



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 404

26 de enero de 2015

Pág. 1

## COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión extraordinaria

celebrada el lunes, 26 de enero de 2015

### ORDEN DEL DÍA

Comparecencia de la Ministra de Fomento, Dña. Ana María Pastor Julián, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la propuesta del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) para la Aviación Civil.

(Núm. exp. 711/000352)

Autor: GOBIERNO

---

*Se abre la sesión a las diecisiete horas y treinta minutos.*

La señora PRESIDENTA: Se abre la sesión. Buenas tardes, señorías.

Vamos a dar comienzo a la primera sesión de la Comisión de Fomento de este año 2015. Bienvenidos todos y feliz año. Por supuesto, damos también la bienvenida a la ministra de Fomento, doña Ana Pastor Julián, quien comparece ante esta comisión para informar sobre las líneas generales de la propuesta del Programa estatal de seguridad operacional (PESO) para la aviación civil. El autor de la petición de comparecencia fue el propio Gobierno.

Quiero recordar a sus señorías que el Gobierno interviene por tiempo ilimitado y que, una vez que la ministra haya finalizado, los portavoces de los distintos grupos parlamentarios, de menor a mayor, intervendrán por tiempo de diez minutos para exponer lo que consideren; intervendrá de nuevo la ministra, también por tiempo ilimitado, y tendrán ustedes un segundo turno de réplica de cinco minutos para cualquier aclaración que deseen; por fin, cerrará la sesión la ministra de Fomento, de nuevo por tiempo ilimitado.

Tiene la palabra la señora ministra.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Pastor Julián): Muchas gracias, señora presidenta.

Señores miembros de la Mesa, señorías, tengo el honor de comparecer, a petición propia, ante esta Comisión de Fomento del Senado para dar cuenta del contenido del Programa estatal de seguridad operacional, conocido con el acrónimo PESO, que fue aprobado por el Consejo de Ministros en su reunión del pasado viernes. El pasado 10 de diciembre tuve ocasión de presentarlo en la Comisión de Fomento del Congreso, cumpliendo la obligación reglamentaria de informar sobre el programa en aquella Cámara antes de que fuera aprobado por el Gobierno. Esta obligación de comparecencia está establecida en el artículo 11.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, tal como quedó redactado en la Ley 1/2011. No obstante, dada la trascendencia del programa, he considerado conveniente comparecer también en esta Cámara. Igualmente desde esta Cámara, expreso mis condolencias a las víctimas del accidente que se ha producido hoy en el aeródromo de Los Llanos y a sus familias.

El PESO reorienta las políticas que garantizan la seguridad operacional en el transporte aéreo hacia un modelo de gestión integral y preventiva del que les informaré a lo largo de esta comparecencia. Damos un giro trascendental al enfoque de la seguridad aérea incidiendo directamente en la actividad de esa parte fundamental de nuestro sistema de transporte. A lo largo del año pasado hemos trabajado intensamente para dar forma a esta nueva perspectiva dentro del esquema establecido por el Real Decreto 995, que aprobó el Consejo de Ministros el 13 de diciembre de 2013, por el que se define el marco de actuación y el esquema de organización de este programa.

Señorías, el sector aéreo tiene una importancia clave para España. Este sector contribuye claramente a mantener la cohesión y la vertebración de nuestro país y, a la vez, facilita el desarrollo económico y social e internacional. Les hablo de sectores estratégicos como el turismo o la internacionalización de nuestras empresas. No todo el mundo es consciente de que el sector aéreo representa, nada más y nada menos, que el 7 % del PIB nacional. Además, en relación con el turismo, cuatro de cada cinco turistas internacionales que acceden a nuestro país lo hacen utilizando el transporte aéreo y nuestras infraestructuras aeroportuarias. Basta con echar un vistazo a las cifras del sector. Durante el pasado año 2014, 195,9 millones de pasajeros transitaron por los aeropuertos de la red de AENA. Nuestro país es el tercer país europeo y sexto del mundo en actividad aeroportuaria por número de pasajeros. Contando con el mes de diciembre de 2014, AENA acumula catorce meses consecutivos de crecimiento. Con los datos acumulados de enero a diciembre se ha llegado a la cifra que les comentaba, casi 200 millones, un 4,5 % más que en el mismo periodo del año anterior. Solo de viajeros internacionales, 136 millones, un 5,7 %. Y casi 59 millones, un 2 % más, son nacionales. Disponemos de más de 300 instalaciones aeronáuticas, centros y torres de control de tránsito aéreo, aeropuertos, helipuertos, aeródromos y campos de vuelo para ultraligeros. 760 compañías aéreas operan en España: 61 españolas y 699 de terceros países. Hay 145 empresas acreditadas para la realización de trabajos aéreos y 150 organizaciones de mantenimiento. Hay alrededor de 2000 aeronaves operativas con certificado de aeronavegabilidad en vigor. Más de 40 000 profesionales de distintos ámbitos de la aviación cuentan con licencias expedidas por nuestro país. Más de 300 empresas se dedican al diseño y a la fabricación de componentes de la aviación. Es una industria en alza con una relevante presencia internacional.

Y por último, en relación con el empleo, las actividades realizadas en torno a nuestra red de aeropuertos generan 140 000 empleos directos y 440 000 empleos totales, es decir, un 2 % de la población activa de España. No cabe duda, por tanto, de que el sector es muy relevante para nuestro país. Por ello, una

prioridad absoluta dentro de la actividad del ministerio es garantizar la seguridad. Y dedicamos un notable esfuerzo a reforzar los mecanismos que permitan un sector aéreo seguro al servicio de la vertebración de España y del crecimiento económico. Para ello estamos impulsando y desarrollando nuevas iniciativas que se recogen en el Plan de desarrollo del sector aéreo 2014-2017. Este plan se estructura en ocho ejes de actuación. En primer lugar, mejorar los niveles de seguridad —el PESO se integra precisamente en este primer eje—. En segundo lugar, mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros. En tercer lugar, potenciar la competitividad del sector y contribuir al fortalecimiento del desarrollo económico. En cuarto lugar, mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de las inversiones. En quinto lugar, equilibrar el crecimiento del sector con criterios de sostenibilidad medioambiental. En sexto lugar, potenciar el sector aéreo como instrumento de vertebración de España. En séptimo lugar, la innovación y el liderazgo internacional de nuestro país en materia aeronáutica. Y, en octavo lugar, reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Grupo Fomento.

Indudablemente, debemos afrontar los grandes retos desde esa visión conjunta, ordenada y planificada del sector. Les citaré algunas de las medidas que estamos llevando a cabo en este marco. A través de los procesos de certificación, la mejora de la seguridad de los aeropuertos, la mejora de los derechos de los pasajeros y el impulso de los mecanismos de apertura de nuevos mercados internacionales. Y por último, a través de la aprobación de un real decreto que regula su actividad, hemos llevado a cabo la mejora de la seguridad en el sector de trabajos aéreos. Con ello, se refuerza la supervisión sobre operaciones aéreas en este ámbito, especialmente, las relativas a extinción de incendios y búsqueda y salvamento. Agradezco la participación en la elaboración de esta norma a todos los principales actores del sector.

Asimismo, la regulación del sector de la aviación civil, marcadamente global, se realiza bajo las condiciones de contorno de una reglamentación internacional que es de aplicación en España y cada día más abundante y rigurosa. Dos importantes condicionantes guían la evolución del marco normativo internacional que son de aplicación: la complejidad de este sector y el crecimiento. Como consecuencia de ello, las organizaciones internacionales han establecido nuevos modelos que garantizan la seguridad operacional en el transporte aéreo. De esta forma, la OACI, la Organización de Aviación Civil Internacional, lidera la adopción de un nuevo enfoque preventivo, nuevo enfoque basado en la gestión continua de la información aportada por todos los agentes implicados que he nombrado antes para la toma de decisiones de mejora de la seguridad aérea. De este modo, está recogido en el anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil, el conocido como Convenio de Chicago del año 1944, que regula la actividad aeronáutica civil internacional y la actualiza. Como ustedes conocen, entre los Estados signatarios está España. Este anexo sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional fue aprobado el 25 de febrero de 2013. Contiene normas y recomendaciones dirigidas a los Estados signatarios. Su finalidad es implantar, bajo de la denominación de Programa estatal de seguridad operacional, un nuevo modelo de gestión integral y continuo. España tuvo, como saben, un papel muy activo en la elaboración de esta nueva reglamentación internacional.

De otro lado, en el ámbito de la Comisión Europea, en el ámbito comunitario, y de conformidad con el Libro Blanco de transporte aéreo, el 25 de octubre de 2011 la Comisión Europea realizó una comunicación al Parlamento y al Consejo. En ella se establecía para la aviación en Europa el sistema de gestión de la seguridad. Dicha comunicación inspira la política de la Unión Europea en esta materia y se configura en torno a tres ejes. Uno, muy importante, el estratégico; el segundo, el programa; y el plan de seguridad operacional, el tercero. Por lo que se refiere a estrategia, incluye el conjunto de políticas y objetivos establecidos por la Comisión y contenidos en la comunicación para todos los Estados miembros. En segundo lugar, en cuanto al programa, nos detalla el conjunto integrado de regulaciones existentes en los países de la Unión e incluye los procesos y actividades empleados para gestionar conjuntamente la seguridad operacional en Europa. Y, en tercer lugar, el Plan europeo de seguridad operacional identifica las áreas críticas de seguridad con las medidas de mitigación del riesgo necesarias. El plan lo elabora la Agencia Europea de Seguridad Aérea, la EASA, con alcance de cuatro años y cuya última versión se extiende de 2014 a 2017.

Señorías, señora presidenta, tras haber analizado el marco normativo internacional de aplicación, me voy a centrar en el PESO. Les reitero que el compromiso de nuestro país con la mejora continua de la seguridad operacional en el transporte aéreo es de claridad meridiana. Lo es, si me lo permiten también, en el resto de los modos de transporte de nuestro país. El contenido del anexo 19 de la OACI, a la que me he referido en esta comparecencia, así como las iniciativas de la Comisión en materia de seguridad operacional, establecen un marco de actuación que España ha adoptado en su totalidad. Es más, es factible decir con orgullo que en el seno de la Unión Europea hemos encabezado esta iniciativa. España se ha adherido

voluntariamente al Programa Europeo de Seguridad y cumple con él. Y ello, aunque las mencionadas propuestas comunitarias no son de aplicación obligatoria para nuestro país. El Gobierno entiende que prestar las máximas garantías en materia de seguridad es hablar del desarrollo de un sector estratégico para el país, de un sello de calidad en materia de seguridad y de un plus para todos los intervinientes de nuestro país en el sector. Y no me canso de reiterarlo: se trata de iniciativas que responden a un sector cada día más globalizado, más complejo y creciente. Es un sector en el que los sistemas clásicos de supervisión de la seguridad aérea deben evolucionar hacia modelos integrales y preventivos que identifiquen riesgos, evalúen riesgos asociados y adopten acciones de mitigación que permitan su reducción.

Señorías, de acuerdo con los sistemas clásicos de supervisión de la seguridad, una organización se considera segura si cumple completamente con los requisitos prescriptivos de la normativa —se trata de un principio fundamental—. De esta forma, son sistemas que a intervalos regulares de tiempo se limitan a verificar el cumplimiento de las disposiciones normativas vigentes. No cabe duda sobre su utilidad desde los comienzos de la aviación comercial; de hecho, ha permitido alcanzar niveles de seguridad de una industria ya reconocida como altamente segura. No obstante, en el momento actual es imprescindible avanzar hacia un nuevo modelo; ese nuevo modelo al que apuntaban ya hace unos años los expertos y los técnicos, un modelo más predictivo y más anticipatorio del riesgo. En ese enfoque preventivo es indispensable que la gestión de la seguridad se extienda y acomode a todos; a todos y cada uno de los agentes de este sector que, por cierto, es tan complejo. Con tal fin, se deben reunir sus modelos en un sistema general eficiente e integral. Por ello, en efecto, el sector es complejo e intervienen fabricantes, mantenedores, aerolíneas, escuelas de formación, gestores aeroportuarios, proveedores de servicios de navegación o profesionales aeronáuticos. En definitiva, hay múltiples actores y, por eso, es tan importante el enfoque preventivo.

Precisamente, el principio inspirador del PESO es ese enfoque, el integrado y preventivo. El programa entiende, desde el punto de vista operativo, la seguridad como un ámbito de gestión y, de este modo, se puede medir y evaluar como un activo más de la empresa, al igual que sucede con los riesgos laborales, por ejemplo, o la política de calidad. El PESO es un sistema de gestión en el que se integran un conjunto de procesos y actividades que permiten ante todo identificar y evaluar los riesgos relativos a cuestiones de seguridad operacional y adoptar decisiones para mantener controlados los riesgos. La consecuencia inmediata es que aprovechando las sinergias entre ellos, el PESO conecta en red a todos los actores del sistema de aviación civil. Con ello se consigue, en el proceso de diseño e implantación de las medidas preventivas precisas, su participación activa; la participación activa de todo el sector. Por supuesto, es necesaria la contribución y el compromiso de todos los agentes y de todos los profesionales del sector para el éxito del programa. Es de recibo agradecerles la colaboración ya prestada y les pido a todos ellos un esfuerzo especial de aquí en adelante.

El modelo de gestión de la seguridad operacional que les estoy exponiendo ha culminado con la adopción del acuerdo que motiva mi comparecencia. La política y objetivos del programa se fija en dicho acuerdo y se va a desarrollar en cuatro etapas: primero, una toma de datos de seguridad. Esos datos son facilitados por todos los agentes del sector, incluso los organismos públicos supervisores. Segundo, el proceso de evolución de riesgos, que consiste en el procesamiento de toda la información recibida y el análisis de dicha información. Tercero, apoyándose en el resultado de los análisis realizados, la toma de decisiones sobre las medidas de mitigación a implantar. Y cuarto, el proceso de aseguramiento de la seguridad; es decir, la verificación de la eficacia de las medidas adoptadas.

Este procedimiento se lleva a cabo sobre la base de los sistemas particulares de gestión de la seguridad operacional que los proveedores de servicio y productos aeronáuticos tienen que implantar y, dentro de la comunidad aeronáutica, desde la continua promoción y divulgación —si me permiten la expresión— de las lecciones de seguridad aprendidas.

La captura de la información de seguridad se realiza a partir de las siguientes fuentes: en primer lugar, del sistema nacional de notificación de sucesos, que como saben es un sistema conocido por todos, consolidado, que incluye recomendaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Ciaiacc, y de la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo, la Ceanita. En segundo lugar, del programa de intercambio entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la AESA, y las aerolíneas de indicadores de rendimiento de seguridad, que es otro elemento clave y fundamental. Y, en tercer lugar, con el resultado de las inspecciones y auditorías realizadas por los organismos públicos supervisores.

Señorías, AESA se encarga de procesar y analizar esta información y, para ello, se coordina con el resto de los organismos públicos vinculados al programa: el Estado Mayor del Aire y la Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Para ello, se ha constituido ya un comité de coordinación del programa. AESA,

Estado Mayor del Aire y Secretaría de Estado de Medio Ambiente son los organismos públicos supervisores y han de cuidar que los proveedores aeronáuticos bajo su supervisión cumplan con las obligaciones en materia de gestión de la seguridad.

Por último, dentro de la política general de aviación civil, la adopción del programa y la política de seguridad operacional definida en él corresponde a la Dirección General de Aviación Civil, así como elaborar y tramitar las propuestas normativas que resulten necesarias. De cualquier forma, partimos de una situación muy propicia para la implantación de un sistema de gran calado, como es el PESO.

En relación con los sistemas de notificación de sucesos, algunos de ellos han ido afianzándose en estos años como uno de los modelos maduros de captura de información de seguridad. Este es el caso del sistema de notificación de sucesos, que he citado anteriormente. Solo durante el año 2013 hemos recibido amplia información, más de 18 000 informaciones; del orden de 300 o 400 a la semana.

Asimismo, también es relevante el Programa de intercambio de indicadores de rendimiento en la seguridad de AESA con las principales compañías aéreas, que también he mencionado hace unos minutos. Dicho programa ha permitido que una serie de parámetros altamente indicativos del grado de seguridad de cada aerolínea hayan sido monitorizados. Como muestra, datos sobre regresos o desvíos por motivos técnicos o por averías o aproximaciones son reportados mensualmente desde las compañías aéreas a la agencia. Por supuesto, en coordinación con la aerolínea, AESA actúa de forma preventiva en el caso de identificar alguna tendencia negativa. Voy más allá, puede haber deficiencias que a título individual puedan pasar incluso inadvertidas, pero al afectar a un conjunto, pueden poner en evidencia fracturas de seguridad del sector. Por ello, el programa también permite identificar deficiencias transversales, analizando la información proveniente de todas las compañías.

Señorías, está claro que como país contamos con la experiencia necesaria para la implantación de este modelo. Por ese motivo, hemos trabajado para que se pudiera implantar este programa y, más aún si cabe, tras la aprobación del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, tal y como indiqué al inicio de mi intervención. Merece la pena resaltar que el real decreto fuera aprobado tan solo un mes después de que resultara plenamente aplicable el anexo 19 al Convenio de la OACI sobre gestión de la seguridad operacional. Es una muestra, una vez más, de la implicación de España en los trabajos desarrollados por la OACI y, asimismo, refleja el firme compromiso del Gobierno con el desarrollo de la política de seguridad operacional de la aviación civil.

Hemos venido trabajando para definir detalladamente el nuevo modelo de gestión de esta seguridad en la aviación civil, que vertebra el PESO desde la aprobación del real decreto y el acuerdo del Consejo de Ministros lo ha consolidado definitivamente. ¿Cuál es el contenido del acuerdo del Consejo de Ministros? En primer lugar, la política estatal en materia de seguridad operacional; en segundo lugar, los objetivos del programa; y, en tercer y último lugar, el órgano superior responsable de impulsarlo.

