



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 66

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 4 (extraordinaria)

celebrada el viernes 29 de agosto de 2008

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Minuto de silencio	2
Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Álvarez Arza), para informar sobre el accidente del avión de Spanair del vuelo JKK 5022, acaecido el pasado 20 de agosto. A petición propia. (Número de expediente 214/000034.)	2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.**Minuto de silencio**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas, señores diputados, se abre la sesión.

Señora ministra, bienvenida a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Gracias por su comparecencia.

Señorías, esta Comisión se reúne en sesión extraordinaria con objeto de celebrar la comparecencia de la ministra de Fomento para informar sobre el trágico accidente del avión de Spanair del vuelo JKK 5022, que tuvo lugar el pasado día 20 de agosto en el aeropuerto de Barajas (Madrid), en el que perdieron su vida 154 personas.

Señorías, antes de proceder con el orden del día, les ruego mantengamos un minuto de silencio en memoria de las víctimas. **(Pausa.)**

Muchas gracias.

— **COMPARECENCIA DE LA SEÑORA MINISTRA DE FOMENTO (ÁLVAREZ ARZA), PARA INFORMAR SOBRE EL ACCIDENTE DEL AVIÓN DE SPANAIR DEL VUELO JKK 5022, ACAECIDO EL PASADO 20 DE AGOSTO. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000034.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, procedemos según el orden del día remitido en tiempo y forma a todos ustedes. En primer lugar intervendrá la ministra de Fomento. Una vez finalizada su intervención podrán hacer uso de la palabra los portavoces de los distintos grupos. Lo harán por orden, según el número de diputados que forman cada grupo, de menor a mayor. Sin ninguna otra consideración, procedemos y tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, comparezco ante esta Comisión a petición propia para compartir con SS.SS. toda la información de la que dispone el Gobierno y que puede hacer pública sobre el accidente acontecido el pasado 20 de agosto en el vuelo JKK 5022, vuelo operado por la compañía Spanair y cuyo accidente ha consternado a toda España y a toda la comunidad internacional.

Quisiera que mis primeras palabras fueran para reiterar mis condolencias a los familiares y amigos de las víctimas y heridos, con los que he compartido sus primeras horas de dolor y a los que nuestro nuevamente el respeto y ofrezco en nombre del Gobierno todo el apoyo que podamos prestar. Quisiera también agradecer la labor realizada por los trabajadores y voluntarios en el rescate de las víctimas y por todos aquellos profesionales que están atendiendo a los familiares. Como en otras ocasiones, hemos conocido su labor solidaria, que es

elogiable y de vital importancia para hacer la tragedia más llevadera.

Comparezco con tanta celeridad cuando saben SS.SS. que se están iniciando las labores de investigación y por tanto antes de conocer las conclusiones de la comisión de investigación, en primer lugar porque el resultado final de las investigaciones tardará aún algún tiempo y considero conveniente que el Parlamento y a través de él los ciudadanos españoles tengan toda la información que puedo suministrar relativa al trágico accidente. Asimismo comparezco con la intención de aclarar todos aquellos aspectos que por las informaciones aparecidas tras el accidente puedan llevar a confusión a los ciudadanos y de esta forma acrecentar su dolor. Por todo ello, con el máximo respeto a las víctimas, a sus familiares y amigos, a los profesionales de la aeronáutica y la navegación aérea, a las autoridades aeroportuarias y a todos aquellos que tienen responsabilidades en este sector y en la gestión de catástrofes, quisiera poder despejar las dudas que hayan podido surgir sobre las condiciones de seguridad con las que operan nuestras compañías aéreas, que no son otras que las fijadas por la normativa comunitaria.

Señorías, créanme si les digo que no se puede olvidar las caras de desolación y sufrimiento de los familiares de los fallecidos y heridos y la impotencia de solo poderles ofrecer en ese momento nuestra comprensión, apoyo y, eso sí, el compromiso firme de no escatimar esfuerzos hasta llegar a la verdad de las causas del terrible accidente en el vuelo JKK 5022. Con ellos y con toda España nos hemos comprometido como Gobierno y no cejaremos hasta que la investigación llegue hasta el final de sus consecuencias. Este es el compromiso del Gobierno y no tengan duda de que llegaremos a ese final, que lo haremos con absoluta transparencia y que sabremos cuál o cuáles fueron las causas de ese fatídico accidente para la exigencia de responsabilidades.

Permítanme ahora que les haga una descripción de los acontecimientos acaecidos el pasado día 20. Según me informa AENA el vuelo JKK 5022 de la compañía Spanair, procedente del aeropuerto Madrid-Barajas con destino a Las Palmas de Gran Canaria, tenía hora programada de salida a las 13:00 horas de dicho día. A las 13:10 el avión inició el rodaje desde la pasarela en la que estaba ubicado hacia la cabecera de despegue de la pista 36 izquierda. A las 13:25 se le dio autorización para despegar desde la torre de control del aeropuerto. Sin embargo, el piloto decidió no despegar y solicitó volver a la plataforma de estacionamiento. El comandante anota en el parte de vuelo la incidencia detectada y regresa al aparcamiento, donde los responsables de mantenimiento realizan determinadas acciones que asimismo reflejan en el mencionado parte de vuelo. La compañía indicó al aeropuerto la posibilidad de sustituir la aeronave por otra de matrícula EC-HFS, aunque finalmente también comunicó al Centro de Gestión Aeroportuaria que decidía continuar con la aeronave que había pedido sustituir, que es la accidentada, cuya matrícula es EC-HFP. El avión

permanece en el estacionamiento hasta las 14:15, momento en el que inició de nuevo el rodaje para su posterior despegue. A las 14:23 horas la torre de control autorizó de nuevo el despegue desde la misma pista, la 36 izquierda, y según también me informa AENA, a las 14:25 horas se produce el accidente. Como les decía antes, a las 14:23 se autorizó nuevamente el despegue con una configuración determinada. Me van a permitir que les dé el detalle porque también ha habido algún tipo de interpretación sobre esta decisión. La configuración con la que despegó es la configuración norte, debido a que la componente de viento en cola era inferior a los 10 nudos establecido para el cambio de configuración. Tras producirse el accidente a las 14:25, se activó el plan de emergencia del aeropuerto Madrid-Barajas. Permítanme que también en este punto les ofrezca más detalles.

Este plan se integra dentro del plan territorial de la Comunidad de Madrid y fue aprobado por la Comisión de Protección Civil de la Comunidad de Madrid a propuesta de AENA en diciembre de 2005. Según marca el plan de emergencia aeronáutica, la dirección de la emergencia corresponde al director del aeropuerto de Barajas, que dirige un comité asesor formado por la Delegación del Gobierno, por los servicios de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, por representantes de los colectivos de emergencia de la Comunidad, como bomberos y el 112, del Ayuntamiento de Madrid, como bomberos, Samur y Policía local, por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, por los agentes de *handling* del aeropuerto y por la compañía afectada. El plan contempla tres niveles de riesgo: alarma local, alarma general y emergencias, y cada uno de ellos conlleva la movilización de distintos medios, diversos según la atención que requiera el riesgo declarado.

Una vez detectada una alerta por alguna dependencia del aeropuerto, se comunica al Centro de Gestión Aeroportuaria, quien a través del ejecutivo de servicio evalúa la incidencia, declara el nivel de riesgo e inicia el protocolo de llamadas, tanto a medios internos como a medios externos. El protocolo de llamadas incluye la activación de los siguientes medios, internos y externos. Internos: bomberos de AENA, servicio médico aeroportuario, servicios de pista y plataforma del aeropuerto, Guardia Civil del aeropuerto, que a su vez activa a la Comandancia de Madrid, a la Policía judicial y a la Policía científica; Cuerpo Nacional de Policía del aeropuerto, que a su vez activa a la Jefatura Superior de Policía de Madrid; servicios de seguridad del aeropuerto, agentes de *handling*, compañía aérea afectada, agentes de terminal y chaquetas verdes, oficina de prensa del aeropuerto, delegación de seguridad en vuelo de la Dirección General de Aviación Civil, Comisión de Investigación de Accidentes, que es la que está ahora mismo investigando. Dentro de los medios externos están bomberos del Ayuntamiento de Madrid, que a su vez activan al Samur y a la Policía local; servicios de atención a emergencias de la Comunidad de Madrid, que a su vez activa

a bomberos de la Comunidad de Madrid, al 112, a Samur social, a la Dirección General de Tráfico y a la Guardia Civil de Tráfico; por último, Delegación del Gobierno.

