propuesta que avanza no solamente en la descentralización, sino también en algo que a mi juicio es más importante, en una mejor gestión. Hemos definido en este modelo un sistema con unos objetivos claros y los objetivos claros son incrementar la eficacia y mejorar la competitividad. Buscamos la eficiencia de todo el sistema, no solo de tal o cual aeropuerto sino de todo el sistema, no solo de los grandes aeropuertos, sino también de los aeropuertos medianos y también de los pequeños, en relación con lo cual he anunciado una gestión más flexible para cada una de las realidades, también desde el punto de vista de la navegación aérea. Vamos a ordenar la navegación aérea siguiendo criterios de seguridad, de eficiencia, de mejora de la productividad, de autosuficiencia de tasas y de cumplimiento, algo —debería saberlo, señor Ridaó— a lo que estamos obligados. Para los aeropuertos de más de 5 millones de pasajeros estamos obligados a implantar en 2011 todo lo relativo a las tasas, con lo cual su debate sobre tasas queda obsoleto. Si tenemos que adecuarlo a la normativa comunitaria. ¿De qué me está hablando? Si el año 2011 está ahí, a la vuelta de la esquina. Además, hemos clarificado la participación de las comunidades autónomas.

Al señor Beloki y al señor Macias les reitero que agradezco el tono y el contenido de su intervención. Estoy seguro de que en la fase que viene vamos a alcanzar acuerdos, porque se pueden alcanzar acuerdos cuando se parte de reconocer una realidad, y ustedes dos, señorías, han reconocido que este modelo es un avance respecto al anterior. Me doy por satisfecho con este reconocimiento. Ya sé que no les da satisfacción plena, pero han reconocido el avance, por tanto, se lo tengo que agradecer. El señor Herrera también reconoció —discúlpeme, estoy refrescando la memoria— que era un avance. Este es el punto de partida para buscar un encuentro. Lo hemos definido, por lo tanto hemos clarificado la participación de las comunidades autónomas. Hemos establecido un sistema financiero aeroportuario que le da mayor agilidad y flexibilidad, distinguiendo entre tasas y precios públicos, y hemos definido claramente las funciones de la sociedad mercantil. También hemos definido las funciones de las sociedades específicas de gestión de cada aeropuerto. Algunos plantean por qué no es aplicable el modelo de puertos. Porque, señorías, nuestras redes de puertos y aeropuertos no son compa-

rables, luego los modelos de gestión tampoco pueden ser análogos ni miméticos. Con el modelo planteado hemos optado por conseguir —lo reitero, porque esto parece que les preocupa poco pero a mí me preocupa mucho— la eficiencia del sistema. Además, lo hemos hecho buscando una participación clara de las comunidades autónomas.

Como hubo un debate sobre quién decidirá las inversiones, quiero decirles que son las sociedades gestoras las que planificarán y ejecutarán las inversiones de acuerdo con las previsiones contenidas en los planes directores. ¿Quién fijará las tasas? Esta era otra pregunta. Cada sociedad gestora de un aeropuerto tendrá la capacidad de aprobar sus precios privados. Les voy a decir lo que serán precios privados, porque debemos saberlo ya que es el mayor volumen que se mueve en un aeropuerto. Son los servicios de *handling*, es la utilización de las pasarelas, son los mostradores de facturación, son el alquiler de locales y terrenos del aeropuerto, es el suministro de combustible, es el alquiler de salas y consignas, es el canon a tiendas y restaurantes, son las tarifas de aparcamiento, son los soportes publicitarios. Podría hacer una serie detallada de lo que se entiende por precios públicos, a partir de la diferenciación entre tasa y precio público. Las tasas y prestaciones públicas patrimoniales quedarán reducidas exclusivamente a las de aterrizaje y utilización del campo de vuelo, salida de pasajeros y seguridad.

En relación con las tasas ya le he explicado que había una directiva europea que tenemos que implementar y que estará contemplada en la ley para aquellos aeropuertos con tráfico anual superior a 5 millones de pasajeros. El objetivo de la directiva es garantizar que el establecimiento de las tasas se realice de acuerdo con los principios de transparencia y no discriminación de los usuarios en el conjunto de la red europea. Estamos hablando de que caminamos hacia el cielo único europeo y por lo tanto, en el ámbito europeo —y yo desde luego pretendo darle un impulso en la Presidencia española de la Unión Europea—, cada vez más se camina por unos ámbitos más globales.

En el proceso de asignación de *slots* en los aeropuertos —por cierto esta es una cuestión recurrente— decía un portavoz parlamentario que si tuviéramos una gestión autonómica, eso permitiría que Iberia pudiera... Lo que decida Iberia lo decidirá Iberia, que se ha privatizado, ¡que ya no es una empresa pública! A ver si somos conscientes de que estamos en un mercado liberalizado y que son las compañías aéreas las que deciden desde dónde operan, salvo para aquellos vuelos que están sujetos a convenios con algunos países, que son por cierto los menos, pero en ese caso, una vez establecido el convenio, son las compañías las que determinan desde qué aeropuerto tienen que operar. Quienes se han quedado anticuados en el discurso son algunos que han pensado que no estamos en un mercado liberalizado y abierto. Eso sí que es un residuo del pasado y no una evaluación de lo que ha supuesto la realidad actual.

El proceso de asignación de *slots* —quiero clarificarlo también, señor Ridao— de los aeropuertos de la Unión Europea para todo tipo de rutas, aunque sean fuera de la Unión Europea, está fijado por la normativa comunitaria —no lo fija la gestión singularizada de un aeropuerto—, por el reglamento 95/1993, que posteriormente se modifica por otro reglamento, el 793/2004, y deberá hacerse a través de un coordinador de *slots* y de un comité de coordinación de horarios del que forman parte las compañías aéreas, AENA y los operadores de *handling*, entre otros, que los deben asignar con principios de neutralidad, de transparencia y de no discriminación. Por tanto, no depende de los aeropuertos esta asignación. Si usted me dice: a través de ese coordinador de *slots* y del comité de coordinación de horarios, queremos participar las comunidades autónomas en los aeropuertos con gestión singularizada, yo le digo de acuerdo, porque eso entra en el ámbito de la normativa europea, pero no me planteen otras cosas que no están en el ámbito de la normativa europea. En todo caso, en este modelo y a través de las sociedades de gestión, el aeropuerto tendrá capacidad plena de propuesta e intervención en todas aquellas decisiones en este ámbito que no estén previamente reguladas y tanto AENA —y lo quiero volver a subrayar para que no quede ninguna duda, por tanto tendremos oportunidad de verlo en la ley— como sus filiales asumirán todas las competencias de gestión de los aeropuertos, todas, señorías, todas: la prestación de servicios aeroportuarios, la gestión y mantenimiento de las infraestructuras aeroportuarias, la gestión de los servicios comerciales y de los bienes del recinto aeroportuario, la gestión del personal, la planificación estratégica comercial y de promoción del aeropuerto, la propuesta del plan director y del programa de inversión, la aprobación de los precios privados y la propuesta de tasas, que, por cierto, como saben SS.SS., la aprueba el Congreso de los Diputados. Por lo tanto tiene todas, tiene todas. Les invito, señorías, a poder ponernos de acuerdo. Además de tener todas las competencias, reitero, hemos establecido que para alguna de ellas —que ya no voy a volver a repetir— es necesaria una mayoría cualificada.

Estoy de acuerdo, señor Ridao, en que el aeropuerto de Barcelona se convierta en un gran *hub*, y, desde luego, que lo sea el aeropuerto de Barajas no es incompatible para que lo sea el aeropuerto de Barcelona. Como ministro de Fomento del Gobierno de España, y estoy seguro de que este es un sentir generalizado, por lo menos veo que hay algunas señorías que ya asienten, como el señor Ayala, voy a hacer todo lo posible para que el aeropuerto de El Prat se convierta en un gran *hub*. Ya estoy hablando con alguna compañía que, a pesar de lo que decía el señor Ayala, ahora también vienen a hablar con el ministro de Fomento, el Gobierno de España, para tratar de afrontar y resolver la situación que le permita ser una compañía más competitiva, y voy a trabajar para ello. **(Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben.)** No, me estoy refiriendo a

Spanair, para que no haya interpretaciones, que era a la que se había referido el señor Ayala. Por tanto, vamos a hablar con claridad. He hablado de ello con Vueling, he hablado de ello con Spanair, y estamos dispuestos a hacer lo que sea posible para abordar esta situación.