En lo que atañe a la política de seguridad operacional, el Gobierno queda comprometido a alcanzar un elevado nivel sobre la base de organizaciones responsables, inspiradas por los mismos principios, vinculadas a un modelo único y formadas por profesionales integrados en una red de colaboración en pro de la mejora conjunta. Las notificaciones de los profesionales intervinientes en todas las etapas de la cadena de seguridad gozarán de la necesaria protección. De este modo, se garantizará la integridad y fiabilidad de la información y se facilitará la consecución de los objetivos del programa. Está claro que la base del modelo es la mejor información sobre los riesgos reales o potenciales.

Tal y como define el acuerdo del Consejo de Ministros, el compromiso del Gobierno puede resumirse en los siguientes puntos: en primer lugar, asegurar que mediante un proceso de mejora continua todas las actividades bajo vigilancia del regulador alcanzan un nivel elevado de seguridad. En segundo lugar, garantizar que el personal al servicio de los organismos públicos vinculados por el programa está formado y cuenta con experiencia probada. En tercer lugar, velar para que dentro del Estado se cumplan los requisitos y estándares relativos a esta seguridad operacional, tanto nacionales como internacionales. En cuarto lugar, ampliar o completar —cuando resulte necesario— las normas internacionales, desarrollar reglamentación o promover su desarrollo. En quinto lugar, también para la mejora del nivel de seguridad operacional en el sector aéreo, dentro y fuera de nuestras fronteras, colaborar con los organismos internacionales y, en particular, con la Comisión Europea, la EASA y la OACI. En sexto lugar, tanto dentro de los organismos públicos como en los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, tenemos que lograr el objetivo de fomentar las prácticas seguras e incrementar el intercambio de información, promoviendo una cultura organizacional de seguridad. Y, en séptimo lugar, promover y facilitar en la industria de la aviación el aprendizaje y asimilación de los conceptos y principios de gestión de la seguridad operacional.

Pero hay otros elementos que también me gustaría destacar: un sistema efectivo de detección, notificación y evaluación de sucesos, apoyando la gestión de la seguridad; velar por que se cumplan y respeten los principios y disposiciones normativas en materia de protección y uso de la información de seguridad y protección —esto es muy importante— del notificador; fomentar las buenas prácticas de seguridad operacional y el desarrollo de redes de intercambio de datos de seguridad y evaluación del riesgo; resolución de aquellos aspectos mejorables de la seguridad que se hayan identificado e interactuar de forma efectiva con los proveedores de servicios y productos aeronáuticos; vigilar la implantación de los sistemas, sistemas de gestión de la seguridad y de los mecanismos equivalentes por parte de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos; y, por último, establecer los mecanismos para que dentro del Estado se asignen los recursos humanos y financieros suficientes para la gestión y supervisión de esta seguridad.

Una vez definida la política, la segunda parte del acuerdo son los principios de actuación o los objetivos del PESO. En el Plan de acción de seguridad operacional, conocido por su acrónimo PASO —al que me referiré más adelante—, se incluyen ya las tareas concretas a desarrollar, sus metas y sus indicadores.

Los principios de actuación que se dirigen a cada uno de los actores intervinientes en el sector y que inspiran la política del programa que les acabo de anunciar son los siguientes. En primer lugar, el objetivo de fortalecer el sistema de supervisión, mejorar el nivel de seguridad operacional de las compañías de transporte aéreo comercial bajo supervisión del Estado español. En segundo lugar, de acuerdo con los objetivos de la iniciativa de cielo único europeo, mejorar el nivel de seguridad operacional de la navegación aérea, así como la eficacia de nuestro sistema de gestión de la seguridad en este campo. En tercer lugar, trabajar estrechamente con Portugal, nuestro socio en el que conocen ya como bloque funcional del sudoeste, que estructura el espacio aéreo europeo en el marco de la política de cielo único, y que, como saben, tuve la oportunidad de firmar con el país vecino, para desarrollar una política de seguridad conjunta que está implantándose y que lleva consigo la mayor eficiencia en el control del tráfico aéreo. En cuarto lugar, completar el proceso de certificación de todos los aeródromos y helipuertos con el objetivo de mejorar esa seguridad operacional y avanzar en la regulación de los aeródromos y helipuertos públicos de uso restringido. En quinto lugar, se busca que la tasa de sucesos en el entorno aeroportuario se mantenga por debajo de unos determinados parámetros que se definen en el Plan de acción de seguridad operacional. En sexto lugar, en el caso de los trabajos aéreos y de aviación general y deportiva, mejorar la seguridad operacional. En séptimo lugar, en el caso del sector de aeronaves pilotadas por control remoto, promover el desarrollo seguro y ordenado y garantizar la disponibilidad del necesario marco normativo. Y, además, atendiendo a los resultados de las actuaciones inspectoras, asegurar que el sector de la aviación civil cumple con los requisitos de seguridad recogidos en las normas nacionales y de la Unión Europea aplicables. En octavo lugar, mejorar los indicadores del grado de cumplimiento con las disposiciones de la OACI, potenciando la capacidad del sistema de supervisión y de la seguridad operacional del Estado. En noveno lugar, recoger y detallar en el Plan de acción de seguridad los indicadores concretos y las metas de rendimiento de seguridad operacional del Estado en todos los ámbitos del sector, así como las iniciativas y las actuaciones preventivas. En décimo lugar, hacer un uso más eficiente de los recursos disponibles y priorizar las acciones inspectoras en aquellos proveedores o áreas identificadas como de mayor riesgo. También, con objeto de implantar adecuadamente los procesos inherentes a los sistemas de gestión de la seguridad de los proveedores, promover el conocimiento y la aplicación de una cultura de seguridad efectiva. Pero, además, hemos de velar por que se produzca una implantación real y efectiva de los sistemas de gestión de la seguridad de todos los proveedores y servicios y productos aeronáuticos; y en colaboración con los actores vinculados por el programa, desarrollar los sistemas de captura y de procesamiento de los datos de seguridad. Hay que mejorar, señorías, las metodologías que permiten la identificación de tendencias adversas y la identificación de áreas comunes de riesgo. Y, por último, potenciar los mecanismos que permiten divulgar información relacionada con los riesgos de seguridad desde y hacia el sector aéreo.

El impulso de este ambicioso programa ha sido encomendado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento. Su principal responsabilidad será requerir a los organismos públicos y a los proveedores de productos y servicios aeronáuticos su colaboración para la eficaz implantación del programa. Asimismo, deberá impulsar las actuaciones de seguimiento periódico del cumplimiento de la política y los objetivos de esta seguridad.

Revisión del programa. Como es lógico, este programa está abierto a mejoras y se realizarán revisiones o modificaciones de la política o de sus objetivos cuando las circunstancias lo hagan necesario. Con ello, se garantiza su adecuación al entorno operacional, así como la inclusión de los cambios que se produzcan

en las obligaciones de gestión de la seguridad operacional. Toda revisión o modificación de la política de seguridad operacional se aprobará igualmente mediante acuerdo del Consejo de Ministros a propuesta de los Ministerios de Fomento, de Defensa y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. A la Agencia Estatal de Seguridad Aérea corresponderá la iniciativa para la revisión del programa. Insisto en que el programa, como ya les he expuesto, es mucho más que la política y los objetivos de seguridad del Estado que hemos aprobado. A mi juicio, se trata realmente de un completo sistema de gestión de seguridad del Estado sustentado en los procesos de gestión de riesgos, aseguramiento y promoción de la seguridad operacional.

¿Cuáles son las próximas actuaciones? Una vez aprobado este acuerdo el pasado viernes, le diré cómo vamos a alcanzar los objetivos del programa. La siguiente etapa es la aprobación del PASO, el Plan de acción de seguridad operacional, por parte de AESA. Este plan es el producto del proceso de gestión de riesgos del programa, como ya les he comentado. En el plan se establecen las actividades a realizar para alcanzar cada uno de los objetivos del programa establecidos en el acuerdo. Así, se indica quién es el responsable de implantarlas, los indicadores y las metas de rendimiento que se van a emplear para determinar la consecución de objetivos fijados. El plan describe las actividades de los organismos públicos competentes de AESA, del Estado Mayor del Aire y de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, y el control y la seguridad operacional de todos y cada uno de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, y del resto de los organismos públicos implicados. Todas estas actividades están encaminadas a mejorar la seguridad operacional en aquellas áreas que se identifican como prioritarias y el plazo para su ejecución. La vigencia del Plan de acción de seguridad operacional será de cuatro años. No obstante, con el fin de determinar si hay nuevas áreas para las cuales haya que establecer indicadores y metas en materia de seguridad, se revisará anualmente. Asimismo, a propuesta del órgano superior responsable de impulsar el programa, en el primer semestre de cada año se elevará al Consejo de Ministros la memoria anual. Esta memoria será elaborada por AESA y analizará el grado de implantación y ejecución del programa y el nivel de cumplimiento de sus objetivos. De igual forma, el Ministerio de Fomento remitirá esta memoria anual a las comisiones competentes del Congreso y del Senado.

Señora presidenta, señorías, concluyo ya. En primer lugar, doy las gracias a todos los profesionales que prestan sus servicios tanto en la Agencia Española de Seguridad Aérea como en la Dirección General de Aviación Civil. También a todos los responsables y a todos los que han formado parte de los grupos que han trabajado para llegar hasta lo que hoy hemos conseguido. A todo el sector aeronáutico, a todo el sector de la aviación civil española, al Ministerio de Defensa y a sus profesionales, y al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Me gustaría resaltar, por último, que el acuerdo del Consejo de Ministros, que establece la política de seguridad operacional del Estado y los objetivos del programa, culminará en una extensa implantación de procesos y actividades.

En segundo lugar, me gustaría destacar que se trata de un programa de perfil preventivo. Yo lo asimilaría a lo que durante muchos años en sanidad ha sido la norma en este país: es mejor prevenir que después curar. Pues aquí pasa lo mismo: es mejor prevenir que luego curar. Y ese perfil preventivo vendrá a completar el enfoque tradicional prescriptivo de la supervisión de la seguridad operacional. Este enfoque se venía fundamentando en la realización de inspecciones y auditorías para comprobar el cumplimiento de la reglamentación vigente, que, en todo caso, se van a seguir realizando. Valga como ejemplo que AESA ha realizado más de 52 000 inspecciones entre enero de 2012 y diciembre de 2014, y que esta actividad inspectora va a continuar realizándose. Pero este nuevo enfoque, además, determinará la incorporación de sistemas armonizados de gestión de la seguridad en cada organización; con ello, se identificarán los riesgos a los que se encuentra sometida su operación y se tomarán las medidas consecuentes para neutralizarlos.

Y en tercer lugar, les indico que, por primera vez, con el objetivo de aprovechar las sinergias generadas por el funcionamiento de las diversas organizaciones que se integran en el sector, los sistemas de gestión de seguridad de la industria y de las entidades públicas van a trabajar conjuntamente, y se maximizará el aprovechamiento y el uso más eficiente de los recursos destinados a las labores preventivas de seguridad. Con este nuevo avance, España pasa a tener una de las normativas más avanzadas a nivel mundial en materia de seguridad operacional en el transporte aéreo.

Por último —y termino ya—, considero esencial que se haya elevado la aprobación de la política de seguridad del Estado y de los objetivos del programa al más alto nivel del Gobierno, fijando su aprobación mediante acuerdo del Consejo de Ministros. En definitiva, señorías, nuestro país se sitúa a la vanguardia en el ámbito de la aplicación de este enfoque preventivo en materia de seguridad operacional.

Señorías, señora presidenta, quedo ya a su disposición para ampliar cualquier asunto de esta comparecencia.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora ministra.

Como ya habíamos adelantado, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el senador Quintero, por tiempo de diez minutos.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señora ministra. En primer lugar me sumo a las condolencias por las personas que han fallecido en el aeropuerto de Albacete, y esperamos una pronta recuperación de todos los heridos. Evidentemente, lamentamos el incidente.

Empezaré haciendo algunas consideraciones sobre el Plan estatal de seguridad operacional, PESO, que hoy nos presenta la ministra aquí. Me habría gustado que lo hubiera hecho antes de ser aprobado, porque habría sido una buena ocasión para exponerle las inquietudes o diferencias que pudiéramos tener, incluso nuestras aportaciones que, evidentemente, podrían haber sido tomadas en cuenta o no. En cualquier caso habría sido más sano para esta Cámara someter a debate este plan antes de que el Gobierno lo aprobase.

El PESO es importantísimo, estamos completamente de acuerdo. La OACI hacía esa recomendación en su anexo 19, y ahora el Gobierno español lo culmina. Aparte de las inquietudes o preguntas que me gustaría hacerle, no podemos estar en contra de un programa que creo que va a mejorar un sistema integral de seguridad. Si el sector aéreo en España se está incrementando en los últimos años, y eso es muy importante, cuánto más lo será la seguridad operacional de este sector. Y eso es también importante para un territorio como Canarias, donde el 99 % de los transportes se realizan por vía aérea.

En la reunión de alto nivel que se va a celebrar los días 2 y 3 de febrero, España no va a elevar ningún informe. Le pregunto por qué no lo va hacer cuando otros países importantes sí han presentado diferentes informes y consideraciones, por ejemplo, sobre la fatiga profesional, que sigue siendo uno de los mayores problemas para la seguridad.

Por otra parte, hay algunos aspectos que me gustaría plantear. Se ha hablado de AESA y de todas las inspecciones que ha realizado. En todos los aeropuertos que ha inspeccionado se han tomado una serie de medidas para la seguridad que, evidentemente, no cuestionamos —podríamos entrar en una discusión pero no lo hacemos—, que a veces causan un perjuicio porque reducen automáticamente la capacidad del aeropuerto, cuando se podría atender a estas dificultades de otra manera, por ejemplo solucionando los problemas para que el aeropuerto tuviera la misma capacidad. Es decir, se puede hacer dos cosas: una es elaborar este informe de seguridad —que repito que no cuestiono para nada— que conlleva reducir capacidades en el aeropuerto, con lo cual quienes salen perdiendo son los pasajeros —estoy hablando de aeropuertos canarios—, y otra, que a lo mejor sería más conveniente, realizar actuaciones para corregir esos errores de seguridad y que estos aeropuertos puedan tener la misma implantación.

Y ahora me referiré a algo que a lo mejor resulta extraño en esta comparecencia, y perdone que me desvíe un poco del tema, señora ministra, pero quisiera comentárselo para que conste en el *Diario de Sesiones*. Este grupo parlamentario, como otros de la Cámara, ha solicitado diferentes comparecencias de usted y de otros cargos de su ministerio —he leído todas las comparecencias que hemos solicitado— para asuntos importantísimos, como puede ser la privatización de AENA y, desgraciadamente, no ha venido a explicarlo a esta Cámara. Nos parece lamentable, y flaco favor le hace a esta Cámara cuando al año de haber solicitado la comparecencia, todavía no se ha explicado la privatización. Ha venido hoy a explicar algo importante, estoy completamente de acuerdo, el Plan estatal de seguridad, pero también nos habría gustado que hubiera venido a otro tipo de comparecencia.

Volviendo a retomar el hilo del PESO y de la AESA, por ejemplo, en aeropuertos como el de El Hierro —voy a ser muy insistente en este caso, como siempre lo he sido con usted, señora ministra— la AESA hizo unas recomendaciones y el aeropuerto se bajó de categoría. El día 31 de diciembre hay calima en Canarias, cosa que no había pasado hasta ahora, y como se adoptan esas recomendaciones y se aplica un sistema de seguridad mayor en el aeropuerto, en vez de corregir las deficiencias para que los aviones puedan aterrizar, el avión que transportaba a las personas que iban a pasar el fin de año con sus familias tanto en Gran Canaria como en El Hierro no pudo aterrizar. Hasta hace dos años el nivel de visión teniendo controlador era de 1,5 kilómetros para aterrizar por sistema visual, pero la AESA lo cambió y ahora tiene que ser de 5 kilómetros. Como el aeropuerto no tiene sistemas de medición de la calima, sino puntos fijos en el horizonte, en el mar no los tiene, estos aviones se dieron la vuelta y, desgraciadamente, estas personas herreñas y de Gran Canaria no pudieron pasar el fin de año con sus familiares. A lo mejor esto le parece una bobería, y puede serlo, pero desgraciadamente para los que vivimos en El Hierro no lo es.



Por tanto, considero que en sitios aislados no puede hacer la AESA un informe —y vuelvo a repetir que no quiero que se me acuse de cuestionar los informes de la AESA—, sino que AENA y su ministerio tienen que tomar medidas para revisar y corregir las dificultades, de modo que los aeropuertos puedan seguir operando con la misma seguridad.

Le voy a hacer otra petición que se refiere a un incidente trágico que ha ocurrido en los aeropuertos canarios. Hace unos meses falleció un operario en el aeropuerto de Tenerife Sur porque no teníamos ninguna ambulancia medicalizada, cosa de los recortes de AENA, evidentemente. Los sindicatos médicos y los sindicatos del aeropuerto están muy preocupados, señora ministra. Perdón que me desvíe del tema, pero creo que son cuestiones muy importantes que usted debería saber y como desgraciadamente no se lo hemos podido plantear, se lo comento aquí hoy. Se han mandado a su ministerio y a AENA diferentes cartas, que yo tengo aquí, para pedir respuestas, pero no se ha obtenido ninguna. Incluso se ha mandado alguna carta institucional, como es la del Gobierno de Canarias, para ver por qué en los aeropuertos canarios no tenemos ninguna ambulancia medicalizada, en aeropuertos como el de Tenerife Sur, como el de Gran Canaria, Lanzarote o Fuerteventura, donde hay miles y miles de pasajeros a diario. Desgraciadamente ha sucedido un caso trágico, en el que no voy a insistir, pero sí nos preguntamos por qué AENA está haciendo esto, ¿por la privatización, por los recortes? No lo sabemos, pero usted como máxima responsable del Ministerio de Fomento debería responder a todo esto.