Volviendo al día 20 de agosto, una vez ocurrido el accidente, la torre de control del aeropuerto avisó de inmediato al servicio de extinción de incendios del aeropuerto y además avisó al Centro de Gestión Aeroportuaria, quien a través del ejecutivo de servicios inició el protocolo de llamadas internas y externas. Todos estos datos que les estoy dando, todas las actuaciones y todas las horas están grabadas y hay pruebas de ello. En aproximadamente tres minutos, desde que se produjo el accidente, varias dotaciones de bomberos de AENA llegaron al lugar del accidente y comenzaron las primeras labores de rescate. Señorías, les comento que el aeropuerto de Madrid tiene tres parques de bomberos. Inicialmente se desplazaron varias dotaciones del que estaba más cerca del accidente y a continuación se incorporaron todos los demás. Simultáneamente y en cumplimiento del protocolo de llamada, el Centro de Gestión Aeroportuaria inició la llamada tanto a colectivos aeroportuarios como a los servicios de emergencia externos de la Comunidad de Madrid, del Ayuntamiento y de la Delegación del Gobierno. Además y de acuerdo con el plan de emergencias, el Centro de Gestión Aeroportuaria determinó unos puntos de concentración de recursos; para los medios externos se llaman puntos de reunión y para los medios internos se llaman puntos de guiado y transporte. El motivo de establecer estos puntos es garantizar la seguridad de las personas que acuden a las operaciones de rescate, pero también la seguridad de las operaciones aeroportuarias, porque en el momento en que se produce el accidente —lo verán ustedes ahora— en el aeropuerto había aviones que estaban aterrizando y aviones que estaban rodando y por tanto hay que establecer unos determinados pasillos de seguridad para poder moverse por el aeropuerto. La identificación de estos puntos se basó, pues, en criterios de seguridad de las operaciones aéreas y de proximidad al lugar del accidente. Desde estos puntos se organizó el acceso controlado de los recursos que accedían al aeropuerto a los que se guió al lugar del accidente, donde ya estaban los bomberos de AENA. Estas operaciones de guía se realizaron garantizando en todo momento la seguridad del resto de las operaciones que en el momento del accidente se estaban desarrollando.

Dentro de sus competencias y responsabilidades, todos los medios, tanto internos como externos, fueron desarrollando sus funciones, que entre otras son la extinción total del fuego en la zona del accidente; la coordinación con la Policía municipal para el rápido acceso y evacuación de ambulancias y servicios de emergencia; la comunicación a los hospitales del traslado y evacuación de los heridos; la habilitación de salas para los familiares; la habilitación de una sala para los fallecidos, que inicialmente se habilitó en el aeropuerto, pero que finalmente autorizó el juez que se llevara a Ifema, como saben ustedes; la coordinación de la llegada en otros

vuelos de los familiares residentes fuera de Madrid y traslado de los mismos a Ifema o a los hoteles; el apoyo psicológico a las víctimas y familiares; la coordinación con los servicios funerarios y la coordinación de las actuaciones para atender a los pasajeros de otros vuelos afectados por la cancelación o retraso de sus vuelos que se encontraban también en el aeropuerto.

Señorías, quisiera destacarles la eficaz coordinación y colaboración entre todos los colectivos, tanto por parte de las administraciones públicas (AENA, servicio de emergencias de la Comunidad de Madrid, servicio de emergencias del Ayuntamiento de Madrid, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Cruz Roja y Protección Civil) como también quisiera destacar el esfuerzo, el apoyo y la colaboración de las empresas privadas, de las compañías aéreas, de los agentes de *handling* y de otros concesionarios. Durante el tiempo que se mantuvo activo el plan de emergencia aeronáutica del aeropuerto de Madrid, hubo una coordinación en ambos sentidos, operación de rescate y mantenimiento de la operación aeroportuaria, en la medida de lo posible, y el plan de emergencia se desactivó a las 04:27 del jueves 21.

También me gustaría resaltar que el buen funcionamiento del plan de emergencia junto con la actuación en paralelo del personal del aeropuerto para garantizar la seguridad de otras aeronaves que estaban utilizando el aeropuerto o estaban próximas al mismo permitieron una rápida asistencia a las víctimas y la recuperación de la plena operatividad del aeropuerto en un breve periodo de tiempo. Hay que tener en cuenta que Barajas tiene cuatro pistas, donde se realizan cerca de cien operaciones a la hora y que en los quince minutos siguientes al accidente el aeropuerto tuvo que atender 29 operaciones, 19 aterrizajes y a otras 16 aeronaves que estaban rodando por sus instalaciones. Señorías, el aeropuerto no estuvo cerrado en su totalidad en ningún momento; se mantuvo la operatividad posible y compatible con la realización de las labores de rescate y con la seguridad del resto de las aeronaves. Las decisiones que tomamos en relación con la operatividad han sido las siguientes: suspender todas las operaciones de salida mediante el cierre tanto de la pista por la que despegó el avión accidentado —36L— como de la otra pista destinada a despegues —36R— y mantener una actividad reducida en los aterrizajes. A las 16:27 horas comenzaron de forma paulatina las operaciones de despegue por la pista donde no se había producido el accidente —la 36R— y se fueron aumentando también progresivamente los aterrizajes, de tal manera que a las 07:00 del jueves 21 la comisión de investigación autorizó la utilización de la pista del avión accidentado, lo que permitió normalizar la operatividad del aeropuerto dieciséis horas después.

Quiero llamar la atención de SS.SS. en el sentido de que el día del accidente se realizaron —no es que estuvieran programadas, sino que se llevaron a cabo— en el aeropuerto de Barajas 1.135 operaciones. Teniendo en cuenta que desde primeros de julio de este año hasta

el 25 de agosto la media de las operaciones diarias ha sido de 1.291, se ve el esfuerzo que se hizo para prestar el servicio a la vez que se atendía todo lo relativo del avión accidentado. Hay que destacar entonces la gran complejidad de la coordinación entre todos los miembros para ambos objetivos, aunque el prioritario era la operación de rescate, de tal manera que se llevaran a cabo las labores de rescate y pudiéramos mantener un servicio, porque si no hubiera sido mucho peor para el funcionamiento de todas las personas que estaban en el aeropuerto.

Una vez descritos los acontecimientos del día 20, permítanme que les informe sobre el sistema de control de la seguridad aérea que tenemos en España, para aplicárselo con posterioridad a la compañía aérea responsable del vuelo y al avión siniestrado. Este sistema responde a un modelo que coincide con los del resto de los Estados miembros de la Unión Europea, está regulado por normativa comunitaria y está controlado en su aplicación por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. En este modelo a las autoridades aeronáuticas les corresponde la responsabilidad de auditar y supervisar a las compañías aéreas para verificar que ejercen adecuadamente su responsabilidad. Pero así como las autoridades nacionales auditan e inspeccionan a los operadores, las propias autoridades nacionales son auditadas e inspeccionadas por las autoridades aeronáuticas internacionales, ya sea la OACI, o por las europeas, que es la Agencia Europea de Seguridad Aérea, conocida antes como JAA.

Las dos grandes áreas en las que se realiza el control de la seguridad de las compañías aéreas y de las aeronaves son el área de mantenimiento de las aeronaves y el área de las operaciones en vuelo, todo ello, repito, regulado por la Unión Europea, con un gran nivel de detalle. En cuanto al control de la seguridad en el área de mantenimiento de la aeronave, hay dos ámbitos: uno de responsabilidad privada y otro de responsabilidad pública que paso a detallarles. En cuanto al privado, también tendríamos que analizar dos ámbitos distintos, uno que solo puede ser asumido por la propia compañía aérea y se refiere a su capacidad de gestionar la aeronavegabilidad de la flota, y el otro, que puede ser asumido por la propia compañía aérea o por tercero y que se refiere al mantenimiento propiamente dicho de las aeronaves. Veamos cada uno por separado.

La compañía aérea está obligada en su organización a seguir las normas de la Unión Europea y, repito, la compañía aérea asume la responsabilidad de planificar detalladamente todas las tareas de mantenimiento que se deben llevar a cabo en cada uno de sus aviones, determinar quiénes las deben realizar, cuándo y cómo y vigilar el efectivo cumplimiento de todo ello, bien lo ejecute la propia empresa o bien lo ejecute un tercero subcontratado por dicha empresa. La regulación específica de este punto está contenida en el reglamento comunitario 2042 de 2003. En cuanto al mantenimiento propiamente dicho de las aeronaves comerciales solo lo

pueden realizar centros de mantenimiento oficialmente autorizados. Estos centros pueden ser propios o ajenos y tanto la actividad de estos centros como las inspecciones que se efectúan sobre ellos son las autoridades nacionales las que los llevan a cabo bajo una norma común europea —la antes citada—. Los trabajos de mantenimiento a realizar tienen que estar definidos con el máximo detalle en el programa de mantenimiento de cada avión basado en las especificaciones del fabricante de la aeronave y previamente autorizado por las autoridades nacionales; además es efectuado por personal con la cualificación requerida por la regulación europea. Este programa de mantenimiento supone llevar a cabo revisiones de diferente contenido: antes de cada vuelo; diarias, habitualmente antes de finalizar el día; semanales o cada 50 ó 100 horas de vuelo; cada siete días o más dependiendo del fabricante y en el entorno de las 500 horas de vuelo. Además de estas revisiones que lleva a cabo la compañía, tiene también que realizar lo que se llama el mantenimiento en base, que se refiere a un mantenimiento de mayor magnitud y complejidad y que supone tres tipos de revisiones distintas, que se denominan de tipo B, de tipo C o de tipo D. Esta última es la gran parada. La revisión de tipo B se realiza entre las 1.000 y 1.500 horas; las de tipo C se realizan cada dieciocho meses o cada 4.000 ó 5.000 horas de vuelo, todo ello dependiendo del fabricante. Por último, todas las aeronaves se someten al llamado mantenimiento mayor, gran parada o revisión de tipo D, que se realiza dependiendo del modelo de avión cuando han cumplido cinco años o cuando tiene 15.000 horas de vuelo. En esta revisión, señorías, se desmontan y examinan una a una todas las piezas del avión y tras ello se reconstruye el avión de nuevo.