Don Pere Macias se refería también —y le quiero dar respuesta— a diferenciar, a regular mejor y a establecer todo lo que tiene que ver con el interés general. Por eso le anunciaba que haríamos un decreto para que quedara claro, porque el decreto vigente no resuelve la situación actual. Por tanto, vamos a elaborar un decreto en el que se establezca con toda claridad lo que entendemos por interés general y que esa definición no sea incompatible con la capacidad de existencia de vuelos internacionales. Por cierto, una vez hecha esa definición y establecido ese real decreto, señor Macias, no tendré ningún inconveniente en poder hablar de la transferencia de algunos aeropuertos a algunas comunidades autónomas; no tengo inconveniente. Es verdad que no está establecido en ningún estatuto, pero es un diálogo que podemos hacer, aunque primeramente tenemos que realizar la tarea a la que acabo de hacer referencia. Reconozco que ese fue un debate, que ese debate existe y que, por tanto, es un debate sobre el que podemos hablar en el futuro.

Quiero concluir, porque harán uso de la réplica y tendré la oportunidad de matizar aquello que no haya quedado bien claro. Me planteaba el señor Ayala la singularidad de las Islas Baleares, de Canarias y de Ceuta y Melilla, aunque en menor grado porque estamos hablando de un helipuerto. Estoy dispuesto, así se lo planteé al presidente de Canarias y al presidente de Baleares, a contemplar la realidad singular de Baleares y de Canarias. Además de que algunos de los aeropuertos, si así se estima en el acuerdo con las comunidades autónomas, puedan tener esa gestión singular a la que hacía referencia, porque ahí también hay una cuestión importante de fondo. En el anterior modelo la gestión singular se limitaba a los aeropuertos de más de 30 millones de pasajeros, no es el caso. Eso hay que hacerlo viendo qué aeropuertos tienen viabilidad, donde se compatibilice la viabilidad económica, el volumen de tráfico y también en un proceso de diálogo y de acuerdo que hay que hacer con las comunidades autónomas y al que estoy abierto.

Finalmente, señor Ayala, le quiero dar una buena noticia, en el mes de diciembre hemos empezado a recuperar el volumen de pasajeros en la red de aeropuertos —es un dato que no tiene por qué conocer, me lo facilitaron en el día de ayer—, se ha incrementado globalmente en un 2 por ciento. Es verdad que esto no es idéntico para todos los aeropuertos, he de señalar algunos: el de Alicante un 3,4 más; el de Barcelona, un 4,1; el de Barajas, un 4,9; el de Bilbao —por poner uno por cada comunidad autónoma—, un 5,8; el de La Coruña, un 6 por ciento y en Baleares los tres aeropuertos han incrementado su tráfico. En fin, no voy a detallárselo, son datos que puedo poner también a disposición de SS.SS.

En cualquier caso, concluyo ya refiriéndome al calendario, porque el señor Beloki me ha interpelado sobre eso en su exposición. Tengo la intención de abordar el tema de navegación aérea en el primer trimestre y también hacer el real decreto y la ley a la que me he referido en relación con la seguridad aérea. En el segundo semestre voy a presentar en el Parlamento el anteproyecto de ley sobre la gestión. **(El señor Macias i Arau: Será en el segundo trimestre.)** Perdón, en el primer semestre, en el segundo trimestre de este año. Está bien su precisión, se lo agradezco porque había tenido un lapsus. **(La señora Montesinos de Miguel: En el primer semestre.)** Sí, señoría, lo voy a traer en este semestre. Hasta ahora voy cumpliendo con los calendarios que voy estableciendo y, cuando no lo haga, usted me lo podrá señalar e incluso estará bien el recordatorio para que yo pueda tener más dinamismo a la hora de abordar mis compromisos. Le agradezco, por tanto, esa disposición a que vayamos cumpliendo con los objetivos que nos marcamos. Posteriormente, ya vendrá la separación de AENA y navegación aérea, la constitución de la sociedad mercantil y también de las sociedades filiales. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, en turno de réplica y por un tiempo de tres a cinco minutos máximo —les pido, señorías, concreción porque nos queda otro punto y hay que concluir a las tres—, tiene la palabra el señor Jorquera. Ya no está el señor Perestelo para compartir la intervención con usted y, por tanto, tiene la palabra, señor Jorquera, por tres minutos.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señor presidente, voy a procurar ser lo más sintético posible.

En primer lugar, quiero hacer una aclaración. Voy a limitar mi intervención al objeto de esta comparecencia, que es informar sobre la propuesta del Gobierno del modelo de gestión aeroportuaria. Si se solicita comparecencia, y así se determina por parte de la Mesa de la Comisión, para debatir el problema del control del tráfico aéreo, expresaré mi oposición en ese momento, pero creo que lo lógico, por un respeto a las formas, es centrar el debate en el motivo de la comparecencia del señor ministro. En segundo lugar, también hay una cuestión sobre la que me gustaría hacer una reflexión. Creo que las posiciones políticas que represento responden al interés general y son las que mejor lo representan. Por supuesto, respeto que otras personas piensen que son sus posiciones políticas y no las que yo represento las que mejor representan el interés general, pero creo que a lo largo de este debate se ha procurado establecer una dicotomía maniquea: hay fuerzas políticas que representan el interés general y fuerzas políticas que representan intereses particularistas o que buscan réditos políticos, que lo único que buscan son intereses de partido. Desde luego, nosotros no compartimos eso. También podemos pensar que en una determinada manera de concebir el modelo de gestión aeroportuaria se esconden

intereses territoriales o, si se me permite hablar con mayor precisión, una determinada manera de entender la vertebración territorial del Estado español que no es la más equilibrada y no favorece a todos los territorios por igual. También puedo creer que entre las pretensiones del Gobierno a la hora de presentar este modelo, que desde nuestro punto de vista no avanza suficientemente en descentralización, está intentar dar satisfacción parcial a un compromiso adquirido con Cataluña para evitar costes políticos en Cataluña. Por tanto, evitemos debates maniqueos; discutamos sobre argumentos, no intentemos establecer el apriorismo de que hay algunos que hablan defendiendo el interés general y que otros defienden intereses particularistas, intereses mezquinos, buscando únicamente réditos políticos, réditos de partido. Discutamos sobre argumentos.

He expuesto en mi primera intervención cómo un determinado modelo de gestión aeroportuaria conlleva también un determinado modelo de organización de las conexiones aéreas que si por algo se caracteriza no es precisamente por ser un modelo en red. En la comparecencia de la señora ministra doña Magdalena Álvarez, a la que hice alusión también en mi primera intervención, intenté pasarle un papelito para que procurase discernir la diferencia que hay entre una red y el modelo de organización aérea en el Estado español. En cualquier caso —no lo voy a repetir—, una red es policéntrica y un sistema monocéntrico, unipolar, radial, no constituye una red. ¿Y cuál es la paradoja? Que ese sistema, en cambio, sí impide, por ejemplo, que en Galicia podamos organizar nuestros aeropuertos en red. Permítanme que les aporte una serie de datos. En Galicia tenemos la paradoja de que, teniendo aeropuertos distantes entre sí 70 kilómetros —Coruña de Santiago y Santiago de Vigo— y conectados por autopista, Santiago oferta veintiún destinos distintos, Vigo ocho destinos todos ellos coincidentes con los que oferta Santiago y Coruña siete, cinco de ellos coincidentes con los que oferta Santiago. Por tanto, es cierto que no hay que confundir gestión autónoma con gestión autonómica, pero también es fundamental una mayor participación y con una posición determinante de las comunidades autónomas en la planificación de los aeropuertos asentados es su territorio para establecer sinergias y complementariedades entre los mismos y atender a las necesidades de ese territorio. Nosotros apostamos claramente por esa vía y consideramos que el modelo expuesto no significa un avance sustantivo a ese respecto.

El señor ministro ha aclarado que se está a la espera de definir qué aeropuertos tendrían sociedades de gestión y cuáles no a partir de un diálogo con las comunidades autónomas. Nosotros lo saludamos y nos parece bien que se siga ese método, pero, en cualquier caso, en el propio texto aportado por el ministerio se dice: Se crearán sociedades filiales de gestión en aeropuertos de alto volumen de tráfico y —no o— especial complejidad en la gestión siempre que resulte viable económica y financieramente. Es decir, no se apuesta por un modelo de

participación generalizada en cuanto a la gestión y se parte del apriorismo de que en la mayoría de los aeropuertos la participación autonómica va a quedar acotada única y exclusivamente a un mero órgano donde emitir opiniones, que es lo que entiendo que sería ese comité aeroportuario. Si no es así, pido que se me aclare en la réplica.