Por último, señora ministra, le pido que hable sobre la privatización de AENA porque a los canarios nos preocupa mucho. Ha sido un proceso opaco, que no se ha negociado con las comunidades autónomas, que no se ha traído a las Cámaras, que no se ha discutido con los grupos políticos, ni siquiera con los sectores. Y nos preocupa de verdad porque en Canarias tenemos un informe que explica, como le dije antes, que el 99 % de los transportes se realizan por avión. En este informe se afirma que el tratamiento de Canarias en un sistema privado tiene que ser completamente diferente. El informe dice: ... porque lo pone en la Constitución española, en el Estatuto de Autonomía de Canarias, en el Régimen Económico y Fiscal, en el Estatuto ultraperiférico de la Unión Europea y en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de economía sostenible. Todas estas leyes garantizan que Canarias tiene que tener un tratamiento diferencial en lo que se refiere al ámbito aeroportuario, tanto en lo que respecta al Plan estatal de seguridad operacional del que estamos hablando hoy, como a la privatización de AENA, porque todo depende de nuestros aeropuertos. Desgraciadamente su ministerio no ha tenido en cuenta ninguna de estas consideraciones, unilateralmente quiere privatizar los aeropuertos, a pesar del daño que ello puede conllevar para Canarias.

Muchas gracias, señora ministra, espero que pueda responder a algunas de las preguntas que le he formulado.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.

Como el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado no está, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, ministra. Se lo digo de verdad, sin ninguna acritud: hoy he venido, por cortesía y por estricta obligación parlamentaria, a cumplir con mis obligaciones como representante de la ciudadanía. He venido a hacer lo que usted no hace, porque esta comparecencia, siento decírselo, me parece una burla al debate parlamentario y un escarnio al Senado. No entiendo que se pueda venir a esta Cámara a explicar algo que ya ha sido aprobado por el Consejo de Ministros. Me parece un auténtico escarnio; sobre todo, teniendo en cuenta que usted solo ha venido una vez desde su toma de posesión como ministra. Eso acrecienta todavía más la sensación de burla y escarnio hacia esta Cámara.

Por eso, solo le voy a hacer una pregunta, señora ministra: por qué ha accedido usted a esta comparecencia y no ha accedido a ninguna de las peticiones de comparecencia sobre temas concretos, sobre temas generales, sobre balances que incluyen cosas tan importantes como el DORA, la privatización de AENA, la liberalización del AVE o, sobre todo, el Pitvi; porque no han venido ni usted ni nadie de su departamento a discutir a esta Cámara, que es la Cámara territorial, de algo tan absolutamente clave y trascendental para su departamento y para el país como es el Pitvi. Ésta es la única pregunta que le voy a hacer: por qué comparece usted para explicar el PESO, cuando ya ha sido aprobado por el Consejo de Ministros, y no ha accedido a ninguna de las peticiones de comparecencia de los grupos parlamentarios sobre otras cuestiones tan relevantes como la que usted nos viene a explicar, o quizá más relevantes aún.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí Jufresa.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, tiene la palabra la senadora Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señora presidenta.

Gracias, señora ministra. En primer lugar, lamento el accidente de Albacete, expreso nuestras condolencias y ofrezco nuestro apoyo en todo aquello que fuera necesario.

Insisto en las intervenciones anteriores. Denunciamos, porque es absolutamente lamentable a nuestro entender, señora ministra, que comparezca hoy para hablar del PESO, cuando lo aprobaron en el Consejo de Ministros el pasado día 23. ¿Tanto le hubiera costado esperar, y que se aprobara el día 30? No es de recibo; me ha dado la sensación de un acto absolutamente irrespetuoso con esta Cámara territorial.

El PESO, como bien sabe usted, es un requerimiento de Europa, dentro del State Safety Programme, que decía exactamente: del 2012 al 2015 —se aprueba al inicio del 2015—, de modo que la adaptación de estas cuestiones es obligada. No obstante, la cuestión que le preocupa más a nuestro grupo es que no haya demasiada separación entre el regulador —el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Aviación Civil—, el inspector —AESA y Ciaiac— y los proveedores de servicios —AENA y Enaire—, ya que todos son interdependientes. A nuestro entender, tendrían que ser mucho más independientes entre sí, para ofrecer garantías de rigor y solidez en cuanto al control del trabajo y a las responsabilidades de cada uno desde el punto de vista de la seguridad.

Ya que usted trae una cuestión que se aprobó el viernes, día 23, yo aprovecharé esta intervención parlamentaria para hablar de otra cuestión que ustedes aprobaron el día 23 y que tendría que haberse tratado en esta comparecencia, para que trasladara al Consejo de Ministros del día 30 nuestro punto de vista, si me lo permite, aunque fuera de manera testimonial: me refiero a la privatización de AENA. El PESO es un tema mucho más técnico; además, garantizar la seguridad requiere, sobre todo, la garantía de la separación entre el regulador, el inspector y quien tiene las responsabilidades del servicio. Así que, hablando de aviación civil, tratemos algo tan importante como AENA y su privatización. Ya se lo dije, hará un mes y medio o dos, en una pregunta oral de control al Gobierno, en la que clarísimamente nos posicionamos en contra de la privatización parcial de la manera en que la hacían ustedes. Para nosotros es un modelo que impide —lo decimos una vez más— una gestión mucho más favorable a la competencia, y responde a la idea de su Gobierno de evitar la competencia entre aeropuertos del Estado para que sean mucho más fuertes, muy lejos de la realidad comercial, de la realidad competencial; un mayor grado de competencia entre aeropuertos implicaría mayor transparencia en el financiamiento de los aeropuertos deficitarios, crearía incentivos, aportaría eficiencia, conllevaría unos precios de servicios menores. Es necesario un cambio de modelo de gestión de los aeropuertos del Estado a una gestión individualizada o, como mínimo, mucho más descentralizada, en la que cada aeropuerto pueda tomar sus decisiones en cuanto a inversiones y decidir una política comercial propia, como hacen en Alemania, en Australia, en el Reino Unido, en Francia, o en Estados Unidos.

Ustedes justifican el mantenimiento del monopolio en España en la existencia de unas supuestas sinergias de red, pero los aeropuertos no son infraestructuras de red, sí los ferrocarriles o las carreteras; en todo caso, sí son las aerolíneas, pero no los aeropuertos. A nuestro entender, esto es un grave error y un grave enfoque. Ustedes justifican el mantenimiento del monopolio en España en la existencia de unas supuestas sinergias de red, que, como digo, no son los aeropuertos. Por tanto, creemos sinceramente que es un gravísimo error el planteamiento y la manera en que ustedes han hecho esta privatización de AENA. Pero no lo decimos únicamente nosotros, también lo dice la Comisión Nacional del Mercado de Valores, que afirma lo siguiente: Esta comisión considera que una reforma de mayor calado podría haber consistido en permitir una gestión más flexible de los aeropuertos, permitiéndole a cada uno adaptarse mejor a las presiones competitivas del mercado, provenientes de pasajeros, aerolíneas... Y continúa: La teoría económica y la evidencia empírica sugieren que los aeropuertos compitan entre sí por aerolíneas y pasajeros, de modo que puedan desarrollar distintas estrategias para mejorar su posicionamiento competitivo.

Por tanto, señora ministra, no es únicamente un posicionamiento del Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió y realmente se tiene que leer este informe de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, porque sigue diciendo: Y el modelo de gestión centralizado en España si bien ha permitido la consecución de algunos objetivos, ha derivado, sin embargo, en algunos resultados económicamente ineficientes y, por tanto, muy susceptibles de ser mejorados. La reforma de calado más importante sería permitir una gestión más flexible y descentralizada, idealmente a nivel individual de los aeropuertos, lo que

les permitiría adaptarse mejor a las presiones competitivas ejercidas por las distintas fuerzas del mercado, aerolíneas, pasajeros, etcétera. Y sigue diciendo: Asumiendo que el modelo se someta al proceso de descentralización y reforma reguladora deseables, la entrada de capital privado debería realizarse idealmente de forma individualizada en determinadas unidades de la red, a través de contratos de concesión o mediante la privatización de los aeropuertos, salvaguardando siempre los intereses públicos en juego.

Por tanto, señora ministra, creemos sinceramente que este informe de la Comisión Nacional del Mercado de Valores no dice únicamente lo que nosotros de manera reiterada hemos dicho en el Congreso y en el Senado, sino que, más a más, es una unidad con muchísima capacidad de preparación, de información, de elementos de competitividad y de elementos de economía lo suficientemente rigurosos como para que, a nuestro entender, ustedes como ministerio la tengan en cuenta.

La semana pasada o hace diez días sucedió una cosa en la que yo en algún momento intervine para reclamar una mayor implicación de su ministerio en todo aquello que se llama la quinta enmienda, la quinta libertad. Concretamente, la Dirección General de Aviación Civil otorgó a la compañía Singapore Airlines los derechos de tráfico de la quinta libertad en tres frecuencias semanales con Sao Paulo, pero usted sabe perfectamente, señora ministra, que ya estaba operando tres días a la semana. En realidad, lo que se ha hecho ha sido regularizar aquello que ya existía y, como ustedes saben también, Singapore Airlines ha manifestado de forma reiterada que quería operar con una frecuencia diaria.

Este es un ejemplo de su visión absolutamente centralista y todo lo que no pasa por Barajas no existe; es una visión muy mediocre porque sinceramente creo que podría haber mucha competitividad si en aquellos aeropuertos que tienen capacidad de generar competencia, las mismas aerolíneas, que son las que trabajan en red, tuvieran más oportunidades porque de esta forma se acabaría beneficiando a todos los aeropuertos.

En una rueda de prensa que celebró con posterioridad a la privatización de AENA dijo que no quería fragmentar —no sé si utilizó esta la palabra, en todo caso, tenía este significado— el conjunto de los aeropuertos. Pero, señora ministra, creo que lo que no se puede fragmentar es la competencia. Nuestro mundo es el mundo y las aerolíneas son aquello que nos garantiza la capacidad de la competencia, lo que representa la propia red. Y, repito, con este modelo lo que hacen es fragmentar la competencia, y ello supone la debilidad del resultado en su conjunto.

Usted hablaba del 7 % del producto interior bruto. Nos ha dado muchos indicadores de lo que representa en riqueza, en generación de economía productiva, la potencialidad económica que suponen los aeropuertos, las compañías aéreas, las rutas, etcétera, pero podría ser mucho más, señora ministra. Ustedes siguen pensando que todo puede ser competitivo si pasa por Barajas, porque si no pasa por Barajas, no existe esta riqueza, esta potencialidad económica. Insisto, es un error inmenso, que significa una pérdida de oportunidades para otros destinos, en este caso, el aeropuerto de El Prat.

He querido hablar de manera directa de la privatización de AENA...

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando, señorita.

La señora CANDINI I PUIG: Finalizo, señora presidenta.

En mi opinión, es lamentable que venga a hablar de algo que ya se había aprobado el día 23, aunque habría podido ser el día 30, y además podría haber tratado ambos asuntos en su comparecencia, ya que se aprobaron el mismo día en el Consejo de Ministros.

Para finalizar, señora ministra, señora presidenta, quiero decirles que me tengo que ir dentro de diez minutos o de un cuarto de hora; no lo tomen como una descortesía, es que tengo que estar en mi ayuntamiento porque se va a celebrar un acto importante a las diez de la noche. Y que no falle el avión.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Candini.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señora ministra.

En primer lugar, comparto las condolencias por las víctimas del accidente de Los Llanos.

Quiero poner de manifiesto que hoy hemos asistido a una charla en mi opinión más propia de un seminario devaluado —en el sentido de que lo que presenta ya ha sido aprobado— que de una cámara parlamentaria donde se viene a debatir y a escuchar a los representantes de los ciudadanos por si tienen algo que aportar y alegar; y también decía que era un seminario devaluado en el sentido de que en un

seminario cualquiera se presentan documentos y nosotros ni siquiera tenemos el documento del que se está hablando, que ya está aprobado.

Al Grupo Socialista le parece muy bien que el Gobierno haya pensado en hacer un PESO aunque nos parece muy mal que haya tardado tanto tiempo en aprobarlo, el pasado viernes. Nos parece una falta de respeto —aquí se ha hablado de escarnio y burla, algo que compartimos— que después de tres años ejerciendo como ministra no haya encontrado un asunto más adecuado para tratar en esta comisión, a pesar de que usted misma ha solicitado diversas comparecencias que finalmente no ha llevado a efecto. Nos parece lamentable que entre cuestiones como la privatización de AENA, la liberalización del AVE, los problemas del transporte de pasajeros, el Pitvi, planes de logística o vivienda, los desahucios, el rescate de las autopistas, etcétera, haya escogido comparecer para explicar un plan que ya está aprobado y que, como se ha dicho aquí, incluso lo ha dicho usted misma, tiene un fuerte componente técnico, que está sustentado sobre el trabajo de técnicos muy especializados y con mucho rigor —un trabajo del que en España nos sentimos muy orgullosos— y también sobre acuerdos internacionales, con lo cual el margen se estrecha, sobre todo si no se conoce el documento sobre el que se está discutiendo. Por tanto, repito, nos parece lamentable la actitud de la ministra por tratar solo este tema en esta ocasión, pues solo ha comparecido una vez en esta legislatura tras llegar al ministerio. Además, ha traído unas notas preparadas para una comparecencia que, como ha dicho la propia ministra, era obligatoria por ley en el Congreso y la única novedad que se nos aporta aquí es que el documento ya ha sido aprobado; flaca novedad, porque nosotros venimos para aportar algo pero cuando el asunto ya está cerrado no merece la pena prestarle atención.

Por tanto, nos preguntamos a qué ha venido hoy la ministra, si le interesa escuchar lo que tenemos que decir o es simplemente para que conste su comparecencia; tenemos esa duda, no sabemos si le interesa la opinión de los grupos políticos.

En cuanto al PESO, ningún grupo discute la necesidad de llevarlo adelante. Lo hemos hecho aprobando por unanimidad en la Comisión de Fomento el 21 de diciembre de 2010 la necesidad de desarrollarlo en nuestro país; quedó recogido en la Ley 1/2011, que usted misma ha citado, aunque se daba un plazo de doce meses, ampliamente sobrepasado, para su desarrollo. Es una medida que incluye en su plan para toda la infraestructura del país, y nadie discute la necesidad de llevarlo adelante ni de escuchar a todos los implicados en el sector, a los profesionales, y que se elabora atendiendo a los acuerdos internacionales de la OACI y de la Unión Europea, que han desarrollado reglamentos que hemos debatido en esta Cámara. Por tanto, en cuanto a la necesidad, nada que discutir. En todo caso, quiero señalar que el anterior Gobierno había dejado listo el desarrollo reglamentario, el primer borrador era de mayo de 2009, y en el de junio de 2011 se consiguió trámite de audiencia a las comunidades autónomas, a la FEMP, a diversas organizaciones y entidades públicas y privadas representativas del sector de la navegación aérea.

Nos ha dicho que prácticamente vamos a ser los primeros en elaborar un plan de seguridad operativa, cuando la encuesta de la Agencia Europea de Seguridad Aérea publicada en 2013 sobre las fases de implementación de los planes estatales de seguridad operacional de cada país pone de manifiesto que 11 de 15 países lo habían completado en el marco de aplicación del Plan Europeo de Seguridad Aérea y que España estaba entre los cuatro que presentaban carencias respecto a la primera y segunda fase en el año 2013, con lo cual en 2015 ya vamos rezagados en una cuestión estratégica para nuestro país, y deberíamos habernos implicado más en la aprobación de este plan.

Ya habían implementado el sistema de documentación de seguridad operacional. España estaba en proceso de implementación. Íbamos rezagados en la modificación y desarrollo normativo necesarios para implementarlo, según esta encuesta; también íbamos rezagados en fijar objetivos en el sistema de seguridad operacional y en poner en práctica actividades de educación y promoción de los sistemas de seguridad operacional para los proveedores de servicios. Pues, insisto, en 2015 estamos aún más rezagados.

Las agencias internacionales, tanto la OACI como la Unión Europea, han venido desarrollando y complementando estos sistemas de seguridad operacional, que además son dinámicos. Es decir, nadie los da por cerrados definitivamente cuando se aprueban; siguen continuamente estudiándose y proponiéndose modificaciones. Usted misma ha dicho, o eso he creído entender, que en España se ha contemplado de esa forma dinámica, que es algo que tiene que ir modificándose, luego no es necesario esperar a que en un determinado momento se apruebe un determinado documento para ponernos a trabajar y abordar el nuestro. Como han hecho otros países, podríamos haber estado trabajando ya en ello. En mi opinión no tendría que haberse esperado hasta noviembre de 2014 para que el anexo 19 fuera plenamente aplicable, porque el 25 de febrero de 2013 —creo que en su intervención lo ha señalado— tuvo lugar la primera edición del modelo que había propuesto la OACI, y desde febrero de 2013 se conocía su contenido. De

hecho, en otros países se ha trabajado en esa línea, y la Unión Europea también planteó un reglamento que debatimos en esta Cámara en esas fechas.