Como verán SS.SS., en el ámbito europeo el programa de mantenimiento al que se ven sometidas las aeronaves es muy estricto, con el objetivo de garantizar la seguridad de la navegación aérea, y además los ámbitos de responsabilidad de cada uno, tanto de las compañías aéreas como de las autoridades aeronáuticas de los distintos niveles, están claramente establecidos y definidos. Las compañías son las que deben dar el apto para el servicio a su aeronave antes de emprender cada vuelo y las autoridades aeronáuticas, bien sean las de la Unión Europea bien las de cada país, tienen que ejercer los controles definidos y regulados por la Unión Europea y por tanto comunes para todos los países miembros. Los controles que realizan las autoridades nacionales sobre el mantenimiento de las aeronaves matriculadas en cada país, en este caso en España, son de tres tipos: inspecciones a la capacidad de gestión de la aeronavegabilidad de la flota de las compañías aéreas —por si se me escapa en mi intervención, se llaman CAMO— y también inspecciones a los centros de mantenimiento. Cada veinticuatro meses, según la normativa europea, las autoridades nacionales deben auditar todos los aspectos de funcionamiento de ambas organizaciones. En este sentido, les informo que en el año 2007 la Dirección General de

Aviación Civil realizó 1.395 inspecciones de este tipo de actividad de gestión de la aeronavegabilidad de las compañías aéreas y 571 a los centros de mantenimiento. Otro tipo de actuación de las autoridades nacionales son las inspecciones directas a las aeronaves para la renovación anual de sus certificados de aeronavegabilidad. En este sentido, la Dirección General de Aviación Civil realiza inspecciones anuales a todos los aviones de matrícula española para comprobar que las tareas de mantenimiento y las de gestión de la aeronavegabilidad han sido efectuadas adecuadamente; concretamente, en el año 2007 llevamos a cabo 3.033 inspecciones de este tipo. Un tercer tipo de inspección de las autoridades nacionales en relación con el mantenimiento lo constituyen las inspecciones aleatorias en rampa, que se llevan a cabo en las propias aeronaves normalmente antes de que salgan los vuelos. Estas inspecciones tienen un protocolo específico español, puesto que no son de obligado cumplimiento por parte de las autoridades europeas. Se hacen, como les decía, entre la llegada y la salida del avión y se realizan siguiendo los mismos criterios que las inspecciones que hace la Unión Europea a los aviones extranjeros cuando aterrizan en los distintos países donde no están matriculados y deciden y califican el nivel de seguridad de ese avión. En el año 2007 se realizaron hasta 1.025 inspecciones aleatorias en rampa. Llamo su atención porque, por ejemplo, en el año 2003 no se había hecho ninguna inspección de este tipo. Es un tipo de inspección que hemos incluido como novedad para avanzar en la seguridad de nuestra flota. En conjunto, en el año 2007 tuvieron lugar 6.024 operaciones de inspección de mantenimiento de las aeronaves españolas, solamente en lo que se refiere al mantenimiento —hay muchas más inspecciones pero son de otro tipo—. Adicionalmente, las aeronaves españolas son inspeccionadas en rampa, como les decía, cuando llegan a distintos aeropuertos de los Estados miembros de la Unión Europea. En 2007, concretamente, nuestras aeronaves tuvieron 1.025 inspecciones que pasaron en aeropuertos europeos siendo aeronaves matriculadas en España. Teniendo en cuenta —y el análisis de este dato me parece muy importante para llegar a conclusiones que sean medianamente razonables— que la flota de bandera española está constituida por 633 aviones, vemos que es un número elevado haber realizado 6.024 operaciones sobre compañías o aeronaves. No les he dicho, señorías, el número de compañías, también responsabilidad de la autoridad aeronáutica española, que son 64. Es decir, tenemos 633 aeronaves que inspeccionar con responsabilidad total porque son las aeronaves de matrícula española y 64 compañías aéreas. Este es el colectivo sobre el que se realizan las inspecciones. Llamo su atención porque ha habido análisis que hablan de vuelos o de horas de vuelo que en absoluto están relacionados con los controles de seguridad que se llevan a cabo en cualquier lugar del mundo. El promedio, como ven, es muy elevado, al que hay que unir todas las que se hacen en la Unión Europea que, vuelvo a decirles, son 1.025. El

promedio total, sumando las aeronaves españolas inspeccionadas en Europa, es de casi 5 inspecciones de distintos conceptos al año por aeronave. Del resultado de dichas inspecciones se puede afirmar, señorías, que las aeronaves españolas se encuentran al mismo nivel de seguridad que las de los principales países europeos.

Además de todas estas actuaciones sobre el mantenimiento de velar por la seguridad solamente con relación al mantenimiento, permítanme que me refiera ahora a la seguridad de las operaciones en vuelo. Supone el control por parte de la autoridad aeronáutica del cumplimiento de los procedimientos establecidos para volar. Se realizan, como en el resto de Europa, distintos tipos de inspecciones, por ejemplo, inspecciones en ruta, inspecciones en base, inspecciones en las oficinas de despacho de vuelos e inspecciones de control de los tiempos de descanso de las tripulaciones, lo que se llama control de fatiga, o sobre los programas de entrenamiento. Hay una gran variedad de inspecciones que se hacen para garantizar la seguridad de las operaciones en vuelo. En su conjunto, en 2007 hemos realizado 1.213 inspecciones para el control de la seguridad en el ámbito de las operaciones en vuelo.

Después de haberles explicado cuál es el control del sistema de seguridad de la autoridad aeronáutica de las aeronaves y de las compañías aéreas españolas y de haberles dado detalle de todo lo que ha sido en su conjunto la actividad en 2007 sobre la seguridad de unos y de otros, me van a permitir que aplique toda esta regla general a una concreción aún mayor que son los controles que hemos realizado a Spanair. Les informo de que la Dirección General de Aviación Civil concedió la autorización inicial de explotación a Spanair en 1987 y la última renovación de la licencia de explotación se concedió el 1 de enero de 2004 hasta el 1 de enero de 2009. Además, les comento que la Dirección General de Aviación Civil le renovó el certificado de operador aéreo el pasado 15 de julio de 2008. Ha habido algunos comentarios sobre la situación económica de Spanair que, como bien saben todos ustedes, también nosotros conocíamos con mucha mayor profundidad y quiero comentarles que la situación económica ha sido seguida muy de cerca por la Dirección General de Aviación Civil y, si después tienen interés, les puedo dar detalles de todas las reuniones que ha habido para tratar de reconducir esta situación que en nada afecta ni tiene por qué afectar a la seguridad de su actividad.

Señorías, les quería comentar que en 2008, paralelamente y en relación con los controles de seguridad, hemos establecido una serie de inspecciones que me parece interesante que ustedes conozcan. A la compañía Spanair entre el 1 de enero de 2008 y el 20 de agosto de 2008 se le han realizado por parte de la Dirección General de Aviación Civil 326 inspecciones y 26 se han llevado a cabo por la autoridad aeronáutica de la Unión Europea. Voy a detallarles los tipos de estas 326 y de las 26, para que ustedes conozcan qué aspectos de la compañía se han ido controlando. Todas las inspec-

ciones, señorías, se han realizado de acuerdo con la normativa europea, salvo aquellos casos en los que, por inexistencia de normativa europea, se han aplicado protocolos nacionales. En 2008 —nuevamente les repito—, de estas 326, 87 inspecciones han sido de seguimiento de su aeronavegabilidad, para la renovación de sus certificados, para la incorporación de nuevos aviones a la flota, para vuelos especiales y para permisos de exportación. Hemos realizado 67 para el mantenimiento de su certificado de operador aéreo y la Unión Europea ha hecho 26 inspecciones no avisadas. Son inspecciones aleatorias, como les decía, que se hacen al aterrizar el avión en un país europeo. Siete se le han hecho en Francia, seis en Alemania, cinco en Finlandia, tres en Italia, dos en Noruega y una en cada uno de estos países: Suecia, Austria y Suiza, todas ellas —repito— reguladas por las directivas comunitarias y en base a un protocolo común. En su equivalente nacional, la Dirección General de Aviación Civil ha realizado 36 inspecciones no avisadas —son estas que les decía que no son obligatorias pero que nosotros las llevamos a cabo— a las distintas aeronaves de Spanair en los diversos aeropuertos españoles. A fecha de hoy, en las inspecciones incluidas en este programa, como no son exigidas, nos guiamos por el mismo protocolo que el de las inspecciones que lleva a cabo la Unión Europea. Por tanto, para las anteriores 26 de la Unión europea y para las 36 que les acabo de comentar se sigue el mismo protocolo; la diferencia es que unas se han hecho en el resto de Europa y otras en España, unas se han hecho por la autoridad aeronáutica europea y otras por la autoridad aeronáutica española, todas ellas a aeronaves de Spanair.

En relación con la fatiga de la tripulación —es otro tema que he oído—, me van a permitir que les dé un dato. Solo en 2008, y a Spanair, hemos hecho 32 inspecciones de seguimiento del tiempo de descanso de los pilotos y sus auxiliares para comprobar el nivel de cumplimiento de la norma vigente. Estas inspecciones se realizan también con normativa interna, puesto que todavía no están reguladas por la Unión Europea. Seguramente tendremos ocasión de darles más información, ya que es un tema que está a punto de desarrollarse y aprobarse por la Unión Europea, el cual ha inducido a interpretaciones erróneas sobre cuál debía haber sido la aplicación de la norma. Esa norma que va a aprobar Europa todavía no está aprobada y por lo tanto la aplicación del nivel de cumplimiento se hace de acuerdo con normativa española.