Como ya me he excedido del tiempo convenido, simplemente diré que prefiero acogerme a lo positivo. El ministro ha hablado de que esta propuesta es un punto de partida para establecer el diálogo y explorar las posibilidades de encuentro, y nosotros tenemos plena disposición de entablar ese diálogo para ver si hay posibilidades de encuentro, desde la constatación de que las posiciones de inicio nos parecen insatisfactorias. Ya concluyo, de verdad. Es cierto lo que ha dicho el señor Simancas de que este es el modelo más descentralizado de la historia. Pero, señorías, estarán ustedes de acuerdo en que si el modelo de gestión aeroportuaria se caracterizaba hasta ahora por la total y absoluta centralización, cualquier avance —por tímido y pequeño que sea— significa que nos situamos en el modelo más descentralizado de la historia sin que eso signifique que sea un buen modelo.

El señor **PRESIDENTE**: Compartiendo tiempo, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Empiezo por donde ha acabado el señor Jorquera. Este modelo supera las expectativas porque las expectativas eran muy bajas. ¡Si teníamos el modelo más centralizado del mundo, señor ministro! Es así. Modelo autónomo es Munich, Roma, Frankfurt, incluso los aeropuertos de París. Lo que ustedes proponen no es modelo autónomo ni autonómico ni con una iniciativa clara de la Administración local; es otra cosa. Es un modelo donde en las sociedades filiales quien tiene las riendas ¿es? ¿Quién? ¿El Gobierno autonómico, el local, la realidad cercana? No, AENA; es así. Lo que usted propone ahora es la capacidad de veto, pero no la capacidad de liderazgo de lo próximo: Administración autonómica, Administración local y actores económicos de los entornos. Ese es el problema, señor ministro. Por eso, su nuevo modelo no es lo que hoy funciona. Cierto es que hoy existen estrategias, pero son regionales. Hoy podría haber estrategias compartidas, por ejemplo, entre Barcelona, Reus, Girona, Sabadell e, incluso, aeropuertos de la misma región en términos más amplios. Pero lo que usted plantea no es eso. AENA tiene las riendas y AENA puede hacer frenar el caballo. El problema está, por ejemplo, en que la normativa europea no dice que tiene que ser AENA la que determine cuáles son los *slots*. Pero en su modelo es AENA quien pivota y lidera dónde se dan y dónde se dejan de dar. Ese es el problema.

Segunda consideración, señor ministro: el coste de navegación aérea. ¿Por qué es el más alto del mundo? Simplemente porque nuestro modelo no es el mejor del mundo. Si los costes de navegación aérea son tan altos es porque el modelo lo ha permitido. ¿Por qué se producen inversiones que no son eficientes en términos económicos? Simplemente porque el modelo no es eficaz. No es casual que tengamos estos costes de navegación aérea; es más, los altos costes de navegación aérea son posibles porque el modelo es insólito, señor ministro. ¿Cuál es el problema? Que tenemos unos costes de navegación aérea elevadísimos y tenemos una depauperación de los derechos sociales y laborales, por ejemplo, en el *handling*. Sí, señor ministro. Hoy en España se han abaratado costes en el *handling* a partir precisamente de la pérdida de derechos laborales. La liberalización de la que usted habla, que ha sido tan positiva, lo que ha supuesto ha sido pérdida de calidad en el *handling* precisamente por la disminución de costes laborales y pérdida de derechos también laborales. Es así, señor ministro. Solo hace falta que se pase, y yo lo he hecho, por el *handling* de los diferentes aeropuertos españoles y así lo verá.

Tercera consideración, y ya acabo, señor presidente. ¿Por qué la liberalización en el sector y la entrada de capital privado va a hacer que la gestión sea mejor? ¿O es que está usted con esos *neocons* que entendían que la liberalización siempre es mejor? ¿Sabe cuál es el problema? ¿Sabe qué hizo la socialdemocracia austriaca en Viena? Que quien entrase en la gestión del aeropuerto de Viena fuesen los trabajadores. ¿Qué va a hacer la socialdemocracia española? ¿Abrir la puerta a una posible privatización? Porque empezamos en el 30 por ciento, pero no sé dónde vamos a acabar, señor ministro, y me preocupa como persona de izquierdas que me considero. Supongo que a usted también le debe preocupar, espero que sí. El problema es que la privatización no significa una mejor gestión, significa simplemente la privatización de un monopolio y hacer mucho más difícil la posterior descentralización.

Por último, le reconozco la habilidad. Las expectativas eran bajas y cualquier mejora es positiva. Nosotros vamos a dialogar y vamos a trabajar sobre un modelo que para nosotros es insatisfactorio, porque el problema de fondo, ¿sabe cuál es? Que lo que usted nos propone es la capacidad de veto, no de la Administración autonómica, sino simplemente de la proximidad. ¿Sabe cuál es el problema? Que con su propuesta quien tiene las riendas es AENA y AENA lo que no va a permitir es un modelo en que otros aeropuertos puedan tener estrategias diferenciadas como pasa en todos los aeropuertos europeos. Respecto al modelo que se pone como ejemplo y que es un modelo centralizado, el británico —se lo han dicho dos portavoces—, la Comisión de Competencia del Reino Unido ha dicho claramente que se tenía que deshacer de uno de los aeropuertos de Londres. Tomen nota, para nosotros está claro que un modelo descentralizado y público es el que tiene que hacer que se avance

y, en cambio, no se avanza lo suficiente, ni mucho menos, con lo que usted nos ha propuesto.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el portavoz del Grupo de Esquerra Republicana, señor Ridao.

El señor **RIDAO I MARTÍN**: Señor ministro, déjeme decirle que ha sido muy ilustrativa esa contraposición, ese antagonismo entre lo autónomo y lo autonómico. También, al parecer, en materia aeroportuaria antes rojos que rotos. Yo también le reconozco algún avance. Antes el modelo se parecía al rumano, podíamos decir que era el modelo Chauchescu, y ahora el modelo se aproxima más a lo que hay en Portugal, en Brasil o en Turquía. No se trata de una gestión autonómica. El común denominador de lo que los partidos catalanes vienen pidiendo legítimamente es una gestión autónoma, por tanto que los aeropuertos compitan entre sí, con un modelo de liderazgo público y, además, con una participación privada, donde las instituciones territoriales, tanto la Generalitat como la Administración local como instituciones económicas —dígase la Cámara, por ejemplo—, desde la proximidad y desde la intermediación defiendan mejor los intereses económicos y territoriales. No es, señor ministro, desde la Puerta del Sol o desde Nuevos Ministerios desde donde se defiende mejor la internacionalización de la economía de un territorio o la localización de acontecimientos internacionales o incluso la planificación de la movilidad de forma sostenible o la intermodalidad, que, por cierto, son cuestiones y atribuciones que son competencia de poderes regionales y locales no solo en el Estado español, sino también en toda Europa. Por tanto, en términos europeos lo lógico y normal es que la apuesta que ustedes hubieran hecho es que Fomento actuará en términos de aviación civil como un regulador y que, finalmente, los aeropuertos tuvieran personalidad jurídica propia integrando, evidentemente, a los representantes de las administraciones públicas concurrentes en el territorio; es decir, que cada aeropuerto fuera una entidad gestora con personalidad jurídica propia. Eso es lo que impera en Europa y lo que dice el derecho comunitario, y el modelo que usted está presentando hoy es la excepción a la regla general, lo cual, por cierto, además arroja serias dudas en términos de competencia. Tiempo al tiempo, señor ministro. Hablando de competencia, ¿de qué liberalización y de qué residuo del pasado me habla cuando su Gobierno todavía mantiene 25 convenios internacionales desde la época del franquismo, desde el año 1950, que obligan y mantienen a Barajas como único punto de partida y de destino con muchos países a nivel internacional, y todavía no han movido un dedo para modificar esa situación? ¿De qué residuo me habla usted cuando todo el mundo sabe que AENA es un gestor, como mínimo, pasivo, y que ni siquiera ha actuado estos años como un árbitro equitativo? Aquí el monopolio de facto se ha mantenido en manos de AENA, que ha apostado por un único *hub*, que es Madrid, y por atraer las principales

rutas y conexiones internacionales. Además, el Estado ha invertido estructuralmente mucho más en Barajas y en Madrid durante años que en otros aeropuertos del Estado. De ahí que desde Cataluña se haya apostado por Spanair que, por cierto, señor Ayala, no le ha costado ni un solo euro al contribuyente, ha sido una iniciativa privada, infórmese al menos en ese particular.