En cuanto al cambio de modelo reactivo a proactivo, nos parece una medida muy acertada y de un enfoque correcto; ya lo dijimos en la comisión de la Unión Europea donde se debatió el reglamento de sucesos en la aviación civil, donde compartimos, repito, que era la visión más acertada. Se trata de mantener todo lo que tenemos hasta ahora: la seguridad que se basa en los reglamentos, en los avances tecnológicos y en las inspecciones, pero añadiendo todo lo que pueda aportar en seguridad una visión proactiva, algo que plantean tanto la OACI como la Unión Europea, que estaría basada fundamentalmente en el análisis de los incidentes y accidentes que se hayan producido. Por tanto, deberíamos poner los mayores medios a nuestro alcance para que este análisis fuera lo más seguro posible, un análisis que tenía dificultades, puesto que no todos los Estados documentaban la información de la misma forma. Había miedo de los particulares, e incluso usted también ha subrayado, y es muy importante, que hay que procurar no desincentivar al profesional para que dé traslado de la información cuando haya un incidente o un accidente; de lo contrario perderíamos una información valiosísima, preciosa, para evitar nuevos accidentes. Tendremos que buscar la mejor forma de hacerlo.

Me queda la duda —usted no ha hecho referencia a ello en su intervención— de si el Gobierno ha incorporado algunas de las reflexiones que planteaba incluso al reglamento de la Unión Europea. Me refiero al informe que hizo el Gobierno evaluando el reglamento de notificación de sucesos de aviación civil, que se nos remitió en febrero de 2013 por parte de la Unión Europea. El Gobierno daba su informe favorable; de hecho, en esta Cámara y en la sesión de la comisión de la Unión Europea informamos favorablemente el informe de subsidiariedad. Pero se planteaban algunas dudas, y no sé si en el trabajo que se ha hecho ahora se han tenido en cuenta y si su Gobierno, que criticaba ese reglamento, ha incorporado, por ejemplo, que hubiese un esquema voluntario de notificación o la precisión de la lista de sucesos obligados a reportar. En fin, son elementos que consideramos importantes en esa comisión de la Unión Europea y que todos los grupos subrayamos que eran convenientes. Incluso se hablaba de distinguir entre negligencia grave y mala fe. No sé si eso figura en el PESO que ha aprobado el Consejo de Ministros. Como he dicho al principio de mi intervención, este seminario es un poco incompleto, porque oímos pero no tenemos documentos con los que trabajar o aportar reflexiones.

En relación con la presentación de objetivos, compartimos algunos de tipo general, pero también echamos de menos que se fijen objetivos concretos, como se ha hecho en la Unión Europea. Si se han fijado, supongo que estarán en condiciones de trasladárnoslos. En la Unión Europea, el grupo de alto nivel que había evaluado este sector hablaba de que se preveía doblar el número de vuelos en 2030 y se temía que también se pudiese doblar el número de accidentes manteniendo el mismo grado de seguridad, y que, por tanto, habría que aumentar la seguridad. Y por eso estamos en estos programas de seguridad operacional. La Unión Europea fijaba para 2050 el objetivo de reducir el índice de accidentes de vuelo a menos de uno por cada diez millones, pero no nos ha dicho cómo ha empezado España a abordar esos objetivos, cuál es el número de accidentes, en qué índice estamos, cuáles son los objetivos... Algún día también tendremos que evaluarlos y opinar políticamente, pero de eso no se nos ha hablado.

Y, como el resto de mis compañeros, diré que también hay temas muy importantes, incluso por motivos de actualidad. Por ejemplo, en el mismo Consejo de Ministros se aprobó la privatización de AENA, y habría sido muy interesante que hubiésemos abordado un debate en profundidad y exhaustivo en comisión, con todos los grupos, sobre dicha privatización. Creo que es una decisión que se sustenta en el derecho legítimo de hacerlo con una mayoría absoluta, como tiene el Partido Popular, pero me parece ilegítimo moralmente —si quiere—. Yo no he visto que ningún presidente de comunidades autónomas en las que gobierna el Partido Popular apoye esto, e incluso todos los medios subrayan que hay miembros del Gobierno, sobre todo de la parte económica, que tampoco acaban de verlo. Y es lógico que no lo vean: si aquí el Gobierno va a obtener unos ingresos económicos que podrían financiarse de forma mucho más barata en el mercado, ¿por qué vendemos la mitad del patrimonio que tenemos por un precio que, además, ni siquiera supone la mitad de lo que se invirtió en la T4?

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando, señoría.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Termino, señora presidenta.

Y me preocupa —después abundaré en ello—, porque hay documentos del Consejo Consultivo de Privatizaciones y el Gobierno deslizó la posibilidad de privatizar el 60 %, pero en el folleto de la CNMV se pone de manifiesto que ustedes han cambiado todos los acuerdos con los bancos y han subrayado la

importancia para los inversores de haber liberalizado la prohibición de vender más del 49 %; o sea, con los bancos, con los préstamos, ese problema ya está solventado. No sé qué mensaje se está trasladando a los inversores. De eso hablaremos en la segunda intervención.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, presidenta. Señora ministra, señorías, buenas tardes a todos.

Señora ministra, gracias por haber comparecido hoy, a petición propia, en esta Comisión de Fomento para explicarnos un plan de seguridad que es fundamental para un sector tan vital para la economía nacional, como usted bien ha dicho, con esa profusión de datos, bien fundamentados y bien analizados y estudiados por el ministerio que usted dirige.

Evidentemente, no quiero derivar la atención de un aspecto tan importante como el que ha venido usted a exponernos esta tarde: una vertiente de la seguridad en una parcela tan importante como es la aviación civil. Por eso, mi intervención inicial va a estar centrada en ese aspecto de la seguridad; y al ser la seguridad quizá el eje más importante de su actuación ministerial, me permitiré recordar a sus señorías —a la señora ministra no le tengo que recordar nada porque ha sido su catecismo, su libro de actuación— lo que usted, señora ministra, estableció sobre la seguridad en su primera comparecencia, el 9 de febrero de 2012, en el Congreso de los Diputados para explicar las líneas maestras de su actuación en el ministerio a lo largo de esta legislatura. Había mucha seguridad en aquella intervención, y voy a pasar a leer lo que dijo en aquel momento, si me lo permite, señora ministra. Decía así: En seguridad es mucho lo que queda todavía por hacer. Estoy segura de que se ha hecho mucho, pero todavía nos queda mucho por hacer. La seguridad estará presente desde que se comience a gestar una infraestructura hasta todas las fases de ejecución y mantenimiento. En el caso de las carreteras —ya lo avanzó usted— vamos a proponer también medidas en el Plan de acción sobre seguridad vial. Vamos a mejorar los tramos de concentración de accidentes. Sé que se ha hecho mucho esfuerzo, y lo agradezco. Vamos a instalar y adecuar barreras de seguridad y barreras para la protección de motocicletas. Sé que se ha hecho mucho, y lo agradecemos todos los españoles. Vamos a adecuar la seguridad en túneles y rehabilitación de firmes —e insistía usted en el esfuerzo que se ha hecho—. Vamos a mejorar la red de itinerarios para mercancías peligrosas. Se ha hecho mucho esfuerzo, y lo seguiremos haciendo. Y vamos a mejorar el control de los tiempos de conducción y descanso —su última modificación también se acordaba en el Consejo de Ministros, en especial, para las islas y por distancias kilométricas—.

Y continuaba usted diciendo: En el sector ferroviario se ha hecho mucho esfuerzo, y llevaremos a cabo una importante labor de reducción de los 450 pasos a nivel que todavía existen —según argumentaban los técnicos—. Además, pondremos en marcha la Agencia estatal de seguridad del transporte terrestre —a la que luego me referiré—, con el objetivo de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad técnicas y de interoperabilidad.

En el transporte aéreo —de lo que hablamos ahora mismo— vamos a aprobar el programa estatal de seguridad operacional que permita la evaluación y la prevención de riesgos y la mejora de las condiciones de seguridad operacional; y reforzaremos la seguridad en el sector de los trabajos aéreos. Agradezco mucho —lo agradecía usted cortésmente, como siempre— el trabajo que está hecho.

En el tráfico marítimo vamos a desarrollar, anticipar, si me lo permiten, la revisión del Plan de seguridad y salvamento y la lucha contra la contaminación marítima. Como saben, ya hemos aprobado, y gracias por el trabajo —insistía usted en su cortesía—, el Real Decreto 2001/2012 —ya era usted ministra—, por el que se establece o se implanta la obligación de contar con lo que se podrían denominar las cajas negras en las embarcaciones. Y continuaba usted diciendo: La seguridad no solo debe consistir en la correcta respuesta al accidente, sino también en hacer también actuaciones preventivas —filosofía e idea del PASO y posterior desarrollo en el PESO—. Por eso, va a seguir siendo un objetivo prioritario del ministerio apoyar la actuación y potenciar los medios y los órganos responsables: Sasemar, AESA y las comisiones de investigación. Además, quiero anunciarles que se va a crear un centro operativo único para la atención y respuesta a las situaciones de emergencia y crisis —y añadía usted que era para evitar situaciones como las que se produjeron en la crisis de las cenizas, para seguir habilitando pasillos o espacio aéreo para poder seguir circulando—.

También he tomado de aquella intervención el aspecto relativo al cielo único europeo. Usted decía: Asimismo, estamos apoyando activamente el desarrollo del proyecto de cielo único europeo, que supone

triplicar la capacidad del espacio aéreo europeo, multiplicar por diez el nivel de seguridad, disminuir a la mitad los costes de gestión y reducir en un 10 % el impacto ambiental.

Con esto, ¿qué he pretendido, señorías, señora ministra? Ratificar que se avanza, que se anuncian cosas y que se cumplen los programas en los que se establecen las líneas maestras de su ministerio. Esa es, sencillamente, la idea. Por eso he querido traer a colación las declaraciones que usted hizo. Precisamente uno de los últimos cumplimientos ha sido la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, antes Agencia de Seguridad de Transporte terrestre, en cumplimiento de lo dispuesto en la Directiva 2004/49 de la Comunidad Europea, de 29 de abril. En la Ley 28/2006, de 18 de julio, de las agencias estatales, se mencionaba la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, cuya denominación ha cambiado el Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero.

Señorías, señora ministra, aparte de esta última aprobación en materia de seguridad, en un tema tan importante como es la seguridad ferroviaria, con lo que usted nos ha explicado ahora: el PASO, el PESO, el compromiso del Gobierno, el arrastre de la normativa internacional, el arrastre de normativa comunitaria, la OACI y las directivas comunitarias, podemos entender que damos un paso de gigante en algo tan válido y tan útil para todos los interesados en el mundo de la seguridad y de la aviación civil. Señora ministra, los españoles hemos de agradecerle la continuidad que usted ha dado a este Programa operativo de seguridad operacional, al igual que el desarrollo posterior de ese plan, que, efectivamente, ya ha sido aprobado por el Consejo de Ministros. Pero, señorías —me dirijo en especial a las señorías del Partido Socialista—, no sirve de nada quejarse, como ustedes han hecho, de la lentitud en la tramitación para llegar a este PASO final. El Consejo de Ministros tenía que aprobarlo sobre la base de lo dispuesto en la Ley 1/2011, de 4 de marzo, una ley aprobada por consenso, en aquel momento en un partido minoritario, como era el Partido Popular, con el Gobierno del Partido Socialista, a pesar de que, como todos ustedes saben, luego en el Senado, en esta Cámara, sucedió lo que sucedió: que en un tema que estaba consensuado hubo una serie de modificaciones y se coló de rondón el Título V, de infracciones y sanciones, por el Gobierno del Partido Socialista en el texto de esta ley que, como he dicho, inicialmente estaba consensuada. En fin, tenemos una ley que, evidentemente, establece unos plazos. ¿Y qué hizo prudentemente el Gobierno de España, el Ministerio de Fomento? No quiero entrar en temas que la ministra luego va a defender con una competencia y una solvencia magníficas, pero he de decir que este programa operativo se ha hecho cuando se tenía que hacer. Era absurdo hacerlo antes de que entrara en vigor —cosa que se sucedió en el mes de noviembre del año 2013— el anexo 19 de la OACI, que contemplaba aspectos que el Gobierno de España también ha contemplado y, además, lo ha hecho con la solvencia con la que se está regulando todo lo relativo a seguridad.

Tampoco quiero entrar, señorías, en una parcela en la que probablemente entre la ministra, pero tengo que señalar que el Gobierno de España, que el Ministerio de Fomento no solo ha legislado en materia de seguridad con el PASO, relativo a la aviación civil, no solo ha tenido en consideración este programa tan ambicioso, tan completo y tan cerrado, elaborado por unos magníficos técnicos, sino que ha legislado también sobre otras muchas materias. Y de los varios decretos que se han elaborado me quedaría con uno que es muy importante porque fue muy demandado por diversos sectores precisamente por las incidencias o vicisitudes existentes en España en relación con los incendios forestales o nuestros 8000 kilómetros de costa. Me refiero a las tareas de búsqueda y salvamento. Precisamente se ha regulado la seguridad en los trabajos aéreos, un aspecto fundamental que completa lo que la ministra nos ha venido hoy a relatar. Por eso, señorías no hay que desvirtuar esta comparecencia sobre seguridad. No hay que incluir ahora otros temas, porque la ministra que está aquí esta tarde, que ha comparecido a petición propia, no es persona que haya tratado de evitar sus comparecencias en el Parlamento, precisamente en el Senado. Es una ministra que siempre ha estado ahí y siempre estará para abordar las interpelaciones que se formulen al Gobierno de España en lo relativo a su ministerio y también para abordar, evidentemente, el control al Gobierno mediante la fórmula de preguntas orales. Ha estado muchas veces, y precisamente en esas comparecencias la señora ministra ha abordado temas que ustedes ponen ahora encima de la mesa, tratando de eliminar el brillo que tiene un programa de seguridad tan importante como es el PASO y su desarrollo posterior en el PESO.

Por eso, señorías, vamos a estar a lo que estamos. La ministra ya ha avanzado en muchas comparecencias temas que ustedes han puesto sobre la mesa: la liberalización del transporte ferroviario de personas, el tema de AENA, que ya ha explicado en varias ocasiones, y otras cuestiones que ustedes han planteado. En esencia, señorías: centrémonos en esta comparecencia. No le quitamos el valor que tiene a la presencia de la ministra y, desde luego, mostremos nuestro agradecimiento a todas las personas

que han participado en la elaboración del PESO, porque los españoles vamos a poder volar seguros, al igual que todas las personas que nos visitan.

Señora presidenta, señora ministra, muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Antes de dar de nuevo la palabra a la señora ministra para la réplica, y oídos todos los portavoces, creo que lo conveniente es trasladar, en nombre de todos los miembros de la comisión y de todos los grupos políticos, nuestro pesar y nuestras condolencias a las familias de las víctimas del accidente de Los Llanos.

Señora ministra, de nuevo tiene usted la palabra.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Pastor Julián): Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero dar las gracias a todos los portavoces por sus intervenciones, a las que voy a intentar dar respuesta de la forma más detallada que pueda.

En primer lugar, quiero decirle al representante de Coalición Canaria, del Grupo Mixto, don Narvay Quintero, que la ministra comparece en esta Cámara. Como usted sabe, el Consejo de Ministros aprueba semanalmente reales decretos, anteproyectos de ley que van al Parlamento y acuerdos del Consejo de Ministros. Usted, que forma parte de un partido político que se llama Coalición Canaria, sabe que el Gobierno canario lleva también acuerdos y reales decretos que, por cierto, nunca pasa por el Parlamento. Es decir, no todo lo que se aprueba en Consejo de Ministros pasa por él. La ley ya contemplaba que, de forma previa a su aprobación, se compareciera en el Congreso, y eso es lo que se hizo. Pero para mí los temas de seguridad son tan relevantes, que creo que es muy importante traerlos a la Cámara de representación territorial que es el Senado, donde a mi juicio es muy necesario que todos los grupos políticos hagamos planteamientos, porque además estamos en una fase en la que se pueden hacer muchas aportaciones a un plan tan importante para la seguridad. Por cierto, en el mismo momento en que se ponga en marcha la Agencia de Seguridad Ferroviaria —como saben, será a finales de marzo— estaremos también a expensas de lo que ustedes nos vayan aportando.

Señor Quintero, la modificación de la Ley de seguridad aérea para introducir este nuevo ordenamiento se realizó en marzo de 2011. Se preveía que el programa estuviera aprobado en el año 2012, pero antes de aprobar ese programa se debía realizar el desarrollo reglamentario de la ley. ¿Qué paso durante ese tiempo? Que se demoró porque la propia OACI inició, en marzo de 2011, los trabajos para elaborar lo que se conoce como el anexo 19, que entró en vigor —¿sabe cuándo, señor Quintero?— en junio del año 2013 y no ha sido plenamente aplicable hasta noviembre de 2013. Por tanto, hemos tenido que esperar a la elaboración del nuevo anexo para desarrollar una norma en España totalmente congruente con las normas internacionales de la OACI. Así, el Real Decreto 995, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla esta regulación del programa, se publicó en el *BOE* el 31 de diciembre y entró en vigor el 1 de enero. No es que haya habido retraso, señoría. Por cierto, alguien me ha dicho que se me dejó un borrador. Lo que se me dejó en el Ministerio de Fomento fue un *pendrive* donde estaban los textos legislativos que están en el *Boletín Oficial del Estado*, pero a mí nadie me dejó un borrador de este real decreto. Si me hubieran dejado un borrador, con sumo gusto lo habría analizado y tenido en cuenta.