En cuanto a la planificación y seguimiento del vuelo, hemos realizado 32 inspecciones a Spanair, revisando en cada una de ellas la preparación de los planes de vuelo, la carta aeronáutica, la información meteorológica, todo aquello que afecta al vuelo y que se pone a disposición de los pilotos. Estas inspecciones también se han realizado de acuerdo con los procedimientos europeos. Además, se han llevado a cabo 50 inspecciones de operaciones durante el vuelo, 38 en cabinas de piloto y 12 en cabinas de pasajeros. Estas inspecciones —sé

que soy reiterativa, pero creo que es importante darles esta información— se hacen de acuerdo con las recomendaciones y con la normativa europea. A los centros de mantenimiento de Spanair se les han realizado cuatro inspecciones; en cuanto a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada y al cumplimiento del programa de mantenimiento de las aeronaves, a Spanair se le han realizado tres inspecciones y 15 relacionadas con la aprobación de los programas de mantenimiento, siguiendo una vez más la normativa europea.

Demos un paso más. Detalladas cuáles han sido las características de inspección sobre la compañía cuyo avión sufrió el accidente, hablemos ahora de la aeronave siniestrada. Se trata de un avión McDonnell Douglas, modelo MD-82, con un número de serie 53148, fabricado en 1993. La primera matriculación se hizo en Corea y vino a España en 1999, con una matrícula provisional EC-HFP, y desde entonces viene operando siempre con la misma compañía, con Spanair. Previamente a la incorporación a la flota de Spanair —y este es un dato interesante—, le había sido realizada una revisión en profundidad en el centro de mantenimiento de Iberia, contando en ese momento, es decir, cuando se incorporó a España, con 9.802 horas y 10.982 vuelos. La matriculación definitiva se realizó el 19 de octubre de 1999. Quería comentarles que la aeronave dispone de un certificado de aeronavegabilidad renovado el 29 de agosto de 2007. Además, tiene un programa de mantenimiento aprobado el 3 de abril de 2008.

En el programa de mantenimiento —esto es importante resaltarlo— figuran las distintas revisiones programadas que tenía que efectuar la compañía. Todas ellas fueron efectuadas en los plazos correspondientes. Les podría citar algunas, pero la más significativa —y anteriormente me he detenido a explicárselo— es cuando se efectuó la gran parada, que se realizó en 2003. En 2008 se efectuó una revisión en profundidad el 24 de enero. La última revisión fue el 15 de agosto. Todas estas revisiones —como les dije anteriormente— se llevan a cabo por la compañía que opera, en este caso, Spanair, o por empresas con las que haya subcontratado este servicio.

El avión había realizado hasta el momento del accidente 31.961 horas de vuelo y 28.132 ciclos o vuelos. Un dato que me gustaría darles es que la vida inicial de este modelo se calcula en aproximadamente 60.000 horas, es decir, estaba en la mitad de su vida útil. La flota de Spanair había sido inspeccionada en Europa, dentro del programa SAFA, 109 veces en los tres últimos años. En España la aeronave había sido sometida a dos inspecciones en 2008: una, el 11 de julio como parte de una inspección a toda la flota MD-82 para examinar el cumplimiento de los requisitos sobre equipamiento exigido por el reglamento comunitario UE OPS y, otra, el 17 de julio, dentro del programa SANA de inspecciones aleatorias en rampa, de las que hemos hecho 36 a toda la flota de Spanair en 2008. En los años anteriores se habían realizado a esta aeronave dos inspecciones en 2007 y dos inspecciones en 2006.

Señorías, volviendo a las tareas de inspección, pero en esta ocasión para hablar de la actividad del sector aéreo en su conjunto, quisiera llamar la atención de cómo han ido incrementándose los controles, tanto cuantitativa como cualitativamente, de cómo se han incrementado los medios destinados a la inspección y de cómo se han endurecido y se han hecho más estrictas las penalizaciones por incumplimiento en materia de seguridad. El número total de inspecciones realizadas sobre las actividades relacionadas con la seguridad con la que operan las compañías aéreas españolas se ha multiplicado por tres desde 2003, y ahora hemos alcanzado la cifra de 8.014 en 2007. Por otra parte, hay que señalar que estas cifras corresponden a inspecciones efectuadas en 30 grupos de inspección distintos, de los cuales 12 que no se inspeccionaban en 2003 se han incorporado como nuevos en esta legislatura.

Asimismo, comparando las inspecciones SAFA, que son las que se le hacen en Europa a las aeronaves extranjeras, teniendo en cuenta los 42 países europeos, se han realizado un número de inspecciones por cada uno de los países que hace que España haya pasado de ser uno de los países europeos que hacía menos inspecciones a las aeronaves extranjeras a ser el segundo que más inspecciones hace, por detrás de Francia, en 2007. En estos años 2006 y 2007, el número de inspecciones realizadas por España ha sido casi dos veces superior a las realizadas por Alemania y 6,2 veces superior a las realizadas por el Reino Unido, pese a que ambos países tienen más tráfico de aeronaves. En el periodo 2000-2003 se realizaron un total de 82 inspecciones de este tipo y entre 2004-2007 se han llevado a cabo 3.438, por lo tanto hemos multiplicado por 42 el número de inspecciones que se les hacen a las aeronaves extranjeras.

En definitiva, España en el año 2007 efectuó casi el 18 por ciento de todas las inspecciones SAFA que llevaron a cabo los países pertenecientes a la Unión Europea. Las 3.438 inspecciones que hemos llevado a cabo entre 2004 y 2007 supone multiplicar por más de 22 las que se hicieron en los años comprendidos entre 1996-2003. Estos datos solamente se los doy para que vean cómo se ha ido avanzando y cómo la seguridad del sector aéreo español cada vez es mayor, pese a que se haya producido este terrible accidente.

Naturalmente, este esfuerzo de incremento de la actividad inspectora ha sido posible gracias al incremento de los recursos humanos dedicados a la inspección. Desde que llegamos al Gobierno se ha incrementado en 160 personas el equipo técnico, tanto perteneciente a la Dirección General de Aviación Civil como a Senasa. Igualmente, el conjunto de la plantilla de la Dirección General de Aviación Civil se ha incrementado en 115 personas, lo que supone prácticamente un 40 por ciento más; de ese incremento, 73 se han destinado a tareas de inspección.

La actuación sancionadora también pone de manifiesto el esfuerzo realizado en aras de una mayor seguridad. Si en el año 2001, según la memoria de la Ley de

Seguridad Aérea, se habían incoado 14 expedientes sancionadores, en 2007 han sido 175 sólo los referidos al área de seguridad. Al margen de lo que en sí representan estos datos, hay otros que ilustran muy bien el rigor con el que nos hemos planteado la seguridad aérea en estos últimos cuatro años. Me quiero referir a dos tipos de medidas sancionadoras concretas que se han empezado a aplicar en la legislatura pasada por primera vez en la historia de la aviación civil española. Me refiero a la suspensión del certificado de aeronavegabilidad que poseen los aviones. Este certificado se suspende por incumplimiento grave de la normativa de seguridad y lo hemos aplicado hasta en catorce ocasiones. La primera, recordarán ustedes, en septiembre de 2006 a un avión de Air Madrid, pero ha habido otras siete más; dentro de estas catorce, siete han sido a aviones de Air Madrid y otras siete a otras compañías aéreas. Otro dato más que también creo que ustedes lo sabrán apreciar. Por primera vez en España la Dirección General de Aviación Civil suspendió, además del certificado de aeronavegabilidad de los aviones en catorce ocasiones, el certificado de operador aéreo, lo recordarán ustedes, también a Air Madrid, en 2006. Posteriormente hemos suspendido dos certificados más, que no han tenido tanta trascendencia en la opinión pública, a Canalaire y a Girjet, esto ha sido el 7 de febrero de 2008 y el 7 de mayo de 2008 respectivamente. En total a tres compañías aéreas se les ha suspendido su capacidad para operar.

En definitiva, señorías, a lo largo de la pasada y de la presente legislatura el Gobierno ha trabajado intensamente para cumplir su compromiso de situar a la administración aeronáutica española a la altura de los países más exigentes de nuestro entorno. Para ello el Gobierno ha adoptado diversas medidas de cara a reforzar el papel de la autoridad aeronáutica, medidas para aumentar el número de inspecciones y sanciones, medidas para incrementar la plantilla de la Dirección General de Aviación Civil y su dotación presupuestaria, medidas para intensificar el apoyo de Senasa en la labor inspectora, multiplicando en este caso por más de seis las personas dedicadas a tareas inspectoras, y medidas para avanzar en la modernización e informatización de los procedimientos internos de la Dirección General de Aviación Civil.