Funcionamiento en red. Se ha dicho que incluso emana de la Constitución —no lo ha dicho usted, lo ha dicho otro portavoz—. La Constitución dice que los aeropuertos de interés general son competencia exclusiva del Estado, que es un concepto que podríamos discutir si es obsoleto, si es moderno o si no lo es. Por cierto, el Estatuto de Cataluña confiere a la Generalitat la participación en los órganos supraautonómicos de gestión y también en la planificación de los aeropuertos de interés general. Por tanto, esa participación viene obligada por el propio Estatuto y, por cierto, por un mandato de este Parlamento. En cuando a la red, la red se explica —lo he dicho antes— por una cierta obsesión que además en privado se reconoce perfectamente y que durante la época de la negociación del Estatuto salió a colación, que es no por razones de eficiencia, sino por esa solidaridad interna de esos subsidios cruzados entre aeropuertos que son o no son deficitarios. Por cierto, Madrid y Barcelona no lo son en estos datos, porque efectivamente está la imputación de la amortización de la inversión que se ha hecho en ambos aeropuertos, pero si desagregamos ese dato son dos de los aeropuertos que tienen ingresos y beneficios juntamente con otros cuatro aeropuertos del resto del Estado. Incluso se llegó a plantear —y creo que sería una buena solución— un canon interno para poder subvenir ese funcionamiento solidario del conjunto de la red. No se trata de ser insolidarios ni de que desaparezcan, como se decía antes por parte del Grupo Socialista.

En tercer lugar, señor ministro, queda claro que el Estado es mayoritario en la filial y que los derechos políticos —faltaría más— son iguales para todos los miembros de ese órgano rector o consejo de administración, ¿pero me puede decir —porque el papel no lo dice— qué participación, qué porcentaje van a tener la Generalitat, la Administración local y las Cámaras?, ¿van a estar solo para dar color? En definitiva, ¿van a estar para asumir las negativas, vista la capacidad de veto o de bloqueo? Finalmente, ¿qué posición determinante? Insisto —lo ha dicho algún otro portavoz— en que a mí no me gusta, y creo que a nadie, el tema del veto ni del bloqueo. Ustedes utilizan ese eufemismo de la mayoría cualificada, pero dígame para qué decisiones estratégicas. En ese papel que está aquí y que usted ha explicado muy bien, queda muy claro que esa capacidad de veto es en relación con la propuesta ante la matriz de las principales decisiones sobre el futuro estratégico del aeropuerto; sí, señor, sobre la propuesta inicial de presupuesto, sobre la propuesta de tasas que aprueban las Cortes Generales, sobre la propuesta de horarios, sobre la aprobación del plan inicial, del plan

director, es decir, son meras propuestas propositivas, nunca decisorias, nunca resolutivas. Este es un escenario de cooperación, pero en ningún caso un escenario plenamente competitivo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Deseo, señor ministro, empezar agradeciéndole que haya venido aquí al parecer con los textos estatutarios leídos, al menos el Estatuto de Gernika. Es de agradecer, al menos ha venido con ello leído, o no sé si cuando lo he leído yo se ha dado cuenta de lo que decía el texto, porque llevo ya un tiempo citándolo sin que, por cierto, el señor Ayala se haya enterado todavía de lo que dice este texto estatutario. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Vaya hombre!—El señor Ministro de Fomento, Blanco López: Lo tengo aquí.)** Lo tiene ahí, muy bien, y yo le agradezco que venga con ello leído. No entiendo la obsesión del Grupo Popular que cada vez que se habla de este tema tiene que referirse a los grupos minoritarios en los términos en los que lo hace. No sé en qué le estorbamos al Grupo Popular para hacer sus propuestas para que a nosotros nos trate... Por cierto, señor ministro, ahora parece estar dispuesto a representar al 50 por ciento de los españoles, en poco tiempo le va a dejar a usted sin el 50 por ciento también. Primero nos deja fuera a nosotros; somos una reserva india a olvidar; a todos los grupos minoritarios hay que echarlos a una reserva y olvidarse de ellos; no existen; no cuentan para nada en esto, para que pueda empezar a jugar con usted, en principio, en unos términos del 50-50 por ciento. Nosotros somos los del interés general, usted y yo, y va a ver que en poco tiempo también se lo va a negar a usted. Porque al parecer solo se acuerda del Gobierno catalán en lo que haya hecho o haya dejado de hacer con el aeropuerto de El Prat, no habla de los gobiernos autonómicos que han entrado en inversiones multimillonarias a través de sus cajas de ahorro en determinados aeropuertos y que han llevado a la bancarrota a las cajas. ¿O es que lo hemos hecho los nacionalistas vascos o catalanes o algún tipo de nacionalismo gallego, o quién lo ha hecho? En todo caso, quiero dirigirme a usted para —como le he dicho— darle las gracias por haber leído el Estatuto de Gernika; ya veremos qué da de sí esto.

En segundo lugar, no quiero entrar en el debate de si galgos o podencos; si lo que propuso doña Magdalena Álvarez era el podenco y usted es el galgo o aquella era el galgo y usted el podenco. Yo podría volver a recoger aquí los textos que ella dijo, pero ese debate tampoco me interesa mucho. Me preocupa algo más. Usted enlaza, al menos a nivel retórico, con el señor Ayala, en que España es el modelo. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: AENA.)** Bueno sí, el modelo español es el modelo y cierra España. Es posible que sí, que sea un modelo que se pueda analizar en los términos en que

tenga beneficios positivos y negativos, pero ¿para qué se fijan ustedes en otros modelos? Pues entre otras cosas porque estamos en un mundo globalizado, como usted muy bien ha dicho; y bueno es que cuando se está en el mundo globalizado se debatan los modelos tal cual existen en los distintos países y se copie lo que se copie o se deje de copiar lo que se deje de copiar, pero no ir por delante y decir: esté usted seguro de que nuestro modelo es el mejor, porque hay demasiados datos de que este modelo hace aguas. Vamos a ver, en el tema de los controladores aéreos ¿qué modelo ha hecho aguas? ¿Por qué estamos en esta situación, señor ministro? Porque los que han gestionado este modelo lo han hecho mal. Y no apunte usted a ninguno de los grupos minoritarios tampoco en este tema. Apunte usted a quien tenga que apuntar y dígalo con nombres y apellidos, ¿quién ha hecho lo que ha hecho y por qué estamos en esta situación, para que después no digamos encima que el modelo iba perfecto. Hagamos las dos cosas, primero decir que el modelo no va y a continuación decir que el modelo era perfecto; ¿y esto de qué va? Por tanto, en el tema del modelo, mucho, mucho, mucho matiz. Por cierto, como en el tema de la solidaridad, que es lo que el señor Ayala ha dicho, que ellos son los solidarios. El trabajo al que antes he hecho alusión dice en concreto, señor Ayala, lo siguiente: Los aeropuertos ricos y grandes no están pagando a los aeropuertos pobres y pequeños —se refiere a España—. De acuerdo con los resultados del trabajo —dice—, la solidaridad parece ser meramente una excusa retórica para impedir la competición entre los aeropuertos españoles. No lo digo yo, lo dice un ex diputado del Partido Socialista Obrero Español que ha hecho un trabajo riguroso junto con el señor Xavier Fagueda. Y no sé si es verdad o es mentira, pero despreciarlo y, sobre todo, obviarlo con que yo soy el solidario y ustedes son los no solidarios, me parece improcedente. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: ¡Pero no me lo diga a mí!)**

A continuación, voy a hablarle de gestión autónoma y de gestión autonómica. Hay mucho matiz en este tema. Usted demasiado poco matiz es el que nos ha trazado en la línea divisoria supuestamente entre la gestión autónoma y la gestión autonómica. ¿Hacía AENA una gestión autónoma hasta hoy, sí o no? O ¿quién hacía la gestión de AENA? ¿Es que AENA no era un organismo autónomo antes de que usted nos viniera con una propuesta del nuevo modelo? Luego el debate no es entre gestión autónoma y gestión autonómica, sino entre formas distintas de gestión autónoma, y ahí usted no nos puede contraponer a los que queramos una mayor presencia de las autonomías —por hablar en términos simples, porque es evidente que donde hablamos de autonomías podemos hablar de localidades— que nosotros no queremos la gestión autónoma. Estamos hablando de dos formas de gestión autónoma, porque también, hasta ahora, AENA llevaba una gestión que entiendo yo que era autónoma. ¿O tomaba usted solo las decisiones de este ministerio en AENA? ¿Quién tomaba las deci-

siones en AENA? Por cierto, cuando hablamos de la autonomía de la gestión podemos estar hablando de gestión autonómica, pero seguramente debiéramos ampliar la mirada y alzarla también a un cierto nivel. Me estoy refiriendo al tema de la red. Deberíamos hacer un cursillo sobre lo que es funcionar en red. Se lo digo porque este mismo tema salió ya en la comparecencia de hace un año de la señora ministra Magdalena Álvarez.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, tiene que ir concluyendo.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor presidente, si me permite, seré breve.