Se ha constituido, señor Quintero, el comité de coordinación. Se ha aprobado el manual de aplicación del programa. Se ha elaborado el documento unificado del programa, en colaboración con todos los proveedores, y el plan de acción de seguridad operacional. Y se ha trabajado en las resoluciones de los organismos públicos. Se ha trabajado ese acuerdo. Y ahora, una vez puesto en marcha este gran proyecto, estamos en disposición para que todos podamos colaborar con nuestras propuestas con el fin de mejorar este sistema. Por cierto, me llama la atención, señor Quintero, que ahora le preocupe tanto si viene con retraso o si yo vengo tarde a la Cámara, porque usted nunca se ha preocupado de ese plan. Se podía haber preocupado un poquito antes, y lo digo por si usted tenía tanto interés. Yo nunca he visto el interés que usted tenía porque nunca me ha preguntado al respecto.

Señor Quintero, usted me ha hablado del sector aéreo, y le pido toda la colaboración y todas las propuestas, que serán muy bienvenidas y desde luego incorporadas. Usted es una persona, como nos ha recordado, que pertenece al territorio insular, y tiene un conocimiento cercano de la importancia de los aeropuertos —sin duda más que nadie—, que contribuyen a vertebrar el territorio, y más cuando estamos hablando de las islas, de Ceuta y de Melilla. Y quiero decirle que es muy importante que tengamos en cuenta qué está pasando con los aeropuertos de nuestro país y concretamente con los aeropuertos de Canarias. Señoría, los aeropuertos de Canarias —ha preguntado usted por ellos— van francamente bien, y estamos todos muy satisfechos, a pesar del diluvio que usted nos anunciaba —no un diluvio en Canarias,



ya que, afortunadamente, tienen ustedes un sol espléndido—. Fíjese en los datos acumulados al mes de diciembre de los aeropuertos canarios, que muy positivos: hay un incremento del 6,9 % del número de pasajeros y del 8,8 % en operaciones totales. Ha habido una subida del número de pasajeros en todos los aeropuertos y, por ejemplo, Tenerife Sur y Lanzarote han batido su récord en la historia de las islas en 2014. Es decir, tenemos unos datos fantásticos, señor Quintero, que creo que a todos nos llenan de orgullo. Además, a pesar de la crisis y de la situación en la que nos encontramos, se ha invertido y seguimos invirtiendo en aquellos aspectos que son esenciales. En el conjunto de los aeropuertos canarios la inversión ha ascendido a 146 millones de euros; la inversión realizada en 2014 asciende ya a más de 67 millones y la planificada para este año asciende a 89 millones. Y todo ello, señorita, sin tocar ni una pizca la operatividad de los aeropuertos. No hemos tocado ni una pizca su operatividad, lo que estamos haciendo es dotarlos de mayores sistemas de seguridad. Y eso lo hemos hecho siempre.

Por otro lado, me habla usted de la no elevación de informes a la reunión de la Unión Europea. Creo que se ha confundido —al menos así lo he creído—, porque es una reunión de la OACI. Yo voy a todas las reuniones de la Unión Europea y, como sabe, los ministros de Transporte estamos debatiendo los derechos de los viajeros, pero en ningún caso estamos con este tema, que repito que es de la OACI. Y a la reunión de la OACI en Montreal las propuestas se llevan de forma conjunta desde la Unión Europea, las llevamos los países de la Unión Europea de forma conjunta. España está ahí, y está colaborando en esas propuestas que llevamos a la OACI en representación de la Unión Europea. Por cierto, España va a estar en dos *working papers* sobre el peso de un total de diez. Por tanto, claro que tenemos presencia; tenemos un representante, un técnico cualificadísimo en la OACI. Allí estamos con nuestra presencia, con la presencia de España, y también con la representación de la sociedad civil española para que defienda asimismo y esté muy al tanto de los derechos de los viajeros, y especialmente de las personas que han sido víctimas de accidentes de aviación civil. Y desde aquí quiero agradecer a la presidenta de la Asociación de víctimas de accidentes aéreos, a doña Pilar, el esfuerzo que está haciendo y la participación tan activa que está teniendo en la OACI.

Otro asunto que me interesa dejar claro es el de la mayoría de capital en AENA. Señorita, en el año 2010 se aprobó un real decreto ley en el Parlamento de España. Ese real decreto ley lo aprobó el Gobierno socialista —por cierto, no lo trajo a esta Cámara para debatirlo antes de aprobarlo; lo digo, por aquello de las comparecencias— y posteriormente se llevó al Parlamento. Era la señora Salgado la que defendía aquel real decreto ley, en el que iban muchas cosas. Y, mire qué curioso: en aquel real decreto iba que el 49 % de los aeropuertos entraban a capital privado. ¿Qué hizo Coalición Canaria? Nada. No sé si entonces se abstuvo, pero le debió de parecer que no tenía nada que opinar. Tengo la comparecencia y lo que dijo el portavoz de Coalición Canaria en aquel momento. Por eso digo que hay que tener memoria para recordar qué decía uno antes y qué dice uno ahora. Esto es muy importante.

Los aeropuertos se configuran —decía el real decreto— como servicios de interés económico general. Y quiero recordar las palabras de la señora Salgado —ustedes con su abstención permitieron que el real decreto siguiera para adelante—. Por cierto, ya sabe cuál fue el proceso que estaba en marcha ¿no? Luego hablaré más por lo menudo. El proceso que estaba en marcha cuando yo llegué al Ministerio de Fomento era la enajenación de más del 90 % del aeropuerto de El Prat —se lo recuerdo— y del aeropuerto de Madrid-Barajas. Y la señora Salgado dijo: la norma va a introducir más transparencia, más eficiencia, más competencia —puntos suspensivos—, en línea con los cambios que se han introducido en otros países de nuestro entorno. Vamos a abordar este proceso con un nuevo marco regulatorio y de supervisión.

No me consta que a ustedes les preocupara mucho en aquel momento.

Quiero hacerle algunos comentarios con respecto a algo que me ha preocupado cuando usted lo ha dicho, porque lo último que me gustaría es que se generara cualquier tipo de alarma en relación con las responsabilidades y competencias que tenemos cada una de las instituciones públicas en materia de atención sanitaria a los ciudadanos de nuestro país. Señorita, el aeropuerto de Tenerife Sur cumple escrupulosamente con la legislación internacional en materia de asistencia sanitaria aeroportuaria, concretamente la establecida por la OACI, y está dotado, además, de los siguientes recursos, medios humanos y materiales: seis médicos, técnicos de medicina aeroportuaria en plantilla, que prestan servicio 24 horas, uno por turno; un técnico de medicina aeroportuaria, un DUE en plantilla; una ambulancia de soporte vital básico, que presta el servicio 24 horas al día los 365 días del año; una ambulancia de refuerzo para situaciones especiales en caso de emergencias, huelga, condiciones climatológicas, etcétera; un convenio de colaboración con el 112; nueve unidades de desfibriladores externos semiautomáticos, distribuidos por las diferentes zonas del aeropuerto; dos desfibriladores en el botiquín y un desfibrilador en la ambulancia. Por otra parte, hay 40 personas formadas para el uso de desfibriladores externos semiautomáticos.

Como sabe, como consecuencia de la caída de un trabajador de la compañía Iberia, el personal del aeropuerto, ante la gravedad de la situación solicitó al Ceops, al Centro de Operaciones Aeroportuarias de AENA, la presencia del servicio médico aeroportuario. La primera llamada al Ceops solicitando la intervención médica se produjo a las 15:51 minutos, y la presencia de personal sanitario en la ubicación donde estaba el trabajador se produjo a las 15:54, señoría, tres minutos después. Por favor, no haga usted demagogia, porque los temas de salud son sagrados para usted, me imagino, y para todos los españoles. Con toda la información que tenemos, se hizo todo lo que se pudo hacer, señoría. La información completa la tienen los servicios y también los servicios sanitarios, lógicamente, de la comunidad de Canarias. Señoría, ya sé que estamos aquí para que cada uno haga sus planteamientos, pero con las cosas de salud y de atención a la gente considero que hay que ser muy respetuosos, porque aquí están implicados muchos profesionales; y si usted tiene algo que decir, sabe dónde lo tendría que denunciar. La información que nosotros tenemos es que todo el mundo, que todo el personal sanitario actuó con la diligencia debida para atender a esta persona, como al resto de las personas que puedan tener algún problema.

Con respecto a la calima en Canarias, le tengo que decir que en abril de 2014 se publicó el nuevo estudio de obstáculos del aeropuerto de El Hierro, que actualizaba el anterior. Como consecuencia de ello se aumentaron los mínimos de visibilidad para permitir la operación segura en el aeropuerto.

Señoría, solo se ha producido una incidencia, la que usted ha comentado, y siento que los problemas meteorológicos puedan influir, yo también soy de provincias y tenemos que convivir con esto. Ya me gustaría a mí que esos incidentes fueran como los que yo he vivido hace años, cuando un día sí y otro también teníamos niebla, no podíamos salir del aeropuerto y, como usted sabe, cuando teníamos obligaciones en Madrid terminábamos viniendo en coche. Por lo tanto, senador Narvay, al final del año solo se ha dado una incidencia por el tiempo, la comentada por usted, y de ello, lógicamente, no tengo la culpa; es lo único que me falta, tener la culpa por el tiempo atmosférico. Pido disculpas a los usuarios, pero lo que no voy a hacer nunca es pedir a los técnicos que salga un avión cuando hay problemas, como usted puede imaginar. Esto depende exclusivamente —si un avión entra o sale—, y lo sabe de sobra, senador Narvay, de lo que decidan los técnicos. Todo se ha hecho para mantener siempre los más estrictos niveles de seguridad de la operación en el aeropuerto.

En definitiva, señoría, gracias por todo lo que usted ha aportado y le animo a seguir haciendo propuestas tan importantes en este campo de la seguridad operacional.

La segunda intervención ha correspondido al portavoz de la Entesa, don Carlos Martí. Me ha dicho que a él la seguridad operacional no le interesaba. (*El señor Martí Jufresa: Yo no he dicho eso*). He creído poder interpretar que a usted le interesaban otros temas. A mí me interesan también los temas que usted ha enumerado y, desde luego, estoy intentando que tanto la ministra como todo su equipo estén permanentemente a disposición de sus señorías, que es nuestra obligación. Tanto es así, señoría, que en todo momento hemos intentado estar lo más presentes posible en la Cámara, y me gustaría darle algunos datos que seguro que reflejan no lo que a usted le gustaría, pero sí, desde luego, la actividad que se ha tenido en el conjunto de las dos Cámaras. Han sido 149 preguntas con respuesta oral, 50 en el Congreso y 99 en el Senado; 35 interpelaciones, de las cuales 20 en el Senado; en control escrito llevamos respondidas más de 24 000 iniciativas. No sé si son conscientes de la tarea que esto significa, aunque nosotros la llevamos con muchísimo agrado y lo vamos a seguir haciendo.

Sobre el contenido de lo que usted plantea, conoce sobradamente las comparecencias que ha habido en etapas anteriores con otros gobiernos. Se lo digo simplemente porque me gustaría que también hubiera un poquito de generosidad por parte de todos.

Señoría, quisiera destacarle que en lo que va de legislatura ha habido un total de 74 comparecencias de altos cargos del departamento, 26 de ellas en el Senado, a las que habría que añadir las comparecencias por preguntas con respuesta escrita que en algún caso materialmente no daba tiempo a contestar. Aquí hemos estado todos y todo lo que hemos podido, y así lo seguiré haciendo, señoría, porque me gusta. Hoy, por ejemplo, estoy teniendo oportunidad de contestarles a ustedes sobre todos los planteamientos que me están haciendo, y lo hago con muchísimo gusto. También a usted, señor Martí, le animo a participar en esta elaboración y en este seguimiento de todos los indicadores y objetivos en seguridad operacional en este modo de transporte, como también he animado al resto. Lo hago, señoría, con mi mejor voluntad para trasladarle a la Cámara la importancia que tiene en España y en todos los países del mundo tener un sistema de seguridad operacional que sea preventivo, como he explicado, que esté perfectamente pautado, como decía antes el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y que se haga ese seguimiento sobre las incidencias que de forma aislada pueden no decirte nada pero que, sin embargo, son muy relevantes para prevenir otro tipo de incidencias. Por lo tanto, señoría, le animo a que siga haciendo aportaciones.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 404

26 de enero de 2015

Pág. 19

En cuanto a los temas concretos, en la medida en que el Gobierno puede va viniendo a esta Cámara para dar explicaciones en el Senado, en la Cámara de representación territorial, y así lo vamos a seguir haciendo en el año de legislatura que tenemos por delante.

Muchas gracias, señoría, aunque quiero hacer una última consideración, señor Martí. En la VIII Legislatura el que entonces era ministro de Fomento compareció en dos ocasiones, y en la IX Legislatura el que era titular compareció una. No vi nunca a la Entesa pedir explicaciones. No quiero decir que si otros lo hicieron en una ocasión yo tenga que hacerlo en media. No es eso. Y desde luego, como saben, el número de comparecencias de altos cargos del departamento ha sido prolija y lo va a seguir siendo, y la mía también. Estaremos siempre que podamos, y de facto ya lo estamos por los datos que le acabo de señalar.

Con respecto a la señora Candini, además de darle las gracias por su deferencia, le deseo que llegue pronto al acto de su pueblo, de donde es alcaldesa.

Señoría, todo puede ser criticable, pero creo que es justamente lo contrario. Venir a explicar a esta Cámara qué es ese acuerdo, qué contenido tiene, cuáles son sus plazos, cómo se elabora, quién lo elabora, quién interviene y ese seguimiento al que animo a todos creo que es la mejor y mayor garantía de que este va a ser un programa de éxito.

La señora Candini también me hablaba de la separación entre el regulador y el resto de los intervinientes. Hay una separación clarísima, por un lado, entre los proveedores de servicio, AENA y Enaire, y por otro, la Ciaiac, que como saben da cuentas a esta Cámara y depende orgánicamente del subsecretario del Departamento, o la del regulador, que está separado y que depende, como saben, de la Secretaría General de Transporte a través de la Dirección General de Aviación Civil, es decir, el modelo que tiene España no solo es que sea comparable, sino que incluso tiene una mayor separación que la que tienen el resto de países de la Unión Europea.

También me gustaría destacar, con respecto a lo que ha hablado de los aeropuertos, que el Gobierno en ningún caso está priorizando unos aeropuertos sobre otros. A mí me gusta hablar de los aeropuertos de todos los ciudadanos de nuestro país. Lo que hacen el Gobierno y AENA es mejorar la operatividad de todos los aeropuertos, el de Málaga, el de Barajas o el de El Prat. Por lo tanto, ese discurso tan localista creo que no es el adecuado en unos tiempos como estos en los que todos los ciudadanos vivimos en un mundo globalizado y donde la mayor ventaja, como luego diré, es que todos los aeropuertos, funcionando en red, tienen garantizada su viabilidad, la conectividad y la vertebración de nuestro territorio. Concretamente en los aeropuertos de AENA en Cataluña los datos no pueden ser mejores, señora Candini. Los datos de 2014 son muy positivos. Ha habido un incremento de un 4,2 % en el número de pasajeros totales —más de 40 millones, que se dice pronto— con respecto al mismo periodo del año anterior. Hay que resaltar la subida de pasajeros internacionales, que en Cataluña ha supuesto un 5,4 %.

También me gustaría señalar lo que hemos invertido en Cataluña en aeropuertos. En 2012 la inversión ascendió a 153 millones de euros y a 63,9 en 2013; la inversión en 2014 asciende a más de 17 millones; y en 2015 superará los 72 millones. Además, los aeropuertos en Cataluña, en su conjunto, han tenido un EBITDA en el año 2013 de 432 millones de euros; una inversión pendiente de amortizar, señoría, de más de 3000 millones de euros; y una deuda imputada de 1677 millones.

Eso es en lo que trabajamos —aunque no está su señoría— y por lo que trabajamos: por una política de reducción de costes innecesarios, de mejora de la eficiencia y para mejorar los ingresos de explotación.

Quiero decirle también a la señora Candini que nosotros vamos a seguir trabajando en esa línea. Como bien sabe, señora Candini, cuando llegamos al Gobierno nos encontramos con un proceso en marcha, un proceso, por cierto, de enajenación de más del 90 % del aeropuerto de El Prat y del aeropuerto Madrid-Barajas, aprobado por una orden ministerial que no tenía siquiera informe de la Abogacía del Estado. Y lo digo así: no tenía informe de la Abogacía del Estado, y ahora me dicen que les parece poco que venga a contar un acuerdo de Consejo de Ministros después de su aprobación.

Por tanto, lo que yo quiero trasladarle a la señora portavoz de Convergència i Unió es que no creemos en trocear los aeropuertos. Su señoría se ha referido al informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el cual respeto, pero saben que no es un informe vinculante y que, por cierto, dice lo mismo que ya dije en su momento. Por tanto, no se trata de una sorpresa, pues ya se habían manifestado en ese sentido.

Miren, todos los grupos aeroportuarios de Europa —aeropuerto de París o Fraport— están consolidándose en estos momentos como grandes grupos para competir con el resto. En este sentido, AENA se encuentra en estos momentos en la mejor disposición para poder competir con otros países de nuestro entorno, y eso lo puede hacer, afortunadamente, porque cuenta con un tejido muy potente de aeropuertos que funcionan en red.

Señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, muchas gracias por su intervención y por sus aportaciones. En primer lugar, quiero decirle que esto no es un seminario, señoría. La comparecencia de un ministro en la Cámara lo que intenta es trasladar las iniciativas que está llevando a cabo el Gobierno, y también recibe críticas, como las que he recibido de usted. Y no le voy a decir que me encanten las críticas, pero las admito con una cierta normalidad. Pero, desde luego, esto no es un seminario. Los grupos políticos intervienen aquí para hacer sus propuestas, para criticar al Gobierno y para añadir, modificar o hacer aportaciones. Por tanto, el contenido de un seminario es otro. Como usted sabe, yo he sido parlamentaria y así lo he hecho cuando estaba en la oposición. Y lo que intento hacer ahora en el Gobierno es sumar. Yo entiendo que usted pueda decir que esto es un escarnio. Sin embargo, al contrario que usted, considero que estoy cumpliendo con mis obligaciones en esta importante materia de seguridad. A usted no le parece el asunto adecuado y a mí sí me lo parece. A mí me parece de los más importantes, sobre todo porque nos encontramos ante una actuación que tiene que ser preventiva y hemos de intentar que se produzcan el menor número de incidencias, no digo ya de accidentes, lo cual se consigue con actuaciones preventivas.