Además de las medidas anteriormente citadas, el Gobierno previó la necesidad de cambiar el actual modelo de seguridad por otro más eficaz, en el contexto de unas previsiones de tráfico que indican que antes del 2020 habrá cien millones de pasajeros más —ahora mismo estamos en 210 millones de pasajeros y hemos calculado que en el 2020 habrá cien millones de pasajeros más—. Este cambio en el modelo regulador aeronáutico lo defendí en mi primera intervención en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados en junio de 2004 y he ido reiterando y comentando a SS.SS. los últimos avances, y en mi última comparecencia en el Congreso el 5 de junio me comprometí a que estuviera operativo en el segundo semestre

de 2008. Les comento que la Dirección General de Aviación Civil inició los trabajos a partir de 2004, fecha en la que ya se produce la primera evaluación acerca de la idoneidad del cambio organizativo por parte del Ministerio de Administraciones Públicas. Como resultado de dichos trabajos, en la Ley de Agencias Estatales, de julio de 2006, se incluyó esta agencia y se autorizó su inclusión en la disposición adicional tercera. Desde dicha fecha el ministerio ha venido trabajando internamente hasta la aprobación del estatuto, que como saben ustedes fue el 8 de febrero de 2008. Los trabajos de constitución de la agencia se suspendieron durante la etapa electoral y se retomaron tras la constitución del nuevo Gobierno el pasado mes de abril. Como les he comentado, me comprometí en mi última comparecencia a que esté en funcionamiento el segundo semestre del año.

Termino esta larga explicación sobre procedimientos, medios, actuaciones y concreciones de las mismas, en relación a la seguridad aérea, a Spanair y al avión siniestrado, con una nueva explicación. La necesidad de llevar a cabo la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación civil a través de organismos dotados de independencia y conforme a los procedimientos internacionalmente estandarizados se tomó por primera vez en Chicago en 1944, a nivel europeo en la Directiva 1994/56 y a nivel interno en 1998. En la normativa española cabe destacar que además del mencionado Real Decreto 389/1998 tenemos una regulación específica en la Ley de Seguridad Aérea de 2003, mediante la cual se dotó de rango legal y se reforzó la independencia y el régimen jurídico del órgano que se tiene que encargar de la investigación de los incidentes y los accidentes aéreos. Actualmente esta comisión se rige por lo señalado en la Ley de Seguridad Aérea, por el real decreto y también por el Convenio de Chicago. Es un órgano colegiado dotado de independencia funcional, cuya función es la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil, intentando determinar sus causas y las circunstancias que lo produjeron, con la única finalidad de prevenirlos en el futuro y formular recomendaciones de seguridad, pero en ningún caso la comisión identifica o establece culpas o responsabilidades. La comisión debe colaborar con la autoridad judicial suministrándole todo indicio de responsabilidad criminal que aprecie durante la investigación. Es su responsabilidad también llevar a cabo la investigación técnica del accidente; recoger todos los datos, pruebas, informes y elementos necesarios para la investigación y garantizar su adecuada custodia; proponer recomendaciones de seguridad que resulten durante el transcurso de la investigación; colaborar con los órganos judiciales en la instrucción de las causas judiciales que pudieran tramitarse; notificar y hacer partícipe de la investigación a los Estados afectados por el accidente; y, por último, elaborar un informe final tras recibir las observaciones de los Estados afectados en donde se determinen las causas del accidente y, en su caso, se formulen, como les decía, las correspondientes recomendaciones. De

conformidad con nuestra normativa, está compuesta por un presidente y un mínimo de cinco vocales o un máximo de diez. Actualmente, como ya está desarrollado, el número de vocales es de siete. Los nombra el Ministerio de Fomento, pero lo hace a propuesta de distintas instituciones. Creo que esto es interesante ponerlo en su conocimiento. Un vocal es un jubilado por edad, a propuesta de la Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales; otro vocal es un jubilado por edad, a propuesta de la Asociación Profesional de Controladores de la Circulación Aérea; otro es un jubilado por edad, a propuesta de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos; un vocal a propuesta del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, otro vocal a propuesta del Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial, otro vocal a propuesta del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial y un vocal a propuesta del Instituto Nacional de Meteorología. Esta composición garantiza la autonomía, la profesionalidad, la independencia y la rigurosidad de las investigaciones dirigidas por este grupo permanente y complementadas con todos aquellos que se van incorporando según los casos. El pleno determina las causas. Al secretario de la comisión le corresponde la dirección y coordinación de los equipos de investigación, designar al investigador encargado e impulsar la tramitación de las actuaciones. Bajo la dirección y coordinación del secretario, para cada accidente o incidente grave a investigar se crea un equipo de investigación, que será encabezado por un investigador encargado, designado —vuelvo a decir— por el secretario de la comisión y que la representa durante la investigación. Este equipo de investigación puede incorporar representantes acreditados de otros Estados interesados, asistidos por asesores especializados. Corresponde al investigador encargado denegar la participación de aquellos que entienda que no deben incorporarse. De acuerdo con el anexo 13 de la OACI, en principio, el Estado encargado de la investigación, es decir, el que conforma la comisión, será el Estado donde ocurra el suceso, pero este Estado debe notificar el accidente al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado del explotador, al Estado del diseño y al Estado de fabricación. Todos estos Estados deben suministrar la información de interés que tuvieran a su disposición y tienen derecho a participar en la investigación mediante el correspondiente representante y un asesor. Asimismo, cualquier Estado contratante del Convenio de Chicago puede participar en la investigación, siempre que facilite información, instalaciones y servicios o asesores al Estado que realice la investigación. Finalmente, podrán acceder a la investigación, pero no participar en ella, los Estados cuyos nacionales hayan sufrido lesiones graves. Concluida la investigación, se elabora un proyecto de informe que se somete a alegaciones de los Estados de matrícula, explotación, diseño y fabricación, que finalmente tiene que ser aprobado por el Pleno y que será publicado mediante los procedimientos adecuados.

Para la investigación del accidente que hoy nos ocupa la comisión se ha organizado en grupos multidisciplinarios de trabajo, liderados todos ellos por personal de la comisión e integrados por expertos de la Comisión de investigación de accidentes estadounidense, de Boeing, de Pratt&Witney, que es el fabricante de los motores, y de Spanair, que es el operador de la aeronave. También se ha incorporado un representante de la Agencia de Seguridad Europea y, por ahora, los países de las víctimas que han querido participar, que son Alemania e Italia. Se han creado los siguientes grupos: grupo de investigación, de aeronavegabilidad, de planta motopropulsora, de aspectos de supervivencia, de operaciones, de aeropuertos, más grupos de mantenimiento y grupos registradores, que se refiere a las cajas negras. La configuración de estos grupos, señorías, irá adaptándose a las necesidades de la investigación. En este sentido, está previsto incorporar más expertos a los grupos de operaciones y mantenimiento aún por definir, pero todo ello lo decidirá el secretario de la comisión. Del mismo modo, es necesario mencionar que se han utilizado las instalaciones y recursos de la Comisión de Investigación de Accidentes del Reino Unido para la extracción de los datos contenidos en las cajas negras de la aeronaves, por razones —este es un tema que también se ha cuestionado y permítanme que se lo explique— de idoneidad técnica para el tratamiento de unas cajas posiblemente afectadas por el accidentes. La rapidez con la que se precisaba la información y el inmediato ofrecimiento de la comisión británica, utilizando un convenio permanente de intercambio, con la colaboración mutua existente entre ambas comisiones lo han hecho posible. Existen también interlocutores designados por parte de EASA, Agencia Europea de Seguridad, y la Dirección General de Aviación Civil. La comisión podrá incorporar a sus grupos investigadores y expertos —controladores, pilotos, técnicos de mantenimiento, etcétera— que considere necesarios para el esclarecimiento del accidente en función de las necesidades de la propia investigación y de la evolución que vaya teniendo.

Es indiscutible, señorías, que la atención que tenemos que prestarle a la seguridad hace que esta sea una prioridad y, si me permiten que les diga, especialmente la seguridad aérea. También quisiera decirles, señorías, que no solo cumplimos sobradamente con la normativa comunitaria en materia de seguridad aérea, sino que en muchos casos, como he tenido ocasión de detallarles, vamos más allá. Pero además estamos interesados en que siga siendo una prioridad en la Unión Europea, por lo que fomentamos en debate y colaboramos con los responsables europeos en propuestas de futuro. En ese sentido, permítanme que les comente que ya en el seno de la Comisión Europea y con el propósito de reforzar la seguridad aérea y garantizar que no haya brechas en el sistema para que Europa continúe siendo una de las regiones del mundo con los más altos niveles de seguridad, ha propuesto en junio de 2008 que la Agencia Europea de Seguridad Aérea asuma en el futuro las

competencias en materia de certificación de la seguridad de los aeropuertos y de gestión del tráfico aéreo. Esta propuesta está siendo discutida en estos momentos bajo Presidencia francesa y la Comisión le está dando la máxima prioridad para que podamos llegar a un acuerdo político y en este sentido estamos trabajando. Además, quiero comentarles que en 2009 la Comisión ha previsto en su programa de trabajo dos iniciativas legislativas para reformar las directivas sobre la investigación de accidentes y sobre la notificación de incidentes técnicos en el transporte aéreo. Con estas dos propuestas se trataría de reforzar, por un lado, el marco jurídico comunitario para facilitar el funcionamiento, la agilidad y tener en cuenta las nuevas funciones de la Agencia de Seguridad Aérea Europea en lo que a investigación de accidentes se refiere y, por otro, se facilitaría la notificación y la máxima transparencia en la información sobre incidentes técnicos, de modo que la información fluya libremente para aumentar la seguridad. Asimismo, para el próximo Consejo de Ministros europeos de Transporte llevaremos una propuesta, a la vista de la dificultad en acceder a las listas y el tiempo que ha mediado entre la necesidad de conocer quién viajaba en la aeronave y la entrega de la lista por parte de la compañía, para que todo este proceso sea más ágil; a la vez tendremos que modificar internamente o bien nuestras normas o el contrato, porque según la Ley de Protección de Datos ni siquiera la compañía podía haber proporcionado con facilidad estos datos identificando a las personas. Por tanto, es bueno que modifiquemos nuestra propia normativa.