En aquel momento hablé ya de que ella era quien defendía la red y que otros supuestamente no la defendíamos. En cuanto al concepto de red, ya se lo dije entonces, el mayor teórico de redes, de funcionamiento de red, es un señor que se llama Manuel Castells. La ministra le confundió con el consejero actual. **(Risas.)** Hay que funcionar en red pero sobre la base de los conceptos de red que maneja don Manuel Castells. Y le digo más. Por ejemplo, ¿es que el Ministerio de Educación no tiene que funcionar en red aunque estén las competencias distribuidas? ¿Para qué tenemos un ministerio aquí si las autonomías no tienen que funcionar en red? Dicho de otra forma, tampoco vale contraponer su concepto de red a lo que otros defenderíamos, que no sé cuál sería en tal caso. Hay que defender en red, pero con otro concepto de red. Por cierto en el País Vasco donde yo vivo, usted sabrá que más o menos en una circunferencia con un punto central de 100 kilómetros tenemos los aeropuertos de Bilbao, Vitoria, San Sebastián, Pamplona y Biarritz. Cuando usted vaya a establecer un nuevo modelo de gestión ¿va a tener en consideración que hay aeropuertos próximos en unas fronteras —usted se declara muy proeuropeo— que no existen? ¿Esa consideración de los aeropuertos transfronterizos va a tener cabida o no va a tener ninguna vía de entrada en el tema?

Señor ministro, usted me ha dado un calendario legislativo. Yo estimo y aprecio el calendario legislativo, pero hecha la ley, habría que aplicarla a continuación. Quiero saber si al finalizar esta legislatura contaremos con una ley razonablemente aplicada o esto va a ser para otra legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra por el Grupo de Convergència i Unió el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, señor ministro, tengo que empezar también con la apelación a mirar al exterior. A nosotros nos gusta mirar a todas partes, al exterior, para ver lo que hacen otros. A veces lo hacen mejor que nosotros; a veces no, pero vale la pena mirarlo. Lo que no vale la pena es hacerse trampas al solitario. A usted, seguramente se lo han pasado, le

han dado un estudio al que ya hizo referencia doña Magdalena Álvarez referido a la eficiencia de AENA. Este estudio es un estudio conocido —pagado por AENA— y comparado con diez aeropuertos al gusto de AENA. Por tanto, las cosas hay que mirarlas con la máxima abertura.

Reconociendo lo bueno, creo que tenemos muy buenos profesionales y que AENA ha hecho cosas positivas, no lo voy a negar, pero también hay cosas que las ha hecho fatal. Le voy a decir una. No lo ha hecho usted ni siquiera el Partido Socialista, lo ha hecho el Partido Popular. La situación de los controladores es responsabilidad del Partido Popular. Hay que decirlo y a mí no me duelen prendas. Se hicieron estudios porque se hizo un convenio. Se dejó a AENA ser la más autónoma del mundo y cobrar lo que sea. Por tanto, que cada palo aguante su vela. Esto me parece a mí que va fatal para el interés nacional español. En lugar de predicar tanto y de dar tantas lecciones, alguien tendría que aprender que, a lo mejor, gobernar bien —y no permitir a un ciudadano que gane estas cifras— tiene más que ver con el interés general, que no decir que los nacionalismos no lo tienen en cuenta.

Por tanto, aquí lecciones muy pocas, y nosotros no las vamos a aceptar en estos temas. Siempre hemos sido muy responsables. Hemos puesto de relieve hoy —y lo vuelvo a poner— el modelo de la negociación que hizo *Convergència i Unió* con el Partido Popular para la Ley de Puertos. No sé si fue por la debilidad parlamentaria del Partido Popular en aquel momento o por la cierta abertura que tenía el Partido Popular en aquella primera legislatura, pero lo cierto es que se consiguió un buen acuerdo. ¿Para Cataluña? Sí. Pero también para todos los puertos, para el de Bilbao, para los canarios, para el de Algeciras, para el de Málaga, para todos los puertos españoles. Este es un mérito del cual estamos muy satisfechos. Señor ministro, me gustaría —evidentemente, usted puede decir que me gustaría a mí— poner a nuestros diputados —somos diez humildes diputados y diputadas— a disposición de lograr un acuerdo en el mismo sentido, pero, señor ministro, usted tendría que hacer lo que en aquel momento hizo el bueno del señor Arias Salgado: entender que para pactar hay que aceptar cosas. ¿Qué le ponemos nosotros encima de la mesa? Algunas cosas. Una cosa muy clara es que el hecho de que estos organismos de gestión sean realmente autónomos —no autonómicos— no significa que el único que garantice la autonomía sea el Estado, porque, si no, el puerto autónomo de Bilbao no sería el puerto autónomo de Bilbao como le llamamos.

Desde este punto de vista, vamos a participar en el debate parlamentario, pero lo vamos a hacer con un norte muy claro, que es el mismo que marcamos en esta sala en el debate estatutario. Vamos a plantear que sean traspasados los aeropuertos que, a nuestro entender, no son de interés general. No me suena bien que vía decreto se califique lo que es interés general, nos gustaría más que se hiciese en una norma de un rango legal superior. En cualquier caso, usted abre una puerta y nosotros vamos

a marcar y *Convergència i Unió* va a situar encima de la mesa esta cuestión. Un segundo elemento que vamos a plantear es que esa gestión sea realmente autónoma, que sea una gestión en la que todo el mundo pueda participar. Y voy a volverme a referir a aquello que en Cataluña, en nuestro Parlament se aprobó, y es que las instituciones catalanas —no se decía la Generalitat o la comunidad autónoma, sino que serían, por ejemplo, el ayuntamiento de Barcelona, las cámaras de comercio o los representantes sindicales— tuvieran una mayoría determinante. Esta va a ser nuestra posición.

Quiero hacerle solo una apreciación, señor ministro, porque no tenemos tiempo, sobre la gestión en grupo o en red. Señor Simancas, lo que se está haciendo es una gestión en grupo, porque gestionar en grupo permite una serie de sinergias positivas, pero el concepto de red no es el que hay. El señor ministro apelaba a la última directiva europea, diciendo que se permitía que las tasas se pudieran igualar. Le recuerdo que el artículo 4 fue aprobado a petición de España. ¿Por qué? Porque en Europa al único país al que le interesaba el concepto de red era España. Esto está escrito en los trámites parlamentarios de esta directiva. Por tanto, no nos hagamos estas trampitas en el solitario, no intentemos defender cosas que son absolutamente indefendibles.

Voy acabando. Para *Convergència i Unió* la eficacia y, sobre todo, la eficiencia del sistema son básicas. Todos podemos participar de esto. Señor ministro, si usted hace unos consejos de administración como los actuales, en los que todas las personas están en función de que son secretario de Estado, director general, etcétera, y a esta descentralización le pone unos reparos a los que los representantes de las autonomías vayan a decir que no —el doctor No—, ¿usted cree que el sector privado va a acudir a esta privatización parcial, de momento hasta el 30 por ciento? Para que todo esto sea eficaz, eficiente y logre desarrollar el modelo, debemos abandonar estas posiciones. Sé que a veces cuesta, pero nosotros, sinceramente, señor ministro, le vamos a ayudar, a lo mejor como hicimos en el año 1998, desde las mayorías parlamentarias, que para eso sirven. Claro está que hay otra alternativa, y es que usted y el Partido Popular se pongan de acuerdo. Este gran acuerdo sería, lógicamente, legítimo y en algunos casos podría tener sus virtudes, pero no cumpliría aquellos requisitos con los cuales nosotros estamos políticamente comprometidos.