El primer borrador de mayo, sinceramente no lo conozco. Si está en algún sitio, a mí, desde luego, nadie me lo dio. Me lo podían haber dado, pero no me lo dieron.

Usted ha hecho algunos comentarios en relación con la notificación a la Unión Europea, respecto a la diferencia entre negligencias graves y mala fe, o la que hace referencia a doblar los accidentes. La modificación de la Ley de seguridad aérea para introducir en nuestro ordenamiento el PESO preveía que el programa estuviera aprobado en marzo de 2012. A partir de ahí, como sabe, OACI pone en marcha el anexo 19 del Convenio de Chicago y, por tanto, los técnicos del departamento han tenido que esperar porque, lógicamente, tenían que poner en marcha todas las aportaciones e indicaciones. Todo ello se ha llevado a cabo. La Unión Europea hizo una encuesta voluntaria en la que recogía algunas aportaciones que tenían que hacer los distintos países. Lógicamente, todas esas aportaciones —creo que en breve se hará otra— están incorporadas, como no puede ser de otra manera, pues de lo que hablaba la Unión Europea en esa encuesta que llevó a cabo es precisamente de ese modelo, de esa parametrización —si me lo permite—, de los parámetros e indicadores que tienen que ser evaluados de forma permanente, que son los que han incorporado los técnicos de AESA. Por lo tanto, señoría, hemos constituido el comité, hemos aprobado el manual de aplicación del programa, hemos elaborado el documento unificado del programa en colaboración con todos los proveedores, el Plan de seguridad operacional, se ha trabajado en las resoluciones de los organismos públicos supervisores y se ha trabajado, desde luego, excelentemente bien, a mi juicio. Esta es una labor que desarrollan los técnicos, pero no se olvide de una cosa, señoría, que yo tengo una obligación: la dirección de las políticas del departamento. Lo recordaba el portavoz del Grupo Parlamentario Popular: una cosa es que los técnicos lo elaboren —técnicos excepcionales, por cierto, a los que ya he dado las gracias— y otra cosa es que la labor se impulsa por el Gobierno. Ya sabe usted que estamos para lo malo, pero cuando se impulsan actuaciones positivas, eso lo impulsa el Gobierno. Esto no es cuestión de ponerse una medalla, esto significa que lo que pasará a la historia es que la Agencia de Seguridad Ferroviaria fue aprobada en España por un Gobierno Popular. ¿Quién ha hecho posible la agencia? Por supuesto, los magníficos ingenieros y técnicos que tenemos en el Grupo Fomento, pero también en la sociedad civil, que han aportado muchísimas ideas, lo cual no quiere decir que sea este Gobierno el que lo ha impulsado y llevado a cabo.

Señoría, en cuanto a la Unión Europea, son varios los Estados los que han publicado un documento que se denomina Programa. Sin embargo, España es pionera en la aprobación de disposiciones legislativas de mayor rango para proteger el uso de información de seguridad recopilada y las fuentes que la facilitan. España es pionera en la elevación del rango de la política de cumplimiento del PESO y respecto a la que permite a los proveedores, en el marco de sus sistemas de gestión de seguridad —el SMS o mecanismos equivalentes—, gestionar internamente desviaciones de seguridad operacional. España es el país que mayor rango ha dado a la aprobación de sus respectivos documentos. Le voy a hablar de otros países. Reino Unido: su programa estatal ha sido aprobado por la Autoridad de Aviación Civil; no ha pasado por el Consejo de Gobierno, ni por supuesto por los parlamentos ni nada que se le parezca. En Francia, el programa es una carta de compromiso del director de Aviación Civil. En Finlandia, la Agencia de Seguridad Operacional del Transporte ha publicado un documento describiendo su programa y nada más. Y Alemania ha anunciado a la Agencia Europea, en septiembre de 2014, la publicación de un documento; lo ha anunciado, todavía no lo tiene. Y fuera de Europa, Estados Unidos dispone de políticas de programas y de objetivos aprobados por la Autoridad de Aviación Civil norteamericana, la FAA. Y en Canadá, el Transport Canada, el departamento de Canadá que regula el transporte, ha publicado un documento. Por tanto, señoría, en ningún país de los que yo conozco se le ha dado la importancia que debe de tener, se ha

elevado su rango o se ha traído a las Cámaras; a esta que representa al territorio, previa su aprobación en el Congreso de los Diputados.

Señoría, me gustaría destacar un asunto que me parece de especial importancia. La Agencia de Seguridad Aérea llevó a cabo en 2013, como le decía antes, una encuesta voluntaria. A dicha encuesta se adhirieron 15 Estados europeos y, siguiendo un esquema de pregunta-respuesta, se informaba sobre el estado de implantación de los distintos elementos que conforman el PESO. Por tanto, como le digo, con el Real Decreto 995 de 2013 se ha dado respuesta a todo eso que planteaba la encuesta. ¿Y sabe por qué se estaba realizando la encuesta? Precisamente para analizar qué estaban haciendo los países de la Unión Europea, cuál era su metodología de trabajo y cómo pensaban avanzar.

También me gustaría decirle, señoría, que el Ciaiac —ya que usted me solicitaba datos— ha abierto un total de 15 investigaciones sobre accidentes en el año 2014 y 18 investigaciones sobre incidentes graves.

Y, en lo que respecta a investigaciones de accidentes de aeronaves ultraligeras, se ha abierto un total de 23 investigaciones. Y en 2014 se ha publicado un estudio de prevención de accidentes de aviación general al que se ha dado amplia difusión entre las principales organizaciones relacionadas con este tipo de operación. Señoría, todos estos informes de la Ciaiac, como sabe su señoría, son públicos.

Otro aspecto al que usted se ha referido y que me gustaría poner sobre la mesa es la siguiente etapa después de la aprobación, que es el PASO, lo que se conoce como Plan de acción de seguridad operacional. El PASO, si me permite la expresión, es un producto del proceso de gestión de riesgos, es cómo gestionar los riesgos.

¿Y por qué? Pues porque, lógicamente, si uno ha tenido una serie de incidencias, tomas nota de todas y cada una de ellas, y las analiza, se puede llegar a conclusiones que permitan que no es que se pueda producir otro incidente, sino que no se produzca ningún accidente. Por lo tanto, lo que hace el PASO es establecer qué actividades se tienen que realizar para que eso ocurra. Perdón, porque puede parecer simple, pero esta metodología no existía; por ejemplo, en sanidad lleva existiendo muchos años, pero aquí no existía. Y eso es lo que estamos precisamente haciendo. Por consiguiente, lo que hay que hacer es fijar esos objetivos que están haciendo los técnicos, todas las actividades que tienen que hacer todas los organismos y la actividad que tienen que hacer todos los agentes del sector; es decir, todos los proveedores. Por eso era tan importante aprobar el real decreto de trabajos aéreos, porque ese es otro asunto muy relevante y que tiene mucho que ver con la seguridad. Por tanto, es un objetivo prioritario para el Gobierno, y el programa ya tiene los plazos para llevarlo a cabo y, como sabe, al final de la evaluación del primer año se comparecerá en esta Cámara para explicar cuál ha sido el impacto de la puesta en marcha. Además, debo decirle que en todo este proceso de implementación del PASO cuento también con la aportación de sus señorías, porque me parece que es muy relevante para las mejoras que se puedan poner en marcha.

Y señoría, le doy las gracias por sus comentarios y sus opiniones, que desde luego son importantes.

Con respecto a la privatización de AENA —que usted llama privatización de AENA y curiosamente no llamaban privatización de AENA en el año 2010—, voy a decirle lo que se ha hecho a lo largo de todo este tiempo y qué es lo que nos proponemos hacer. Señoría, le voy a dar algunos datos concretos —si no me falla la memoria, que con los años ya se sabe que uno la va perdiendo— que son bastantes relevadores. A nosotros, en todo momento lo que nos ha guiado es lograr tener un gestor aeroportuario eficiente y que cumpla dos grandes objetivos: cohesionar y vertebrar España y, en segundo lugar, lograr que una de las palancas de nuestro desarrollo, que es el turismo, tenga a su disposición los mejores aeropuertos del mundo. Y algunas cosas se han conseguido. Por ejemplo, hemos conseguido mayor eficiencia y mayor competitividad. Señoría, le daré a continuación algunos datos, cómo era la caja cuando llegamos, que tenía un agujero, y cómo es la caja hoy en día; cómo está la compañía ahora y cómo estaba en 2011 cuando llegamos al Gobierno; y que nos encontramos con una ley del Partido Socialista, la 13/2010, que preveía la entrada de capital privado en AENA, el 49 %, y había un pacto político en Cataluña para que eso se llevara a cabo. En un período que era de transición, en que iba a entrar otro Gobierno, es cuando se aprueba por orden ministerial este proceso e incluso se hace sin el informe de la Abogacía del Estado.

Señoría, AENA sigue siendo pública; los profesionales de AENA siguen siendo empleados públicos, y AENA sigue siendo una empresa pública de la Administración General del Estado.

Otro asunto importante. Señoría, ustedes habían puesto en marcha ese proceso y, sin embargo, no se habían preocupado de regular cómo iba a ser la supervisión con la entrada de empresas privadas a gestionar los aeropuertos públicos. Nosotros lo hemos hecho, y por eso hemos aprobado lo que es el DORA —que tiene que haber un documento de regulación aeroportuaria— y, señoría, ese documento tiene que establecer los estándares de capacidad, los estándares de calidad del servicio, las condiciones mínimas

del servicio de las infraestructuras, las inversiones previstas en cada quinquenio, los niveles máximos anuales de ingreso medio por pasajero, los valores que permitan establecer incentivos o penalizaciones por calidad de servicio. En el Consejo de Ministros del 11 de julio de 2014, el Gobierno autorizó los trámites para la entrada de capital privado en AENA, con esa regulación aprobada. Y, el pasado 27 de agosto, Enaire publicó el concurso para la selección del núcleo estable, y todo con absoluta transparencia. ¡Si no hay mayor transparencia que lo que aparece en el *Boletín Oficial del Estado*! Y eso es lo que se ha hecho, y se ha buscado un socio industrial, un socio financiero, un socio internacional; se han conseguido ofertas que suponen más de 10 veces el Ebitda de la empresa. Y, en lo que se refiere al tramo de OPV y el contrato de auditoría de cuentas de la sociedad y la emisión de las cartas de conformidad, como usted sabe, ha habido una recomendación de la Abogacía del Estado, que aunque en todas las privatizaciones que se han llevado a cabo y todas las entradas de capital privado que se han hecho siempre ha sido el auditor de la *comfort letter* el mismo auditor, la Abogacía del Estado ha entendido que debería ser otro distinto y por eso, como usted sabe, se ha sacado a concurso. Y ese es el proceso que está en marcha, todo es absolutamente transparente, porque creemos en el modelo. En lo que no creemos, señoría —se lo digo con toda sinceridad, y hay muchos de los que están hablando en este momento a los que tampoco les gustaba nada— es en la enajenación de El Prat y de Barajas, estaban enajenado parte de las joyas de la corona, y nosotros no lo estamos haciendo.

Por lo tanto, ese es el proceso que se está llevando a cabo. Además, señoría, como le decía antes, las cifras son demoledoras. Teníamos un saldo de caja negativo de menos 400 millones. ¿Sabe con qué pagamos la nómina? Con la cuenta de proveedores. Y hoy, a finales de 2013, que son los datos que puedo dar en esta Cámara, el EBITDA era de 1800 millones, y estamos amortizando deuda. Por cierto, les oigo hablar a veces de la deuda. La deuda, en el año 2004 no era ni la tercera parte de la deuda que nos hemos encontrado en AENA; lo digo, porque luego se habla de la inversión. No, eso es lo que se dice, y de esa etapa, de aquellos polvos, estos lodos; de aquella etapa de las terminales sin viajeros. Es así. Y usted me pondrá otros ejemplos, y yo le diré que estoy encantada de oírle, pero le puedo asegurar que la parte de inversión de AENA, el CAPEX desde luego no tenía nombre; nosotros seguimos invirtiendo pero no en terminales sin pasajeros. Yo soy responsable de los de AENA y, por lo tanto, en los aeropuertos de AENA, en estos momentos el CAPEX es el adecuado a las necesidades operativas del servicio.

Señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular, muchas gracias por su intervención; muchas gracias por traer aquí lo que ha sido la acción del Gobierno, los compromisos que la ministra adquirió en esta Cámara y los compromisos que se están llevando a cabo.

Efectivamente, señoría, llevamos tres años de legislatura, tres años que han sido ciertamente muy complejos, años en los que hemos llevado a cabo reformas estructurales; años en los que, afortunadamente, podemos decir que hemos llegado al año 2015 y están mejorando todos los modos de transporte. Hemos cerrado el año 2014 con más de 480 millones de toneladas transportadas en los puertos españoles, en los puertos de la red del Estado, y con un beneficio de más de 200 millones. Como dije recientemente, hemos cerrado el año 2014 en AENA con casi 190 millones de viajeros; hemos cerrado con más de 140 millones de viajeros internacionales; estamos mejorando, como usted sabe, el número de viajeros en la red ferroviaria, larga distancia y alta velocidad, con incrementos que han llegado a más del 29 % —estamos ya en más de 29 millones de viajeros—; está creciendo el tráfico, el transporte de mercancías en carreteras y, por primera vez, está aumentado el transporte ferropuertoario, el transporte de camiones a coches, etcétera.

¿Y cómo lo hemos hecho? Pues lo hemos hecho porque, a pesar de la crisis, se han hecho algunas cosas bastante relevantes. Por ejemplo, aunque había crisis, hemos congelado las tarifas aeroportuarias. Con la ley del Partido Socialista las tarifas crecían un 4,7 %. El Gobierno que está sustentado por el Partido Popular ha conseguido que el incremento de las tarifas de aquí a 2025 sea cero. Pero lo hemos hecho también en puertos, porque hemos bajado las tasas tanto de utilización como de espacio, de ocupación, entre el 5 y el 7 %. Por ejemplo, hemos bajado todas las tarifas que tienen que ver con esa conexión ferropuertoaria, de tal manera que quien saca mercancías también a través del ferrocarril tiene bonificaciones.

Por lo tanto, se ha hecho una política para mejorar el conjunto de los modos de transporte. Estamos velando por mejorar la seguridad en todos los modos de transporte, como usted muy bien señalaba. Queda muchísimo por hacer, porque todavía tenemos que realizar muchas mejoras en este año que nos queda de legislatura. Y, desde luego, vamos a intentar implementarlas a lo largo de este año, como digo, en lo que queda de legislatura. Pero en todo momento, señoría, estamos trabajando conforme al programa que se ha presentado en esta Cámara y mejorando en lo que podemos. No dudo de que tengamos muchísimas cosas

que mejorar y, como sabe, este año, por primera vez, estamos destinando todos los recursos del Grupo Fomento a inversiones nuevas y a inversiones productivas.

Muchas gracias, señora presidenta. Estoy de nuevo a disposición de sus señorías.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora ministra.

Pasamos entonces a ese segundo turno de intervenciones, que en esta ocasión será muy puntual, de cinco minutos máximo por intervención, tal y como habíamos acordado en Mesa y Portavoces.

En primer lugar, tiene la palabra el senador Quintero por el Grupo Parlamentario Mixto.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora ministra, por algunas de las contestaciones que me ha dado. Es verdad que ha intentado contestar a casi todo lo que le he planteado y por ello le doy las gracias. Yo creo que se ha equivocado en una de sus respuestas. Nunca he hablado del retraso del PESO. Me achaca que le critique su retraso. Quizá otro portavoz se lo dijo, pero yo no lo dije. Yo no nombré a la Unión Europea, sino que hice referencia a la conferencia de alto nivel de la OACI que se celebrará en Montreal en los próximos días, del 2 al 5. Hice referencia a las propuestas que llevaba España a esa conferencia de alto nivel que se va a celebrar de la OACI, no de la Unión Europea. Quiero dejar claro esto.

Hay otra cosa que me preocupa y que también quiero dejar clara, como dije al principio. En relación con el aeropuerto de El Hierro dije que estaba completamente de acuerdo, que no ponía en duda los mecanismos de seguridad que se habían adoptado. Lo que recrimino es que en vez de bajar de categoría el aeropuerto para que no pasen estas u otras cosas más a menudo —porque hablé de esto, pero puedo decir que en Navidad en más de diez vuelos se quedaron las maletas de todos los pasajeros porque el peso de la aeronave, que es limitado, también se bajó—, tomemos las medidas para que se pueda seguir operando como anteriormente implementando medidas de seguridad como las que tienen otros aeropuertos que con calima operaron, como, por ejemplo, La Palma, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, que operaron con total normalidad teniendo una calima igual o mayor que la que teníamos en El Hierro, con una visibilidad de unos 3 kilómetros. Por tanto, quiero dejar claro que no pongo en duda, como ya le dije en mi primera intervención, lo que se ha hecho, pero lo que le digo es que en vez de bajar la categoría del aeropuerto, se articulen medidas para arreglar los problemas.