Concluyo, señorías. El sector aéreo español es de gran importancia para nuestro país, no solo para su aportación directa a la economía nacional sino también por la actividad inducida que genera y por lo que supone de proyección internacional. Se trata de un sector estratégico con una importante participación en el producto interior bruto nacional y en el empleo directo e indirecto y es clave para nuestra imagen exterior, concretamente tres de cada cuatro turista llegan a España por avión. Las compañías aéreas comerciales españolas facturaron en 2007 unos 11.000 millones de euros y AENA 3.000 millones. La participación del sector aéreo en el PIB nacional se ha estimado en el 7 por ciento. En los aeropuertos españoles prestan servicio 6.200 empresas, con 140.000 empleados. La actividad aeroportuaria genera 430.000 empleos indirectos o inducidos y durante los últimos quince años se ha producido una evolución muy positiva en el sector y un crecimiento medio anual del 6,3 por ciento. Las actividades inducidas por la existencia del aeropuerto de Barajas suponen el 10,2 por ciento del producto interior bruto de la Comunidad de Madrid y las de El Prat el 6,2 por ciento del producto interior bruto de Cataluña. El impacto económico global de la aviación en el mundo se estima para 2007 en 2,27 billones de euros, lo que supone el 7,5 por ciento del PIB mundial.

Señorías, sé que comparten conmigo que sería una imprudencia poner en riesgo nuestro sector aéreo con juicios de valor no fundamentados que puedan cuestionar de forma injustificada el sistema de seguridad aeronáutica nacional, por lo que, señorías, en estos momentos difíciles pido su colaboración para mantener la confianza necesaria en nuestra seguridad aérea y en el sector aéreo, regulado fundamentalmente por la normativa comunitaria de obligado cumplimiento para todos los países miembros y tengo que decir, señorías, que con una elevada exigencia y control de su cumplimiento. Quiero llamar su atención también sobre el hecho de que estamos aplicando de forma complementaria procedimientos adicionales propios para mejorar aún más esos niveles de seguridad exigidos en toda Europa.

Señorías, accidentes como el ocurrido el pasado 20 de agosto, de tan trágicas consecuencias y que tanto dolor ha generado en la sociedad española, son más que lamentables, y es nuestra obligación, la obligación del Gobierno, llegar hasta el final de la investigación, con todas sus consecuencias, lo que permitirá exigir responsabilidades y arbitrar las medidas necesarias para evitar, en la medida de lo posible, que se repitan. Pero también es nuestra obligación analizar con objetividad nuestro sistema de seguridad que, como he tratado de trasladarles a lo largo de mi intervención, tiene al menos las mismas garantías que el del resto de los países de la Unión Europea y ha conseguido que el transporte aéreo sea un transporte seguro sobre el que, sin duda, hay que seguir trabajando y mejorando. Hemos trabajado duramente por mejorar la seguridad aérea; seguiremos trabajando en la misma línea. Desde aquí agradezco ya a SS.SS. todas las aportaciones que sin duda tratarán de hacer en sus intervenciones, así como su colaboración en esta tarea.

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra, gracias por su intervención.

Una vez concluida la intervención de la señora ministra, pasamos al turno de los grupos que, como dijimos inicialmente, será de menor a mayor en cuanto a su número de diputados. Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Perestelo por un tiempo de cinco minutos, ya que comparte su turno con la señora Barkos.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ**: Señora ministra, señorías, permítanme un saludo a todos los profesionales de los medios de comunicación social que hoy transmiten esta comparecencia y a todas las personas que la siguen. Señorías, compartiendo una parte importante del discurso de la señora ministra, sobre todo compartimos el final de su intervención: la importancia estratégica del sector y del transporte aéreo en la vida de esta comunidad. Por tanto, tenemos que seguir el trabajo riguroso para que los ciudadanos continúen confiando en el avión como medio de transporte seguro. Permítanme, señorías, en primer lugar, trasladar mis

condolencias, en nombre de mi grupo, Coalición Canaria —pero también hoy, como portavoz del Bloque Nacionalista Galego o Unión Progreso y Democracia—, a todos los familiares y amigos de las víctimas mortales del accidente que hoy nos trae aquí. Quiero hacer llegar a todos los heridos un abrazo de aliento y de esperanza para que se recuperen lo antes posible y también quiero dar las gracias a todos aquellos que trabajaron denodadamente desde las primeras horas del siniestro en Madrid y en Canarias, al personal de emergencias, Protección Civil, bomberos, policías locales, Cuerpo Nacional de Policía, Guardia Civil, personal de asistencia psicológica, trabajadores de AENA y Aviación Civil, voluntarios y personal sanitario. A todos y cada uno de ellos nuestro agradecimiento porque han hecho más llevadera y más humana esta tragedia que nos ha desgarrado a todos y a los canarios de una manera significativa.

Desde el primer momento las islas, unidas ante la desgracia, ponían todos los medios a su alcance para intentar aliviar la pena inmensa de las familias canarias, que aún están sufriendo, y cuyo dolor sentimos como nuestro y, desde el primer momento, todos comenzamos a hacernos preguntas. Le agradecemos su comparecencia aquí porque es necesario arrojar algo de luz sobre este triste suceso. Tenemos la obligación de hacerlo y de responder a esas familias que, cargadas de razón, exigen respuesta. Somos sus representantes, estamos aquí para trabajar por su bienestar y para contribuir a que, ya perdidas esas vidas de manera irremediable, las leyes, los instrumentos con los que contamos en esta Cámara, sirvan para evitar que la tragedia se repita. Siguiendo los protocolos habituales, se ha puesto en marcha la Comisión de Investigación de Aviación Civil que contempla la Ley de Seguridad Aérea 21/2003, de 7 de julio, y que esperamos dé pronto sus frutos porque, cuando has perdido a un ser querido de una manera tan abrupta, cuando sabes que nunca vas a poderlo abrazar, solo te queda la esperanza de saber qué ocurrió, de encontrar respuestas, y también nosotros debemos darlas. Yo quisiera, señora ministra, que de esta comparecencia salieran algunas respuestas. Nadie nos va a devolver a los que se han ido pero, como decía, quizás podamos evitar que esta tragedia, que nos ha atacado de manera tan virulenta, no se repita. Una vez tengamos las conclusiones técnicas, que estas sirvan, al menos como ha ocurrido hasta ahora, para cambiar y adecuar la legislación, introduciendo nuevas medidas que redunden en una mayor seguridad para todos. En 1960 entró en vigor la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea; pues bien, actualmente sigue vigente esta misma ley, que, si bien ha sufrido modificaciones, necesita de una actualización y una adecuación a las circunstancias yo diría que urgente. Espero que usted coincida con nosotros. También estará usted de acuerdo con nosotros en que es necesario que se sepa por qué no se ha puesto en funcionamiento la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que tenía que haber estado

funcionando como más tarde el pasado 2 de junio, tal y como se aprobó en el Consejo de Ministros del pasado 8 de febrero, y que mejoraría el sistema de seguridad operacional y evitaría las posibles fallas en el sistema de seguridad actual.

Señora ministra, es necesario que explique hoy aquí cuál es la plantilla que Aviación Civil destina a la inspección de los aviones y cuál es su cualificación y experiencia. Hemos leído y escuchado cosas terribles, como que solo se dedican a este trabajo dos funcionarios mientras que el resto de la plantilla está subcontratada, que no tienen ninguna protección frente a posibles presiones externas y como una de esas dos personas afirma que el sistema de control aéreo es deficiente y que la seguridad del transporte no está garantizada. Hoy usted en su comparecencia nos ha hablado de grupos de inspección, pero no ha dicho nada de inspectores, ha hablado incluso de un incremento de plantilla de 160 trabajadores, pero no se ha referido a la palabra inspectores. Nos gustaría conocer en una segunda intervención si realmente estamos hablando de inspectores funcionarios o estamos hablando de esos dos inspectores y ese grupo de personas subcontratadas que no tienen esa función inspectora reconocida legalmente. Incluso, señoría, con todas las garantías legales y técnicas a nuestro alcance, no estaríamos exentos de riesgos porque, como humanos, no somos eficaces ni infalibles al cien por cien. Pero las garantías deben existir para aminorar ese riesgo con el que todos nacemos y tener la tranquilidad de que se ha hecho todo lo materialmente posible para prevenir la catástrofe. Una vez concluyan las investigaciones y puedan ser revelados los detalles técnicos como piden las familias, todos los extremos tienen que ser aclarados. Es necesario que en el plazo mínimo de tiempo se traiga toda la información al Congreso. Ahora, es evidente, hay que esperar a que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil resuelva. Entonces, tras las explicaciones que nos dé el Gobierno, tendremos que valorar si procede pedir o no una comisión o subcomisión de investigación en el seno de este Congreso. Por ello, nos reservamos para las próximas semanas la posibilidad de presentar iniciativas en este sentido, siempre movidos por el deseo de buscar respuestas y mejorar en la seguridad, a la vista de las conclusiones y de la experiencia acumulada. Los canarios, usted debe saberlo, estamos en este sentido más expuestos que nadie, porque el avión es el cordón umbilical que nos conecta entre las islas y el resto del mundo y es absolutamente vital para nosotros poder desplazarnos con la tranquilidad de que nuestra seguridad no se va a ver comprometida. Los familiares de las víctimas, lo hemos oído, han dicho varias veces que por encima de todo quieren saber, necesitan una explicación a lo sucedido y tenemos que dársela, los técnicos que investigan las causas, usted como responsable máxima de Fomento y este Congreso, poniendo todos los medios a nuestro alcance para que no tengamos que revivir una pérdida como la que estamos sufriendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Barkos por el Grupo Parlamentario Mixto.