Voy a hacer un último apunte, señor presidente, que quiero que conste en el «Diario de Sesiones». Nuestro partido no participa en el tripartito, es evidente, pero me ha sonado fatal lo que ha dicho el señor Ayala sobre la compañía aérea Spanair. Yo creo que lo que usted ha dicho sobre esta compañía es terriblemente injusto. No es verdad. Nosotros damos todo el apoyo a lo que se ha hecho desde las instituciones catalanas, que en definitiva es la participación vía avales. Este es un tema que nos gustaría que, como cualquier empresa catalana o española, funcionara bien. Me temo, señor Ayala, que a usted le pasó como a la señora Aguirre con lo de Gas Natural

y Endesa: antes alemana que catalana. Vuelvo a decir lo mismo. Esto a nosotros nos suena fatal porque este interés nacional español se contrapone claramente al interés que nosotros creemos que es nacional catalán pero que no está contrapuesto en absoluto al interés de Castilla, de Aragón, de Madrid o de La Rioja.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pensaba que habíamos venido a debatir con el ministro cuáles eran sus propuestas con respecto al nuevo modelo aeroportuario y no a lo que modesta y humildemente había expresado el representante del Grupo Popular. Parece que hay alguien a quien no le gusta oír algunas de las cuestiones que ponen encima de la mesa la incongruencia y las contradicciones de su discurso a lo largo del tiempo en su territorio y aquí en Madrid.

Señor Blanco: competitividad, sostenibilidad, eficacia, mantenimiento de la titularidad estatal, sensibilidad del servicio público reforzado que se debe tener con las islas y con Ceuta y Melilla, solidaridad e igualdad y funcionamiento en red. Por cierto, aquí tratan de citar trabajos a los que se da todo título de autoridad. La autoridad la puede tener cualquiera que hable con coherencia y yo no se la voy a negar a las personas que se han citado, pero precisamente para todos los que la citan y fundamentalmente para los representantes catalanes, el señor Alemany, persona de gran prestigio, gran solvencia profesional y empresarial en Cataluña y con una representación más que acreditada, es el que ha señalado públicamente que en los funcionamientos en red no existen centralismos. Por lo tanto, vamos a repasar la teoría que dice todo el mundo antes de tratar de demostrar aquí quién tiene razón o quién no tiene razón, quién evoluciona en sus planteamientos ideológicos o quién no evoluciona. Si queremos citas las podemos obtener para todos los gustos.

Estos son los principios que se deducen de su intervención y que se han dicho claramente por parte de este portavoz y, por tanto, el Partido Popular, que ya ha mantenido estos principios, señor ministro, va a apoyar este modelo. Le insisto en lo que le he dicho anteriormente que es nuestra preocupación: que no cambie a lo largo de su desarrollo, que la letra pequeña no enturbie los planteamientos que hoy se han hecho. Al señor Beloki, y me parece que también a algún otro representante de los grupos parlamentarios del Congreso, le molesta ocupar el sitio al que él mismo se reduce. Yo no puedo hacer nada por evitarlo. Siempre hemos dicho —se pueden repasar las intervenciones de este portavoz— que todos los miembros del Congreso, todos los diputados, ostentan la soberanía nacional, representan a todos los españoles; lo que pasa es que eso a veces interesa y a veces no interesa ejercerlo, unas veces para obtener rédito territorial y otras veces simplemente por el lamento. Aquí nadie ha negado ningún tipo de titularidad

a nadie, y desde luego el señor Beloki, el señor Macias y el señor Ridao representan a toda España, pero a veces no les interesa hacerlo. Si a alguien le molesta que se utilice la palabra solidaridad, lo lamento. La solidaridad no impide nada. La solidaridad permite ser más justos y ser más iguales. Señor Blanco, el Partido Popular propicia la coherencia y la posibilidad de un modelo estable y eficiente, y aquí estamos para eso. Que no se nos busque en otras cuestiones distintas. Lamento que a alguien no le guste oír hablar de cuestiones decididas por un gobierno autonómico y lamento que le moleste al señor Macias hablar de Spanair. Spanair ha sido una apuesta del gobierno catalán conformado por el PSC y por Esquerra Republicana de Cataluña y apoyado por Iniciativa por Cataluña los Verdes, que ha hecho que se pierda una cantidad ingente de dinero por un empeño baldío. No se trata de intereses en contra de Cataluña y no se trata de que nadie quiera que Cataluña no crezca. Naturalmente. Lo que es bueno para Cataluña es bueno para España y el Partido Popular siempre lo ha dicho, siempre lo dirá y siempre lo defenderá. Por tanto, señor Blanco, no se puede pretender que el modelo aeroportuario lo traduzcamos en una confrontación territorial, porque no lo es en ningún caso. El Partido Popular se niega a que eso se traduzca así. Si no les gusta a algunos partidos lo que usted ha expresado aquí, que se lo digan a usted. Que no carguen contra el Partido Popular cuando lo único que hace es decir las cosas claras y de forma evidente.

Señor Blanco, no voy a incidir en más cuestiones. Hemos hablado del modelo aeroportuario que tiene un futuro y un calendario que esperamos se cumpla. Nos alegramos de que en el mes de diciembre se hayan incrementado los vuelos y las operaciones en nuestros aeropuertos. Espero que eso ayude a equilibrar el año entero 2009 y que esa mejoría se note en 2010.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El Grupo Parlamentario Socialista va a recoger el reto de contribuir a resolver el problema de los costes de la navegación aérea. Señor Jorquera, no es este un asunto propio de una comparecencia distinta a la presente, porque resolver este problema es condición *sine qua non* para la viabilidad de cualquier modelo que busque la eficiencia y la competitividad en los aeropuertos españoles. No podemos pasar ni un solo año más con las tasas de navegación aérea más altas y la productividad más baja en este ámbito. Los grupos parlamentarios tenemos que tomar una decisión y una posición al respecto. Lo digo con toda honestidad y en tono menor, para no malograr el ambiente constructivo que se ha generado a lo largo de la mañana, que he echado de menos un respaldo más explícito al Gobierno en este asunto.

La red es el futuro, no es el pasado, señor Macias, aquí y en el mundo. El futuro aeroportuario en Europa no pasa

por una constelación de aeropuertos actuando individualmente de una manera ineficiente. El futuro pasa por un cielo único integrado y eficiente. La red es ventaja y no lastre. Ventaja en términos de eficiencia y garantía de conectividad, de movilidad para todos los españoles, vivan donde vivan. Por lo tanto, es un modelo a preservar y a mejorar. El carácter, por otra parte, supuestamente menor, subalterno de las sociedades filiales de gestión aeroportuaria que se ha pretendido plantear esta mañana desde algún grupo, no es tal. El modelo que nos presenta el Gobierno plantea una capacidad importante de liderazgo para los consejos de administración de estas sociedades filiales de gestión singular de aeropuertos. Van a tener —lo ha dicho el ministro— exactamente las mismas competencias que tendrá AENA, gestión aeroportuaria, para el conjunto de los aeropuertos no singularizados. Las mismas competencias. Las sociedades filiales van a gestionar íntegramente el aeropuerto y van a tener decisión definitiva y liderazgo en relación a aspectos cruciales como la planificación y ejecución de las inversiones, los precios a establecer en los recintos aeroportuarios, las condiciones de contratación o el impulso —algo que se ha mencionado mucho aquí esta mañana— a las conexiones nacionales e internacionales que se quieran establecer. ¿Qué se reserva el Estado? Aquello que establece la Constitución y las normas europeas que se tienen que aplicar necesariamente. El esfuerzo de descentralización es un esfuerzo real porque busca la eficiencia, la efectividad, pero tiene un límite, el que establece la Constitución y el interés general. A pesar de lo que se dice no se establecen límites, al menos torticeros, al esfuerzo de descentralización. Los comités aeroportuarios paritarios que ha descrito el ministro se proponen para todas las comunidades autónomas sin excepción. Las sociedades filiales de gestión singular, de entrada, tampoco se limitan a unos aeropuertos o a otros, a diferencia de lo que se planteaba hace un año. Se van a constituir conforme lo disponga la ley allí donde se acuerde tras un proceso de análisis conjunto y de diálogo con las comunidades autónomas respectivas. Por lo tanto no hay límites torticeros, no se venga aquí con los discursos escritos. Hay que escuchar lo que se plantea.

Inciendiando en la necesidad y en la conveniencia de escuchar, vuelvo a los *hub*. No son decisión del Gobierno. El Gobierno no establece desde dónde y hasta dónde se establecen las conexiones aéreas. Esto es cuestión de la iniciativa de las empresas privadas. De hecho, en relación al *hub* Barcelona el ministro ha mostrado su plena disposición, en la medida de sus posibilidades, a colaborar para que se haga una realidad. No insistamos en prejuicios y en discursos preestablecidos. No hay voluntad de limitar el desarrollo aeroportuario en Barcelona, todo lo contrario. Este modelo va en la dirección positiva a este respecto. Por otra parte, aprovechar las ventajas de recursos adicionales y de prácticas eficientes provenientes del sector privado no es propio de *neocons* ni abre la puerta a privatización alguna. Se va a establecer por ley un límite de la participación privada, un 30 por

ciento máximo, y la titularidad y el control público van a estar también asegurados por ley. No hay riesgo, por lo tanto, de abrir la puerta a privatización alguna. ¿Qué esto se pueda cambiar en un futuro? Se podrá cambiar si cambian las mayorías, y trabajaremos, espero, usted y yo para que eso no ocurra, en el plano izquierda-derecha al menos.