Si usted lee mis intervenciones de 2010, de antes y de después, con los exministros Álvarez y Blanco, podrá ver lo duro que era y que nos abstuvimos respecto a la privatización porque nosotros planteábamos otra manera diferente para Canarias, la misma que planteamos ahora. Porque en esa privatización —que yo no estoy de acuerdo con que fuera tal—, en ese modelo de gestión de 2010, solo había dos aeropuertos, como usted ha dicho, El Prat y Barajas —ahora Adolfo Suárez—. Exclusivamente estaban esos dos aeropuertos y ningún aeropuerto canario, con lo cual, nos abstuvimos argumentando lo que le estoy diciendo, que creíamos —igual que ahora— que para Canarias, por su sistema especial, por ser región ultraperiférica, y por lo que le dije antes, por los informes que tenemos, debería hacerse una gestión aeroportuaria diferente, diferenciada del territorio continental, porque los aeropuertos son vitales para todo y, por ello, vuelvo a ratificarme.

Ha dicho que no me había preocupado. He hecho varias preguntas sobre seguridad al Gobierno, una de ellas sobre las cuasi coaliciones que ha tenido en diferentes años, otra, sobre las conclusiones del informe que la AESA realizó entre 2012 y 2013. Por tanto, sí me he preocupado por esto. Es verdad que a lo mejor no directamente mediante interpelaciones a usted, señora ministra, pero sí a su ministerio. Y su ministerio me responde a una de ellas diciendo: Los datos específicos sobre las cuasi coaliciones respecto al número de incidentes y sus severidades, a día de hoy, no son publicados oficialmente por Eurocontrol. Mire, el documento PRR de Eurocontrol del año 2010 y posteriores, basándose en los datos que facilita AENA, ha calificado 47 incidentes de severidad A y 95 de severidad B este año. Es evidente que Eurocontrol sí los publicó. Y estas son respuestas que me dirige su ministerio. A lo mejor tendría que pedirle a quien me haya respondido que me diga la verdad. Esta es la realidad y mi preocupación al respecto.

Señora ministra, no hago demagogia, por lo que no he querido nombrar el incidente de Tenerife Sur. No voy a decir nombres porque no hago demagogia con esto. Me dolería mucho hacerla. Pero es una realidad que se han reducido los servicios esenciales médicos en aeropuertos canarios y, en este caso, lo que usted ha dicho es verdad, el médico tardó tres minutos. Pero también es verdad que tuvieron que esperar quince minutos para que se encendiera el desfibrilador y que las primeras atenciones las llevaron a cabo los propios compañeros de trabajo. Esto lo afirman los trabajadores de Iberia que estaban allí presentes. Yo no pongo en duda para nada a los profesionales, pero lo que digo es que en aeropuertos que reciben

algunos meses ocho millones de pasajeros como el aeropuerto del Sur, deberíamos tener una ambulancia medicalizada completa y un servicio médico mucho mejor que el que tenemos actualmente para que no sucedan casos como este y para poder atender no solo a los viajeros, sino a los propios trabajadores del aeropuerto. Esto es lo que le planteo. En ningún momento la hago culpable de lo que ha pasado. No hago demagogia con eso. Pero le planteo que deberían reforzarse estos servicios médicos en el aeropuerto del Sur y en otros aeropuertos de Canarias.

Respecto al tema del que estábamos hablando, el del Programa estatal de seguridad operacional, es muy técnico y no le he criticado absolutamente nada. Me parece que es fundamental la recomendación de la OACI y que es positivo para España. El senador Mateu ha dicho que le quitamos brillo o valor a la intervención. Yo alabo lo que ha hecho el Gobierno en este caso, sin embargo, hablaría de otros temas que también hemos solicitado y que para nosotros son importantes, como los que le he planteado aquí y en los que hay que seguir trabajando.

En cuanto a los augurios que hacía yo sobre los datos positivos, claro que me alegro de los que ha habido en Canarias, como el aumento del 6,9 %. Es verdad que en estos dos últimos años —con este, tres últimos años— hemos ido aumentando, récord tras récord, las visitas turísticas en nuestros aeropuertos. Es una realidad y creo que todos nos alegramos de ello. Pero yo le hablo de augurios, por ejemplo, como el de que en el tránsito interinsular han subido los billetes un 14 % en tres años. Las compañías aludían al precio del petróleo. Usted hace poco se reunió con ellas y dijo ante los medios de comunicación que les pidió que bajaran el precio, puesto que ya es estable la bajada del precio del crudo, uno de los factores que más encarece el billete, como usted sabe. En Canarias tienen una OSP. Oblígueles. Tiene el arma. Obligue a las compañías a bajar los precios, puesto que el precio del crudo ha bajado y es estable.

La señora PRESIDENTA: Senador Quintero, ya se ha pasado sobradamente de su tiempo.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señora presidenta.

Señora ministra, lo que le digo es que atienda a las reivindicaciones que le hago a usted y que les hacía a los anteriores ministros, que, desgraciadamente, son reales, son las que padecemos los que vivimos allí y no se han solucionado. Es mi reivindicación, día tras día, en esta Cámara. Lo fue en la legislatura pasada con miembros del Partido Socialista en el ministerio. Si tuviera tiempo y se leyera alguna de mis intervenciones, vería que también he sido muy crítico con la política que llevaron en Canarias con AENA.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

El Grupo Vasco no está.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, senador Martí, tiene usted la palabra.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidenta.

Solo dos consideraciones de manera muy sintética. Vamos a ponernos en el supuesto teórico de que usted tiene razón, que la gestión del Gobierno socialista fue un desastre descomunal, que no se hizo nada, que no sirvió para nada, que hundimos los aeropuertos en la miseria y que usted en tres años ha conseguido darle la vuelta, demostrar que los aeropuertos, que AENA puede funcionar magníficamente y que todo es un grandísimo éxito. Entonces, señora ministra, ¿por qué privatiza usted AENA? ¿Por qué? Se lo pregunté en la interpelación, no me contestó y se lo vuelvo a preguntar hoy, ya que usted saca el tema: ¿cuál es el valor añadido de que entre capital privado en el grupo AENA? ¿Qué aporta a todo esto tan fantástico que ya sabe hacer usted o conseguir que se haga al frente de AENA? ¿Qué aporta? ¿Por qué no quiere un modelo como el de Puertos del Estado, que es auténticamente descentralizado en red, y en cambio apuesta por la privatización —de entrada, en un 40 %— del capital de AENA? Nunca consigo que me dé una explicación. ¿Qué aporta? ¿Cuál es el valor añadido de esta privatización?

Y segunda consideración. Usted pide generosidad, pero no he cuestionado cuántas veces ha venido. Usted ha conseguido hacer un hueco en su agenda y nos ha hecho el favor de venir, la presidenta ha pedido al presidente del Congreso que habilitase unas fechas en el mes de enero, ha solicitado una autorización excepcional... Muy bien, pero mi pregunta es que si usted hace este esfuerzo en relación con este tema, por qué no lo hace también en relación con las otras cuestiones que le hemos solicitado. No me ha contestado, señora ministra, ¿por qué en relación con este tema y no con los otros?

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.



La senadora Candini ha excusado su presencia.  
Por lo tanto, tiene la palabra el portavoz socialista, el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, por seguir el orden de la primera intervención, le diré que para que esto sea verdaderamente una comisión parlamentaria de trabajo de una Cámara legislativa tenemos que disponer de documentos y se han de tratar y evaluar, como se ha hecho siempre que hemos venido a debatir y a hacer aportaciones. Lo que nosotros criticamos no es que se debata o que se trabaje sobre planes de seguridad operacional, sino que se traiga a posteriori.

Mi segunda crítica es que usted dice que es algo muy importante y que es un asunto adecuado pero, como le he dicho en mi anterior intervención, yo no discutía la importancia de este asunto. En este sentido, ya en 2010 dijimos por unanimidad que sí y en 2011, en relación con la ley, y después lo intentamos con los reglamentos que se mandaron a las comunidades autónomas, pero es curioso que después de haberlos mandado no quedasen en el ministerio. En cualquier caso, prefiero no entretenerme en eso porque creo que hay cosas más sustantivas. A lo que iba, repito que me parece muy importante, ¿pero acaso tenemos que pensar que la señora ministra no considera importantes aquellos temas sobre los que no ha comparecido? ¿La señora ministra solo comparece en este caso porque lo considera importante? La verdad es que al final nos enredamos en una madeja de la que no se puede escapar.

Lo que nosotros estamos diciendo es que hay temas que son muy importantes, sobre los que incluso usted ha pedido comparecer en esta Cámara, pero no lo ha hecho y nos parece mal; eso es lo que queremos subrayar. Sin duda, hay que debatir este tema, pero no a posteriori y tampoco como punto primero después de tres años de comparecencias en comisión. Por supuesto, no es el primero porque, además, ha habido asuntos previos sobre los que no se ha querido comparecer.

En cuanto a la privatización de AENA, le diré que el juego con el lenguaje nos lleva a engaño y a confusión, y que además creo que no se hace erróneamente ni por descuido, sino que usted era consciente cuando hablaba de que el 90 % de los aeropuertos se iban a enajenar —El Prat y Barajas—, estaba confundiendo el lenguaje porque hacía un uso inadecuado de la palabra. No se estaba enajenando, no se estaba vendiendo el patrimonio, pero ahora sí se está privatizando, ahora sí se deja de ser dueño de la mitad de AENA porque dentro de unos días dejaremos de ser dueños del 49 %. Lo que se hizo en su momento fue concesionar, y usted sí utilizó la palabra correcta —en mi opinión— y quedará constancia en el acta. Esa era una opción, por un tiempo limitado, de manera que el Estado, al final de un plazo, podía volver a retomar la gestión. De hecho, la propuesta que venimos haciendo todos los grupos —y creo que el primero en plantearlo formalmente en reuniones en esta Cámara fui yo— es que tenemos modelos de éxito en este país, como el caso de Puertos del Estado, que podrían servir para construir un modelo en red descentralizado que incentivara la competencia y que diera espacio a las comunidades autónomas. Sin embargo, usted no ha discutido con nosotros los distintos modelos sino que ha aplicado su mayoría absoluta y ha decidido privatizar porque, como ha dicho en esta comisión, cree en el modelo. Yo creo en otro y, dado que los Gobiernos van turnándose, ¿no sería conveniente que nos pusiéramos de acuerdo en relación con algo tan importante, y más cuando no nos quedan muchas cosas que privatizar?

Además, queda pendiente la pregunta que se planteaba el senador Martí. Por cierto, me llama la atención y quiero subrayar —como ya le dije en el Pleno— lo que considero una mentira grave y es que dijo que AENA estaba a punto de quebrar o en riesgo de quiebra en el año 2011. Hoy no ha llegado hasta ese extremo, y me felicito por ello. En este sentido, ha dicho que estaba mal porque tenía un saldo de caja negativo. Sí, y un EBITDA de más de 800 millones y con un resultado de explotación de 35,7 millones, como está recogido en el documento que usted ha enviado a la CNMV. Por tanto, me pareció un exceso y quiero volver a subrayarlo porque, además, fue desafortunado. De hecho, en ningún lugar del documento que usted ha enviado a los inversores les dice que hubiera riesgo de quiebra en el año 2011; en ningún momento. Es más, en ese año se invirtió la pérdida de pasajeros y se produjo un aumento de 12 millones de pasajeros, de modo que se superaron los 200 millones, tal y como también recoge en el informe que ha enviado a la CNMV. Por tanto, no había mala gestión en los aeropuertos en el año 2011 y voy a defender esa idea, aunque usted defienda lo contrario. Además, creo que el aumento del número de pasajeros, después de dos años de pérdidas, significa que algunas cosas se estaban haciendo bien. Es verdad que había una apuesta por las inversiones, pero es que era necesaria y, de hecho, fíjese qué contraste de opiniones, y es que usted nos dice que estaban equivocadas y, sin embargo, en el documento que manda a la CNMV indica que fueron un acierto porque aparece textualmente que las inversiones que se hicieron han permitido el crecimiento del aeropuerto y que son un factor de competitividad muy importante con los

competidores de AENA a nivel mundial, lo que fortalece a la compañía y debe animar a los inversores. Pues a ver si nos ponemos de acuerdo porque, o fuimos desastrosos, o no lo hicimos tan mal. Creo que, como en todos los casos, ha habido aciertos y errores; en este sentido, le diré que he sido alcalde y que no he tenido ningún problema en decir a mis vecinos cuándo me equivocaba. Incluso algunas cosas las levantaba después de hechas y me parece que eso es lo normal en política, pero lo que me parece insoportable es que se diga que todo lo anterior fue un desastre. Eso también nos pasa con la deuda, que después de oírle decir que la deuda era insoportable, ahora no podemos saber cuál es la deuda que tiene usted porque no hay manera de que nadie en el ministerio nos lo indique.

La señora PRESIDENTA: Ya ha consumido su tiempo, señoría. Vaya terminando.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Muchas gracias.

Desde luego, aunque mi tono pueda resultar vehemente, intento que sea respetuoso y espero que lo entienda así.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta.

Quiero resaltar que la señora ministra venía a hablar en esta comparecencia sobre seguridad, a petición propia, como he dicho en mi anterior intervención, pero todos ustedes se habrán podido dar cuenta de que la señora ministra ha venido con toda la lección aprendida, lo que demuestra su solvencia a la hora de afrontar los temas que son competencia de su departamento. Por eso, frente a las afirmaciones del señor Fernández Ortega —que ha utilizado un tono vehemente pero muy respetuoso—, me atrevería a decir que esto no ha sido precisamente un seminario devaluado ni mucho menos. Quiero decir que debido a esa preparación y a ese conocimiento de los asuntos de su ministerio —como es su obligación— podríamos considerarla como una magnífica exposición acerca de una situación, la de la seguridad, que afecta al sistema de aviación civil, por las repercusiones que tiene tanto en el ámbito de los indicadores económicos como, fundamentalmente, en nuestra internacionalización y nuestro turismo, que son factores muy importantes y que aportan mucho a la riqueza española. Por eso, señora ministra, permítame que le diga en nombre del Grupo Parlamentario Popular que se le agradece esa explicación tan prolija, tan sensata, tan sencilla que nos ha traído esta tarde sobre un aspecto tan importante, insisto, como es la seguridad.

La señora ministra también ha hablado de que, en este supuesto, tendríamos que tratar de evitar los discursos localistas, pensando en que la aviación civil es una materia que hay que abordar desde el plano de la red, y que precisamente la gestión de nuestros aeropuertos en red es lo que da solvencia a todo el entramado de nuestra aviación civil.

¿Qué se puede decir acerca de la transparencia del Gobierno del Partido Popular y, en concreto, del Ministerio de Fomento en relación con todas las actuaciones que lleva a cabo? Precisamente, que se da publicidad a todas las cuestiones que se están realizando y que tiene tal importancia para la generación de empleo y para la mejora del PIB que todo se publicita. Y no se trata solo de ver las cosas que se hacen, sino de ver que la señora ministra, entre comillas y con cariño, es pródiga en sus intervenciones en el sentido de explicar de cabo a rabo, como ha hecho esta misma tarde, lo que traía entre manos con el PESO.

Señor Fernández Ortega, señorías, ustedes se indignan mucho cuando dicen que no se les ha pedido opinión para la elaboración del PESO y del PASO, pero permítanme que les diga modestamente que es mejor que lo realicen los técnicos y que se tengan en cuenta sus aportaciones, que han sido fundamentales. Además, no olviden —lo ha dicho la ministra de Fomento precisamente— que el plan es revisable anualmente. La ministra se ha ofrecido a que se reciban aportaciones en esos cuatro años de vigencia que tiene el plan para poder realizar alguna mejora técnica, si es que procede, en un momento determinado. Además, fíjese la transparencia con la que interviene el Gobierno del Partido Popular —en este caso, el Ministerio de Fomento— que en la Ciaiac —esa comisión tan experimentada y tan magnífica de investigación de accidentes— la mayor parte de los miembros que forman parte de ella fueron nombrados bajo la égida del Gobierno del Partido Socialista en el año 2010. Y quiero recordar que nada más que dos han sido nombrados durante la vigencia del Gobierno del Partido Popular, lo cual demuestra esa objetividad en el tratamiento de estos problemas y asuntos de seguridad. Son personas que aportan mucho con sus instrucciones a este plan que se ha abordado en estos momentos y, además, tienen una titulación

específica. Les recuerdo que la mayor parte de ellos son doctores ingenieros aeronáuticos, y creo que también hay una letrada de gran prestigio. Por eso, dejemos a los técnicos que trabajen en estos temas tan importantes de seguridad y que la ministra, como está haciendo esta tarde, venga aquí y nos cuente todos los aspectos y detalles de estos planes tan ambiciosos y tan importantes para la seguridad en el tránsito aéreo.

Quiero agradecer el impulso que se ha dado a ese concepto del control tradicional de la normativa de seguridad, así como ese paso adelante para que fuera un plan más predictivo y más próximo al riesgo para su detección, para lo que es fundamental que todos estén conectados a un sistema en red e implicar a los productores de servicios y a los productores aeroportuarios para que la mejora de este plan sea en beneficio de todos.

Sin más, señora ministra, señorías, por supuesto que les agradezco a todos ustedes que se hayan mirado el tema, a pesar de que se quejen de que no han tenido documentación, y en especial al señor Fernández Ortega, que siempre viene muy bien preparado a todas las comparecencias, pero, señorías, dejemos que este asunto lo trabajen los técnicos bajo la supervisión de la ministra y tendremos el éxito garantizado para todos los españoles.

Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señora ministra, por su comparecencia.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.  
De nuevo tiene usted la palabra, señora ministra.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Pastor Julián): Muchas gracias, señora presidenta.

En este mi último turno de intervención me gustaría, en primer lugar, dar las gracias a todos, a pesar de las discrepancias que he podido escuchar, e intentar de nuevo contestar a algunas de las preguntas que han hecho sus señorías.