La señora **BARKOS BERRUEZO**: En primer lugar, comenzaré también por expresar las condolencias en nombre de Nafarroa Bai a las familias de las víctimas de este trágico accidente y desear la más pronta recuperación de las personas que continúan hospitalizadas en este momento. En segundo lugar, quisiera agradecer la comparecencia de la ministra a petición propia, y entiendo que pronta comparecencia, para exponer ante esta comisión los datos con que cuenta en este momento. Y tercero, quiero señalar que, a nuestro entender, el objeto central, no el único sin duda, pero el objeto central de esta comparecencia no debe ser otro que el de girar en torno a una hipotética necesidad o no de revisión de los protocolos de seguridad en estos momentos en términos generales —creo que ha queda clara la posición de la ministra en que no es necesario— o incluso ante la situación económica actual, si un momento de recesión claro y evidente puede llegar a afectar a la seguridad de las compañías aéreas. Es un debate que está en estos momentos en la calle y que debemos acometer y abordar. En ese sentido van a ir las cuestiones que quiero plantearle, señora ministra, y al hilo de la exposición que ha venido a hacer al Congreso.

Comenzaba, señora Álvarez, por señalar un detallado calendario de lo que ocurrió entre la una de la tarde y la una y media, el momento en que se produce el accidente, a la 01:25, si no he tomado mal los datos. En cualquier caso, en el momento en que el vuelo es autorizado para despegar, el piloto solicita volver a la plataforma, y son técnicos de Spanair, si no he entendido mal, los que revisan el avión. Aquí es donde quería plantearle la primera cuestión. Ante la incidencia que plantea el piloto y por la que vuelve este avión ¿Aviación Civil actúa limitándose a atender las conclusiones de Spanair o existe algún tipo de actuación o de revisión de los técnicos de Aviación Civil ante la incidencia detectada y así comunicada a la torre de control por el piloto? Siguiendo este punto, al día siguiente del accidente, la compañía Spanair, concretamente el subdirector general de operaciones, señor Javier Mendoza, afirma que el problema en ese momento es aislado, y lo afirma en varias ocasiones y de manera muy explícita; no solventado, no solucionado, sino aislado. Me gustaría saber, señora ministra, si este fue el mismo término que se comunicó a Aviación Civil, a la torre de control entre las 13:25, momento en que se detecta la incidencia y el momento de dar permiso de salida, si el término que utilizan los técnicos de Spanair es el de problema aislado en la nave. Tras producirse el accidente, minutos antes de las dos y media de la tarde, nos señalaba usted que se activa el plan de emergencias. Si no he entendido mal —por más que son lógicamente temas que supongo que a la mayoría de los presentes en estos momentos en esta Comisión nos cuesta todavía utilizar con un mínimo de soltura—, una vez activado el plan de emergencias puede hacerse

con tres graduaciones: una alarma local, una alarma general o una emergencia ya de una cierta entidad. ¿Es así? Querría que me aclarara exactamente en qué graduación se activa y no lo digo por decir, sino porque hoy mismo en una cadena de televisión, al hilo de unas grabaciones que en ese momento se producen entre los servicios de emergencias, se sugiere una cierta tardanza cuando menos en detectar la magnitud del siniestro. Esto es lo que quería preguntarle, si efectivamente y después de realizados los análisis se produjo una cierta demora en determinar la magnitud del accidente. Creo que no había otra reflexión en torno a estas grabaciones que, como digo, se han hecho públicas esta misma tarde en una cadena de televisión.

Respecto al sistema de control de seguridad que usted nos ha detallado esta tarde, ha explicado que la autoridad competente está obligada a auditar, por decirlo de alguna manera, en términos de seguridad a las compañías propietarias encargadas de la revisión de los aviones o a las subcontratadas para ellos. ¿La revisión de los aviones de Spanair se produce por empresas subcontratadas? Quería que nos lo aclarara hoy aquí y sería otra de las preguntas. Nos daba otro dato y es que en estos momentos se producen cinco inspecciones al año por nave. Evidentemente, esto es estadística. ¿El avión siniestrado en concreto fue revisado en cinco ocasiones el año pasado o no? Respecto a los controles sobre Spanair, nos ha señalado que ha habido un seguimiento muy de cerca por parte de Aviación Civil, dada la situación económica actual, de esta compañía y de hecho señalaba usted que se les han hecho recomendaciones y que si los diputados aquí presentes queríamos conocer en qué términos se han producido estas recomendaciones podía usted detallarlas; yo sí le agradecería saber qué tipo de recomendaciones. Lo digo porque si es verdad —y usted lo ha afirmado a lo largo de la comparecencia— que más allá de una profusamente informada denegación de licencia o cierre de licencia a Spanair se han producido en otras ocasiones, este mismo año además otras dos denegaciones de licencia a otras dos compañías aéreas, y por tanto, nos gustaría saber si estas recomendaciones que se han realizado a Spanair se han producido en términos similares a lo ocurrido en otras ocasiones, si han sido, como fue en el caso de Air Madrid, la exigencia de medidas correctivas o han sido recomendaciones de otro nivel menos exhaustivo, menos contundente por decirlo de alguna manera. Nos señalaba que además a lo largo de este año se le han realizado a Spanair 326 inspecciones de todo tipo y quería saber si este número es habitual o no y si es un número mayor de las que se han podido realizar en otros años. Lo digo también porque nos ha dado el dato de que en los primeros ocho meses del año 2008 se han producido sobre Spanair veintiséis revisiones aleatorias en aeropuertos de la Unión Europea y, sin embargo, a lo largo de todo el año 2007 las revisiones fueron veintidós; según informaciones que han aparecido en los medios estos días, Spanair pasó veintidós revisiones aleatorias en aeropuertos de la Unión

Europea en 2007 y en los primeros ocho meses de 2008 ya ha sufrido cuatro revisiones aleatorias más y la progresión, lógicamente, puede hacer pensar —y esto es lo que quería que usted nos aclarara— que sobre Spanair se estaba produciendo un especial seguimiento en revisiones. Por tanto, ¿es un incremento sustancial por algo o no lo es? Respecto a las listas de pasajeros, la polémica que usted mantuvo con la compañía, nos lo ha dejado claro y, por tanto, me considero respondida en el sentido de que en el próximo Consejo de Ministros europeo llevarán una propuesta sobre el tema.

Quiero terminar —acabo ya, presidente, no sé si me he alargado mucho— casi por donde empezaba. A la espera de que nos resuelva estas dudas, ¿la situación de las compañías ante la crisis económica hace necesaria, en opinión de la ministra, una revisión de los protocolos de seguridad aérea?

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

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias también por su comparecencia, señora ministra, una comparecencia obligada y que además, en opinión de mi grupo, no empecé ni tiene ningún problema con respecto a la investigación que en estos momentos la comisión investigadora está realizando. Un papel es el de la comisión investigadora, papel técnico, y otro papel es el de esta Cámara, que debe ser, en nuestra opinión, no solamente informativo por parte del Gobierno, sino un papel de los grupos parlamentarios de control de la acción del Gobierno y de iniciativa legislativa, que de eso se trata en el Parlamento de los españoles.

En primer lugar, en nombre de mi grupo parlamentario quiero unirme al resto de los grupos y al presidente de la Comisión manifestando el pésame a las familias de las víctimas, de los accidentados y deseando una pronta recuperación a los heridos. Sin lugar a dudas, en el recorrido de los últimos años, que es un recorrido de mejora de la seguridad, este accidente es un accidente terrorífico desde el punto de vista de su gravedad y desde el punto de vista de la mortalidad provocada. Es un accidente, sin lugar a dudas, ante el cual deberíamos pararnos y reflexionar. En nuestra opinión, a lo largo de los últimos días hemos pasado de la incredulidad, incluso en el mismo día del accidente, a una cierta sensación de *shock* y ahora a una defensa cerrada. He visto una parte de eso en la intervención de la señora ministra ante esta Comisión, defensa cerrada. Quizá valga en ajedrez, pero en esto me da la impresión de que es mucho mejor analizar por una parte los avances, pero también tener en cuenta las posibilidades de mejora de nuestro sistema de seguridad. Digo defensa cerrada porque da la impresión y transmitimos a los ciudadanos o bien el secretismo en los primeros momentos del accidente o bien el sensacionalismo, y hay términos intermedios seguramente más objetivos. Y en los últimos días transmitimos o la

soberbia tecnológica de aquellos que piensan que la tecnología garantiza al cien por cien la seguridad, o bien el fatalismo, y me ha parecido ver algo de fatalismo en algunas declaraciones cuando se dice que hay un conjunto de causas; también en medicina; también en medicina la mayor parte de los fallecimientos se producen como consecuencia de un conjunto de causas, pero hay una causa determinante, hay causas coadyuvantes y hay causas también definitivas, pero hay distintas causas. Espero que esto de que se hable del conjunto de causas no signifique un cierto fatalismo ante la búsqueda de la causa de este accidente, que tiene que ser objetiva. No puede ser que la fatalidad lo explique. También vengo de una tierra donde se han explicado los accidentes de la minería siempre por la fatalidad y espero que en este caso no nos encontremos ante esa situación y que nos expliquemos los accidentes de manera racional, incluso como concausas, y que sepamos adoptar medidas para mejorar nuestra situación.