En definitiva, el Grupo Socialista respalda la propuesta del Gobierno. El modelo que presenta el Gobierno es un modelo equilibrado, viable, positivo, que asegura la mejora de la eficiencia y de la competitividad en nuestros aeropuertos, que es de lo que se trata. Estoy convencido de que esta valoración no es solo propia del Grupo Socialista. Otros muchos grupos hubieran tenido —esa es mi convicción personal— un discurso al menos matizadamente diferente si no hubiéramos tenido un horizonte electoral en cierta comunidad autónoma a corto plazo. Yo me quedo con esa convicción íntima. No obstante, recogemos el guante del ministro de Fomento para que el nuevo modelo aeroportuario español sea fruto del acuerdo parlamentario plasmado en una ley y tomamos nota también de la buena disposición de la gran mayoría de los grupos parlamentarios para trabajar conjunta y constructivamente en la generación de un modelo aeroportuario español moderno, eficaz y conforme al interés general.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para contestar a los grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, he notado una graduación de la evaluación de lo que les he propuesto de la primera intervención a la segunda; incluso lo más críticos han reconocido que era un avance sustancial. Por tanto, en la medida en que se vayan aproximando a la lectura detenida, seguramente serán conscientes del cambio estructural que les estamos proponiendo.

Al señor Jorquera le quiero decir que no concibo una gestión eficaz aeroportuaria sin abordar la navegación aérea. Por tanto, sí tiene sentido, señor Jorquera, hablar de algo que es un déficit estructural en nuestro sistema aeroportuario, como es el sistema de navegación. Entiendo que a usted solo le interesa la participación de las comunidades autónomas en la gestión de determinados aeropuertos, pero esa es una visión raquítica —permítamelo— de lo que tiene que ser un modelo de gestión que busca sobre todo la eficiencia para ser más competitivo, porque, si no hay eficiencia y no hay capacidad de competir, no habrá ni *hub* en el aeropuerto de El Prat ni capacidad de poder tener más posibilidades de rutas y por tanto de vuelos. Sencillamente, no es posible y quiero que quede claro para que superen ustedes algunos estereotipos en los que veo que siguen insistiendo machaconamente. Los destinos los ofertan las compañías aéreas. Es como cuando yo hoy, ayer o cualquier día leo en los periódicos: Barajas cancela vuelos.

No, Barajas no cancela ningún vuelo; son las compañías aéreas las que deciden cancelar vuelos. Lo único que tiene que tener Barajas es la infraestructura necesaria para que las compañías puedan operar, pero, si hay cancelación de vuelos, muchas veces será por decisión de las propias compañías, como ocurrió en el caso de ayer en el aeropuerto de Barajas. Hay que precisar, y lo digo porque veo algunas sonrisas. Ayer en el aeropuerto de Barajas hubo una disminución de la visibilidad, eso disminuyó la capacidad operacional y hubo muchas compañías que cancelaron vuelos sencillamente porque entendían que enviar un avión sobre todo a lugares donde había problemas, en aeropuertos internacionales, podía retener la aeronave más tiempo del debido, de acuerdo con sus planes de negocio, y eso les podría restar capacidad de negocio. Por eso voy a proponer la obligación de las compañías aéreas de informar de las causas de cancelación, aplazamiento o retraso de los vuelos, y cuando sean imputables a navegación aérea que lo digan, cuando sean imputables a una deficiencia de un aeropuerto en concreto que lo digan, y cuando sean decisiones que afectan a las propias compañías, que por cierto es en la inmensa mayoría de los casos, que lo digan también, pero el consumidor y el usuario tienen derecho a conocer siempre la verdad. Por eso digo que son las compañías aéreas las que determinan los vuelos y desde dónde quieren volar y, precisamente, para favorecer una mayor planificación, para favorecer una mayor participación, para poder impulsar que determinadas compañías puedan operar en determinados aeropuertos, está el comité de rutas, el comité aeroportuario. Eso no tiene nada que ver con la gestión aeroportuaria, no lo confunda; no tiene nada que ver la gestión aeroportuaria con la capacidad de poder establecer el mayor número de rutas. Por cierto, señor Ridao, no es cierto —se lo quiero decir con rotundidad— lo que usted ha dicho sobre los acuerdos bilaterales entre países. Lo que fijan los acuerdos bilaterales son derechos de tráfico entre países, no entre aeropuertos, y luego son las propias compañías, en función de sus intereses comerciales, quienes declaran y determinan a qué aeropuertos vuelan. **(El señor Ridao i Martín: ¿Y el destino cuál es?)** Lo determinan las propias compañías. Por lo tanto, no venga usted diciendo que la capacidad de que pueda haber más posibilidades de vuelos depende de la gestión aeroportuaria. No es verdad y este debate también tiene que servir para clarificar todo lo que tiene que ver con los debates que se están produciendo. Por cierto, señor Herrera, sabrá usted que un tribunal británico ha anulado la decisión del Tribunal de la Competencia a la que usted hacía referencia. Por tanto, no lo ponga como ejemplo porque ya está anulada por un tribunal británico.

En relación con el incremento de rutas, le quiero aportar un dato. Desde el año 2004 al año 2009 en el aeropuerto de El Prat, que ustedes tanto han mencionado, las rutas nacionales pasaron de 68 a 82 con la gestión de AENA, un 21 por ciento más; en internacionales de 149 a 195, el 31 por ciento más, y en intercontin-

tales de 20 a 31, es decir, un 55 por ciento más. Después ha deslizado una reflexión que también me interesaría comentar, que es que el modelo es ineficiente por los costes de navegación aérea. No; lo que ha fallado es la gestión, no el modelo. No confundamos un modelo con una gestión. Lo que ha fallado es la gestión, que ha sido una gestión ineficiente que se viene prolongando en el tiempo. Por eso no quiero señalar a ningún Gobierno en concreto. He tomado la determinación de afrontarla, de coger el toro por los cuernos, y apelo a la colaboración de todas SS.SS. para hacer frente a esta situación. Es lo único que quería hacer, porque si no, cada año iremos imputando más déficit a la cuenta de resultados de nuestros aeropuertos. Por tanto, apelo a su compromiso para que estén detrás del Gobierno en las decisiones que va a adoptar si no fructifican las negociaciones entre AENA y los controladores aéreos. Tengo la firme determinación de acabar con los privilegios y con el coste salarial de horas extraordinarias que se pagan a precio de oro. Sencillamente, tengo la firme determinación de acabar con esto para equilibrar las cuentas de navegación aérea y equipararlas a la media europea, para situar las retribuciones de los controladores aéreos en la media alta de la Unión Europea y para tratar de que exista, a partir de ahí, menor déficit y, en consecuencia, unos costes de navegación aérea más eficientes en términos competitivos.

De verdad, no vine a levantar ninguna bandera. Creo en el Estado de las autonomías, créanme. Está muy mal que me califique a mí mismo pero, de los ministros de Fomento, probablemente tengo —insisto, no quiero calificarme a mí mismo— mayor sensibilidad o al menos tanto como el que más tuvo. Además, conozco muy bien la situación, vengo de una nacionalidad histórica. Me siento identificado con los valores que representa el hecho de ser de una nacionalidad histórica que tiene una lengua propia, que tiene una identidad propia. Por tanto, permítanme que en este terreno no permita lecciones de nadie. Lo que quiero es que todos los aeropuertos puedan competir mejor, puedan tener más capacidad, más dinamismo, porque así estaremos contribuyendo al desarrollo económico de España y al desarrollo económico de las comunidades autónomas donde se asientan esos aeropuertos. Por lo tanto, no les voy a admitir una lección de compromiso con un modelo eficiente. Les puedo respetar que entiendan que la eficiencia es mayor si la participación de las comunidades autónomas en la gestión es mayor, según su visión. Desde luego, no me han dado ninguna razón, más que la apelación genérica a la proximidad. Señor Herrera, es una apelación genérica porque no hay nadie más próximo al terreno ni más comprometido con el aeropuerto de El Prat que el actual director de El Prat. Si usted cree que hay una persona más comprometida con el desarrollo de El Prat que su actual director, dígamelo. Y si usted entiende que con un modelo de gestión autónoma en El Prat habría que cambiar de director, dígamelo también, porque igual nos empezamos a entender. Y si usted defiende la participación pública

y la gestión pública de las cosas creo que tiene una buena oportunidad para hablar en Cataluña de la gestión pública de los aeropuertos que son competencia del Gobierno de Cataluña, una buena oportunidad para hablar de la gestión pública; entiende perfectamente de lo que le estoy... **(El señor Herrera Torres: Yo no tengo ningún problema.)** No, no, lo que pido es coherencia.