Empezaré por el señor Quintero en este segundo turno diciéndole que el Gobierno sigue haciendo una apuesta por los aeropuertos de Canarias. Sigue haciendo esa apuesta, sigue invirtiendo, y lo seguimos haciendo, señoría, para dotar a Canarias de una de sus mayores riquezas, que es tener unos aeropuertos, como usted sabe, dotados de los medios, la tecnología y la atención a los ciudadanos que requieren en cada momento. Agradezco que haya rectificado usted en atención a la persona que desgraciadamente tuvo el problema que tuvo. Ha añadido usted —y perdone que utilice mi profesión para contestarle— que el desfibrilador tardó en ponerse en marcha quince minutos. Sin comentarios, señoría, porque si tengo que hacerlos, los haría como profesional del tema y casi prefiero no entrar en ello. Solamente quiero que sepa que con el apoyo de todos los grupos políticos —por cierto, cuando la que le habla ahora era ministra de Sanidad— se acordó que se incorporaran en el Plan de prevención cardiovascular los desfibriladores en los aeropuertos y en los lugares públicos, lo cual es excelente, como lo es que haya tantas personas preparadas. Pero le agradezco que haya rectificado y que, en todo caso, la atención que se le prestó a ese ciudadano se llevó a cabo con todos los medios adecuados, y que AENA cumple rigurosamente, como no puede ser de otra manera, con la normativa que regula la asistencia sanitaria y los medios que tiene que haber en los aeropuertos.

En segundo lugar, quiero decirle que el Gobierno ha hecho una inversión en el conjunto de los aeropuertos que solo en el año 2012, señoría, ascendió a 146 millones de euros; en 2013, a 116 millones; más de 67 millones en 2014; y este año 2015 vamos a poner en marcha 89,83 millones de euros. Los aeropuertos están dimensionados con los medios y la tecnología adecuada, y se hace mucha demagogia, porque cuando una pista tiene una ocupación del 30 %, no digo en Canarias, en otros sitios, pedimos una segunda pista. De verdad, ustedes tienen que pensar que esto es de todos los ciudadanos y, por lo tanto, no se pueden hacer propuestas. Así y todo quiero decirle que los aeropuertos canarios en su conjunto han mejorado el EBITDA, han mejorado los ingresos y los gastos de explotación, han mejorado el resultado después de impuestos, y la deuda acumulada ha bajado un 19,2 %. Son todo indicadores de la gestión que se está haciendo y agradezco a los profesionales esa labor.

Hablando del aeropuerto de El Hierro, está en marcha el proceso de revisión del plan director y lo hacen los técnicos, señoría. Dejemos que trabajen los técnicos y que vean todo aquello que hay que poner en marcha para que el aeropuerto sea operativo, porque la operatividad y el plan director de un aeropuerto no es un tema político, es un tema técnico y tienen que ser ellos los que trabajen y los que actúen para darles a los ciudadanos de la isla de El Hierro la mejor movilidad. Por cierto, señoría, con respecto a las tarifas entre islas, como usted sabe, además de la declaración de OSP hay una parte de ellas que son subvencionadas porque el Estado —es decir, los impuestos de los españoles— paga más de 300 millones de euros en esa

movilidad, que se financia al 50 %. Usted sabe que hay un observatorio de precios en todo lo que es OSP para velar en todo momento por que los ciudadanos canarios tengan las mejores condiciones para el uso de este medio de transporte tan necesario para garantizar su movilidad, y en eso estamos trabajando.

A las compañías aéreas se las convocó a una reunión que presidió el secretario de Estado del departamento, y a tenor de cómo está en este momento una parte muy importante de sus costes, en un país en el que todos hablamos de cómo trasciende lo macro a lo micro, dentro de esa libertad que tienen —pues este es un sector liberalizado—, a nosotros nos parecía que sería muy bien recibido por los ciudadanos que unas mejores características del servicio repercutieran en su beneficio. En otras cosas en las que nosotros, como país individual, sin ser Unión Europea, podemos actuar, también lo hacemos. Por ejemplo —aunque pensarán que a lo mejor es un tema menor—, una de las cosas que me preocupan es el espacio que hay entre asiento y asiento. Hay personas que no caben. Este es un sector liberalizado, pero de todas esas cosas nos tendremos que preocupar; por lo tanto, sepa que desde el observatorio estamos trabajando por modelizar y ver de qué modo podemos aportar beneficios a los ciudadanos en su conjunto.

Señoría, ha hablado usted de nuevo de la privatización de AENA y ha querido argumentar que ustedes se opusieron muchísimo, que fue terrible; en 2010 se opusieron muchísimo y por eso ahora se oponen también. Señoría —usted que es parlamentario—, si se hubieran opuesto muchísimo muchísimo —perdone la ironía—, hubieran votado en contra, porque gracias a su voto a favor, salió la ley. Si ustedes se hubieran opuesto muchísimo, hubieran votado en contra, no se hubieran abstenido. Usted sabe lo que es la abstención, cuando uno se abstiene en esta Cámara o en el Congreso de los Diputados. A mí me parece muy bien que usted lo argumente —lo argumenta estupendamente—, pero el fondo de la cuestión es que cuando uno se quiere oponer a algo, se opone, no se abstiene.

También quiero decirle, señor Quintero, que en todos aquellos temas en los que pueda haber aportaciones y acuerdos con su grupo, como se lo he trasladado en múltiples ocasiones, desde luego cuentan con la receptividad del Gobierno. Siempre se lo he dicho: estamos abiertos a sus propuestas y a sus mejoras en todo aquello que repercute y revierte en la mejora de la calidad de los aeropuertos canarios o en estas bonificaciones que usted conoce del 50 %.

Efectivamente, tenemos que seguir observando los precios en OSP y los precios que tienen subvención, primero, para que los recursos que aporta la Administración General del Estado, esos 300 millones, sean utilizados por las personas que son subsidiarias reales de esos derechos. Sabe que este es un elemento del Gobierno que usted criticó mucho y que, sin embargo, ha devenido en un elemento clave para que sean los canarios los legítimos depositarios de ese derecho; un derecho que es de los canarios y de los residentes en Canarias. Por lo tanto, señoría, en esto es en lo que estamos trabajando.

Muchas gracias, señor Quintero, por su intervención.

Senador Martí, he vuelto a ver que usted no quiere hablar del Plan estatal de seguridad operacional, pero de todos modos le animo en esta parte del PASO a que nos presente todas las aportaciones que su grupo quiera hacernos porque serán muy bienvenidas. Aunque usted en este acto no quiere poner propuestas sobre la mesa, que puedo entender pero que no comparto, desde luego sus aportaciones serán muy bienvenidas.

Usted me pregunta por qué queremos que entre capital privado en AENA. Señoría, porque nosotros defendemos la eficiencia y la estabilidad en el modelo y lo vamos a seguir defendiendo. Entendemos que la entrada de capital privado en la entidad va a hacer posible que vaya, incluso, mejor. Luego hablaré del saldo de caja y de cómo estaba AENA. Por cierto, la entrada de capital privado en AENA es posible hoy por su resultado. No se puede hablar solo del EBITDA, hay que hablar del EBITDA, de la deuda y del saldo en caja. Eso es lo que yo aprendí en Economía, o sea, si no se habla de estas tres cosas, no vale. Se puede decir que tienes un EBITDA de 600 o de 800 millones, que está muy bien, pero como no digas que el saldo de caja es menos 400 y no digas que la deuda es más de 14 000 millones, no vale. Esto es lo que me enseñaron. Esto es pura contabilidad, es la lección de primero de Contabilidad. Esa es la reflexión. Y lo hacemos porque queremos más eficiencia, más competitividad, garantizar la viabilidad del mayor operador aeroportuario del mundo, para que AENA sea fuerte y desde luego tenga esa capacidad que hay que preservar.

Yo ya sé que usted no coincide con mi modelo porque no entiende España como yo la entiendo. Yo lo entiendo, señoría, pero nuestro modelo es en red para todos los aeropuertos. Y lo es porque consideramos que lo mejor que tiene el operador AENA es que pueden pervivir aeropuertos pequeños como el de la isla de El Hierro, aeropuertos en el territorio peninsular que, si no, no serían viables, con otros aeropuertos. Y desde luego la entrada de capital privado se hace porque se cree en la mayor eficiencia, en la mayor operatividad. El objetivo último, señoría, es vertebrar nuestro país a través de los aeropuertos.

Le recuerdo que en el modelo de puertos de España, Puertos del Estado, es el Parlamento de España el que aprueba los presupuestos y son los puertos, con los recursos, con el dominio público marítimo terrestre, los que a través de un consejo de administración donde participan las comunidades autónomas, los entes locales, están llevando a cabo esa gestión, por cierto con operadores privados a los que se les da concesiones.

El aeroportuario es un modelo diferenciado porque nosotros entendemos que no solo es un elemento generador de riqueza, que lo es, más del 7 % del PIB, sino que, además, es un elemento clave de vertebración territorial y de cohesión. Yo estoy en contra de quien trocea, yo estoy en contra de quien quiere un modelo para El Prat y un modelo diferente para Málaga. Estoy en contra de ese modelo, y por eso he defendido el nuestro. Y señoría, no hay nada mejor en política que cuando uno defiende las cosas en las que cree. Por cierto, modelo en el que cree el Gobierno de España, y modelo que está deviniendo en otro de los éxitos —con perdón por lo que ustedes han afirmado— del cambio espectacular que está experimentando la economía de nuestro país. Hemos pasado de tener aeropuertos que eran un lastre a tener aeropuertos que están en positivo.

Señoría, le agradezco sus intervenciones y le voy a devolver a usted la pregunta —es retórica, porque yo vengo aquí a que usted me pregunte—. (*El señor Martí Jufresa: ¿Luego podrá contestar?— Denegaciones de la señora presidenta*). ¿No son importantes todos los temas, señoría, sobre los que usted no ha preguntado a lo largo de la legislatura? ¿No son importantes todos los temas sobre los que usted no ha hecho interpelaciones o preguntas? Señoría, no reduzcamos esto a una reflexión absolutamente demagógica. Usted me podrá echar en cara cómo es la gestión de mi departamento, me lo podría echar en cara si despilfarrase el dinero. Recuerde que la primera crisis que tuve que gestionar fue la crisis de Spanair. Si quiere le recuerdo por qué Spanair entró en crisis, cuando algunos en las instituciones públicas intentaron lanzar una compañía que debía haberse circunscrito al sector privado. Le puedo recordar en qué ha terminado; fíjese cómo estamos, en una comisión en el Parlamento de Cataluña. Por lo tanto, ojo con los experimentos también.

Por eso, señoría, cuando se habla de qué se pregunta, cómo se pregunta, sobre qué se comparece o no se comparece, no nos equivoquemos, porque a lo mejor puedo llegar yo a la conclusión de que sobre lo que no se pregunta no es importante. Lo que le puedo asegurar es que la ministra se dedica en cuerpo y alma con su equipo a la gestión del Ministerio de Fomento, a comparecer en la Cámara y, desde luego, a cumplir todo lo que podemos y más, a contestar a todas sus preguntas, a todas sus interpelaciones, e intentar priorizar aquellas cosas que me parecen importantes y claves. Se comparecerá en esta Cámara para hablar de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, por supuesto, porque nos parece un tema muy relevante y así lo haremos. Hemos comparecido con el desgraciado accidente de Angrois de forma inmediata para explicar todas las medidas y las actuaciones que se ponían en marcha. Vuelvo a reiterar que repasen en la hemeroteca las comparecencias, no sea que la vara de medir sea en un lado la onza y en otro la arroba; a ver si para unos hacemos una cosa, y resulta que para otros que no comparecían, no hacíamos absolutamente nada ni nadie se quejaba.

En contestación al señor Fernández Ortega, le diré también que aquello sobre lo que no se ha comparecido no es que no sea importante, todo es importante, es que la función del Ejecutivo es gestionar los recursos que han puesto en nuestras manos los ciudadanos.

Y señoría, con respecto a AENA y el Grupo Fomento, la situación constatada, porque están ahí las cuentas y las auditorías, es que recibimos un ministerio y un Grupo Fomento con AENA, un operador aeroportuario, que tenía un déficit de caja de menos 400 millones, una EBITDA de 800 millones. ¿Sabe lo que significa? Lo sabe usted mejor que yo, cuando no tienes caja y, además, tienes una deuda de 14 000 millones, es que no tienes dinero para pagar. Es decir, cuando tus ingresos son menores que tus gastos, tienes un problema. No hay nada más bonito que las cuentas, por eso yo siempre digo que me gustan las cuentas y no los cuentos, porque las cuentas son: esto es lo que hay. Eso es lo que pasaba en AENA, señoría, y lo que se ha hecho es un cambio sustancial de la compañía. Gracias a eso, hoy AENA está como está y puede entrar capital privado. Creemos que eso es bueno y es importante para los ciudadanos. Esta es una empresa que funciona bien y, sobre todo, una empresa que ha hecho inversiones, señoría. Que nosotros digamos que tenemos una buena red de aeropuertos no significa que yo le diga —y no voy a poner nombres— que tenemos terminales aeroportuarias —y usted sabe de cuáles hablo— que tenían capacidad de aquí al 2030 y hemos hecho unas inversiones de 300 millones que no necesitábamos, señoría. Eso ha pasado con un Gobierno socialista.

Por lo tanto, tenemos una buena red, claro que la tenemos, lo cual no quiere decir que no haya habido ineficiencias en la inversión y que parte del CAPEX invertido haya significado tirar o perder el dinero. Lo ha dicho la propia Unión Europea. La propia Unión Europea ha dicho que España ha destinado recursos CAPEX de inversión a aquello que no se necesitaba. No lo digo yo, lo dice la Unión Europea.

Por lo tanto, esta es la realidad testaruda, esto es lo que hay, y éste es nuestro modelo, señoría. El suyo, el que querían ustedes poner en marcha es su modelo, el modelo de tarde, mal y a rastras que intentaban cerrar en noviembre y diciembre del 2011. Fue espectacular porque nunca vi firmar más protocolos ni más convenios. ¡Pero si se firmaron convenios, señoría, el día 21 de diciembre en mi departamento, cuando ya había un presidente del Grupo Popular! El mes de noviembre y diciembre fue muy activo, y parte de su actividad era que entraran a formar parte de la gestión del aeropuerto de El Prat y del aeropuerto de Madrid empresas privadas que tenían una participación del más del 90 %. Eso es exactamente lo que ocurrió. Un modelo en el que no creemos, que no compartimos, porque, como le digo, no sé por qué el aeropuerto de Madrid tiene que tener un trato distinto al aeropuerto de Málaga. Y, sobre todo, porque queremos mantener la red y creemos que solo se mantiene la red, solo se vertebra el país, solo hay cohesión territorial si todos los aeropuertos funcionan en red. Y ese es el modelo, y éste es el Gobierno que han elegido los españoles, es el Gobierno que toma decisiones —¡claro que sí!— y que comparece en esta Cámara, desde luego, para explicárselo a todos los grupos, para que hagan sus aportaciones y también para discrepar, como se ha visto a lo largo de la tarde.

También me gustaría en esta mi última intervención hablar de un tema que sacó la señora Candini, el de las quintas libertades. Aunque ella no está presente, aprovecho esta última intervención para decirle que no hay en este momento ninguna petición de derechos de quinta libertad en El Prat pendientes de valorar en el ministerio, ni de Singapore Airlines ni de ninguna otra; que el pasado 20 de noviembre España y Singapore firmaron un memorándum de entendimiento para formalizar a través de su inclusión en el marco aéreo bilateral vigente las tres frecuencias semanales que opera la compañía aérea Singapore Airlines desde marzo del 2011 en la ruta Singapore-Barcelona-Sao Paulo con derechos de tráfico de quinta libertad, lo que consolida nuestros enlaces internacionales con Asia y con Latinoamérica. Siempre velamos en este tema por el interés general.

Termino con una última reflexión. El sector de las infraestructuras y el transporte es una de las claves de la recuperación económica de nuestro país, y nosotros estamos contribuyendo, en la medida que el presupuesto lo ha hecho posible, a esa recuperación económica. Hoy, en términos de empleo, les puedo decir que solamente la inversión que está llevando a cabo el Grupo Fomento genera más de 230 000 puestos de trabajo, además de los puestos de trabajo que generamos tanto directos como indirectos en todos los operadores de transporte público. Creemos que eso es muy positivo. Por primera vez, como saben, después de pagar más de 5000 millones de déficit, de lo que se había hecho pero no se había pagado, todo el presupuesto de 2015 se dedica a la inversión o a la que ya está en marcha.

También les pediría a todos los grupos políticos que en algunos proyectos que son emblemáticos para el futuro de nuestro país, proyectos que vertebran el territorio, no pusieran palos en la rueda para que no vayan adelante, y me estoy refiriendo concretamente a un proyecto tan emblemático como la llegada del AVE a Granada, que es fundamental, que es importantísimo, como saben, y que hay presupuesto para que esa actuación se pueda terminar este año 2015.

Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señorías. *(El señor Fernández Ortega pide la palabra.)*

La señora PRESIDENTA: No puedo darle la palabra nuevamente, señoría. El debate ha terminado. Después, si usted quiere tratar con la señora ministra *off the record* y fuera de la comisión algún asunto, tiene toda la libertad para hacerlo, pero el orden del día ha rematado, tal como habíamos acordado, con la última intervención y el cierre de la señora ministra de Fomento, a la que le agradecemos todas sus explicaciones y la dedicación muy exhaustiva que ha tenido en la tarde de hoy.

Muchas gracias.

Quiero recordarles, señorías, que tenemos a continuación Mesa y Portavoces.

Se levanta la sesión.

*Eran las veinte horas y quince minutos.*