En relación con la participación privada, que ciertamente no fue... Simplemente he comentado muchas cosas, mi segunda intervención se alargó y no se hizo ningún comentario. El proyecto del Gobierno prevé una participación privada que sea el máximo del 30 por ciento y quiero decirle, señor Macias, que no es el primer paso, es el máximo, y lo estableceremos en la ley, es la voluntad del Gobierno. Si otros tienen otro modelo también tendrán la oportunidad de discutirlo cuando abordemos la ley, pero es la máxima, y así quedará reflejada en la ley que presentará el Gobierno. Y me preguntaba alguien: pero con la actual situación de deuda por inversión, en la mayor parte de los casos de AENA, por lo tanto de estar preparados para competir mejor, ¿hay operadores privados de gestión —no solamente de participación sino también de gestión— que están dispuestos a participar en AENA? Ya le digo que sí, pero siempre y cuando resolvamos el déficit estructural de navegación aérea; si no, no hay operador privado que participe de una gestión donde el coste inicial de navegación en el año 2009 es de 300 millones de euros. Por lo tanto, para abordar de forma eficiente la gestión aeroportuaria —reitero— y para poder facilitar la participación privada en todo caso siempre quedará segura la defensa del interés general en el funcionamiento en términos de calidad, de seguridad y de operatividad de los aeropuertos porque estamos hablando de un máximo del 30 por ciento. Ese es el comentario que quería hacer.

También le quiero decir al señor Herrera que es contradictorio que, por un lado, diga que la ineficiencia lleva a una disparidad en el tema de los controladores aéreos y a su vez defiende los derechos laborales. Entiendo que cuando defiende los derechos laborales del conjunto del sistema no está defendiendo los derechos laborales de sectores privilegiados como los controladores aéreos. Entiendo, señor Herrera, que eso no lo quería decir; se refería a otros derechos laborales, porque hizo una apelación genérica a mantener los derechos laborales. Los de los controladores también son derechos laborales. Entiendo que a esos no se refería. Simplemente lo digo para ir clarificando y para no observar contradicción en su exposición.

Ha dicho el señor Ridao una cosa con la que estoy de acuerdo al cien por cien. Dice que la gestión autónoma tiene que garantizar competencia entre aeropuertos. De acuerdo. Tiene que tener un liderazgo público. De acuerdo. Y tiene que tener participación privada. De acuerdo. Estoy de acuerdo en las tres cosas, y a eso responde el modelo: a favorecer la competencia y la eficiencia, por lo tanto estoy de acuerdo con usted; a

favorecer y seguir manteniendo el liderazgo público, y además a incorporar aquellos liderazgos públicos que no estaban incluidos en la gestión aeroportuaria como pueden ser las comunidades autónomas, los ayuntamientos y las cámaras de comercio, es decir, que ampliamos el liderazgo público, y además compartimos el objetivo de la participación privada. Decía que esto era lo que desea la sociedad catalana. No puedo estar más de acuerdo con la sociedad catalana que en ese deseo que usted ha formulado en esta comparecencia. Y usted dice: No, no, es que solo hay capacidad de propuesta. Sí, para dos cosas: para el plan director y para las tasas. Pero lo demás, la prestación de servicios aeroportuarios, competencia de la sociedad del ente autónomo; la gestión y el mantenimiento de las infraestructuras aeroportuarias, competencia del ente autónomo; la gestión de servicios comerciales y de los bienes del recinto aeroportuario, competencia del ente autónomo; así como la gestión de personal, la planificación estratégica comercial y de promoción del aeropuerto, y la aprobación de los precios privados que ya es, señoría —se los he detallado, no los vuelvo a detallar—, el mayor ingreso de los aeropuertos. Por tanto, ¿de qué estamos hablando? ¿Solamente porque no participo en la capacidad de decidir las tasas, que es una competencia de las Cortes Generales, o porque no tengo la capacidad de decidir el plan director pero sí de proponerlo, por eso voy a decir que este modelo es más de lo mismo? ¿Solo por estas dos cosas? Señoría, me parece que cuando menos debería reflexionar sobre lo que estamos proponiendo y sobre lo que estamos hablando.

A don Pere Macias le quiero reiterar el principio. El principio es que hemos diseñado un modelo de tal forma que las Cortes Generales van a tener la participación y la última palabra en su decisión. Por tanto, ese será el momento del acuerdo y le tiendo la mano a usted y a todos los grupos —a usted singularmente, junto con el señor Beloki, porque partíamos del principio de que el portavoz del Grupo Popular sustancialmente se manifestó de acuerdo con el modelo que presentamos— para buscar el común denominador que nos permita poder acordar y dar un salto adelante en esta reforma estructural y en este proceso descentralizador para la gestión de determinados aeropuertos.

Las mayorías son mayorías y solo concibo dos mayorías: las simples y las reforzadas. Por tanto, entiendo que una mayoría reforzada es una mayoría que tiene la capacidad de decidir, la que obliga al consenso, no la que veta; es que tenemos un concepto diferente. La mayoría reforzada es la que invita al consenso. Insisto, no concibo una gestión eficaz de aeropuertos si las decisiones no se toman desde una amplia mayoría, desde el consenso. El señor Ridao me preguntaba: ¿Cuál va a ser la participación? Se lo he manifestado. **(El señor Ridao i Martín hace signos negativos.)** Sí, señor Ridao. Si estamos hablando de un consejo de administración de trece, estamos hablando de siete, cinco y uno; uno es la participación privada. Si usted lo quiere llevar a términos de

porcentaje, estaríamos hablando de 59, 39 y 10. La capacidad de propuesta inicialmente, en la idea que tenemos de la participación de las comunidades autónomas, corresponderá a las comunidades autónomas, para esos cinco miembros en el consejo de administración, escuchadas las propuestas de los ayuntamientos y de la Cámara de Comercio. Esto es lo que ya he tratado de decir y de exponer en la primera intervención. El 10 sería, obviamente, la participación, en su caso, del capital privado. A usted ya le resultaba más familiar porque habíamos tenido oportunidad de hablarlo, aunque cuando hablábamos usted y yo se hablaba del 19 por ciento. Usted seguía en esa idea y le dije: no se precipite en las declaraciones porque estamos hablando de otra cosa. Pues esta es la otra cosa. No hablamos de una participación del 19, sino del 39, que es sustancialmente distinto a lo que habíamos hablado en el mes de octubre.

Por cierto, señorías, he de ir concluyendo. Agradezco las reflexiones que se han producido, agradezco el tono y agradezco la predisposición a ponernos de acuerdo. En torno a esta decisión estratégica para nuestro país quiero generar el mayor grado de consenso posible; consenso entre las fuerzas políticas, consenso con las comunidades autónomas y consenso con todos aquellos que tienen algo que decir para buscar una mejor gestión que responda al interés general del país. Eso lo tendremos que hacer. Ratifico que una vez que se apruebe la ley en el primer semestre —ya tiene el calendario,

señor Beloki—, al día siguiente de su publicación se procederá a su desarrollo. Por tanto, pretendemos abordarlo íntegramente en esta legislatura. Usted me lo preguntaba expresamente y quiero ratificarlo al final de mi intervención.

Muchas gracias, señorías. Tendremos la oportunidad de seguir reflexionando sobre un modelo más eficaz para la gestión de nuestros aeropuertos. **(Aplausos.)**

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

Señorías, nos habíamos marcado el tope de las tres de la tarde para finalizar la Comisión. El debate de este punto ha llevado más de cuatro horas y media. Por acuerdo de todos los portavoces de los grupos parlamentarios hemos decidido posponer el debate del segundo punto para otro momento. Además, este segundo punto, la evaluación del plan de viabilidad invernal en su aplicación por parte del Ministerio de Fomento con motivo de las nevadas, bien puede posponerse para más adelante con las nevadas, el horizonte temporal y la climatología que tenemos. Además, como saben, el ministro viaja esta tarde fuera de España.

Le agradecemos su presencia, señor ministro, y también a todos los grupos parlamentarios.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