Releyendo la actividad parlamentaria después de los accidentes a lo largo de las últimas décadas, tengo una sensación que me preocupa, y es la de que nos acordamos de Santa Bárbara cuando truena. La mayor parte de la iniciativa legislativa de las iniciativas de investigación se produce siempre después de los accidentes. Años ochenta, comisión de investigación a iniciativa del propio partido del Gobierno, medidas y recomendaciones para equilibrar sector aéreo e investigación e inspección aérea. Años noventa, accidentes con iniciativas también de carácter legislativo. Años 2001, 2002 y 2003, Ley de Seguridad Aérea, después de accidentes importantísimos en las cercanías de Madrid o en el propio aeropuerto de Barajas. Espero que no sea así y que podamos trabajar de manera objetiva y continuada, sin necesidad de ser impulsados por el horror o también por cuando truena o se produce un accidente de estas características. Señora ministra, nosotros podemos estar de acuerdo con usted en algunas o en muchas de las cuestiones que ha trasladado a esta Cámara: en la relevancia de nuestro sector aeroportuario, cada vez más importante; en las mejoras del regulador europeo y de nuestro propio regulador, o en la evolución hacia una mayor seguridad, que también es un objetivo, tanto a nivel internacional como en nuestro país, pero todo ello no debería llevarnos a la soberbia en ningún caso, no debería llevarnos a la percepción de que lo hemos hecho todo y de que, a pesar de que hemos hecho todo, como no somos perfectos y como hay teoría de las probabilidades, finalmente se ha producido un gravísimo accidente.

Sin querer hacer relación causa-efecto, porque no es mi cometido en esta Cámara, sino el de la comisión de investigación, quisiera hacer un análisis crítico de lo que son nuestras responsabilidades públicas con respecto al sector aéreo y a la seguridad aérea. En primer lugar, señoría, ni la ministra ni yo como diputado podemos venir a esta Cámara de forma autocomplaciente, teniendo como tenemos una ley de los años sesenta que regula el sector aéreo. Es decir, a pesar de distintas manifesta-

ciones de esta Cámara, manifestaciones por unanimidad, que han trasladado a diferentes gobiernos de distinto signo la necesidad de una ley del sector aéreo que no sea la Ley del Sector Aéreo Militar de los años sesenta, no se ha puesto en marcha —tengo que admitir que además es una responsabilidad propia, también como diputado— ese marco legislativo general sobre el sector aéreo. Esto es, tenemos un sector aéreo cada vez más relevante, con importantes beneficios económicos y también con riesgos, y sin embargo no le damos la importancia necesaria para tener una ley marco. La única ley marco que lo gobierna data de los años sesenta, y tiene una descripción de los medios aéreos prácticamente paleontológica, pero no una descripción real de lo que es en estos momentos el sector aéreo. Si las leyes demuestran la importancia de los sectores, no le hemos dado hasta ahora la relevancia que el sector tiene.

Podrán decir que es una crítica excesiva, porque mientras tanto se ha producido el desarrollo de la legislación europea, nos hemos incorporado a organismos internacionales, y por tanto lo tenemos todo garantizado. No es así. Mucha de esa legislación requiere de legislación propia de los países miembros para su aplicación. De hecho, la señora ministra ha dicho ahora que también pretende que se produzca algún avance en esta materia, en el marco de la Agencia Europea de Seguridad. Pues bien, nosotros creemos que esa es una primera crítica y en este caso la aplicaré como autocrítica, como parlamentario, pero también me gustaría que los parlamentarios de los grupos que han impulsado a los gobiernos la tuviesen en cuenta.

Acercándome más al problema que tratamos hoy, el de la seguridad aérea, mi grupo parlamentario también considera insatisfactorios el marco institucional y los órganos de seguridad de nuestro país. Puede ser que el resultado, gracias a la normativa europea, a nuestra propia gestión y a la profesionalidad del sector, sea positivo —es reconocido que la seguridad ha mejorado—; sin embargo, nada puede ocultar que la Ley de Seguridad Aérea del año 2003 está incumplida de la A a la Z, incumplida, porque si esa Ley de Seguridad intentaba incorporar legislaciones europeas para dar un marco general de carácter consultivo al sector aéreo, hay que decir que hoy por hoy, cinco años después de haberse aprobado la ley, no hay consejo consultivo del sector aéreo de España. No lo hay. No lo hay, y los sucesivos gobiernos no han tenido voluntad de que ese consejo consultivo exista. Y es importante; los sindicatos, las empresas, todos los sectores implicados en torno al sector aéreo, no nos hemos preocupado demasiado por una ley general, tampoco por un consejo consultivo en relación con el sector aéreo. Pero más preocupante nos parece lo que ocurre —y lo ha dicho la propia ministra— con respecto a la Comisión Nacional de Investigación de Accidentes e Incidentes en Aviación Civil. Han pasado cinco años desde que se aprobó la nueva comisión nacional, que tenía dos aspectos fundamentales: primero, control parlamentario —el presidente de la comisión

nacional, en aras de su independencia, mediante una comparecencia ante el Parlamento, era valorado en su plan básico en esa comisión nacional de investigación—, y otro aspecto fundamental era dotar a esta comisión nacional —lo dice la propia ley— de autoridad en la materia. Esos aspectos todavía están pendientes. No hemos tenido la comparecencia del presidente de la comisión nacional, no se ha constituido la comisión nacional de acuerdo con la ley de 2003, sino de acuerdo con el decreto anterior. Y, por otra parte, tampoco tenemos ese nuevo órgano con autoridad en materia de investigación de seguridad aérea. Creo que deberíamos hacer algún tipo de autocrítica, al menos porque los dos títulos fundamentales de esa ley son el del consejo consultivo y el de la comisión nacional de seguridad.

Voy al tercer título, que me parece muy relevante y que ha tenido que ver con algunas de las matizaciones y valoraciones de la propia ministra, y que se refiere al cuerpo de inspectores. En esa misma ley se crea el cuerpo facultativo de inspectores, se le dota de autonomía y de autoridad. Ese cuerpo no existe, es un cuerpo vacío. Es un cuerpo vacío porque las previsiones de ese cuerpo de inspectores —en estos momentos cuatro inspectores, realmente en activo dos— no se corresponde con las necesidades. Me puede decir la señora ministra, y tendrá razón, que se hace a través de los entes colaboradores. Pero la propia ley diferencia claramente lo que es un inspector funcionario, con responsabilidad y con autoridad, inspector facultativo, de lo que es un colaborador. Lo que han hecho los sucesivos gobiernos es suplir, mediante subcontratas de una empresa pública, inspectores por lo que podemos denominar colaboradores de la inspección. En nuestra opinión, es un hecho relevante. No debería ocurrir y en ese sentido también le haremos propuestas al Gobierno en esta materia.

Señorías, nos preocupa también la seguridad en los aeropuertos en general y la seguridad en particular en el aeropuerto de Barajas. Nuestro grupo parlamentario ha trasladado a esta Cámara que era necesario, más allá del Plan de 2005, después de la ampliación de Barajas, un plan de seguridad que incluyera la seguridad exterior. Hasta Belvis han llegado algunos trozos de los restos del accidente y, sin embargo, todavía no existe plan de seguridad exterior. En nuestra opinión, en esta materia también deberíamos mejorar los planes de seguridad y la coordinación entre los aeropuertos y las comunidades autónomas afectadas.

Termino, señora ministra, planteándole una preocupación general y haciéndole varias propuestas. La preocupación general es que yo creo que sigue siendo actual la reflexión de la comisión de investigación creada en los años ochenta, cuando dice que el sector ha aumentado de manera relevante y, sin embargo, el regulador no ha aumentado a su misma velocidad. Da la impresión, por muchos esfuerzos profesionales, por mucho incremento de inspecciones, de que en estos momentos el sector es un elefante y el regulador es un ratón. Y solamente en los cuentos los elefantes tienen miedo al ratón.

En la realidad no le atemoriza lo más mínimo y se corre el peligro de aplastar al ratón. Es una reflexión que me gustaría trasladar en estos momentos a un sector muy potente, con un gran volumen económico, también con presiones muy importantes de todo tipo, y sin embargo un regulador que en nuestra opinión todavía es un regulador débil, un regulador público frágil, que debemos fortalecer.

Para ello le propongo, señora ministra, que como medidas que me parecen ineludibles por parte del Gobierno, en primer lugar y de cara ya a los próximos presupuestos, se dote el cuerpo facultativo de inspectores, que pueden colaborar con otros inspectores jubilados, como en este caso lo son los inspectores que colaboran en las inspecciones, y sobre todo con la gran mayoría de ellos que son pilotos, mientras que hay muchos menos inspectores de otro tipo —en esa dirección creo que debe dotarse el cuerpo de inspectores—; en segundo lugar, que se desarrolle la Ley de Seguridad Aérea, que se apliquen las leyes, porque uno de los principales problemas de un país no es solamente que actúe cuando truena, sino que no aplique sus propias leyes, y en este caso la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, no se cumple ni en la comisión nacional ni en el consejo consultivo ni en relación con el cuerpo facultativo de inspectores, es decir, el cuerpo general de la ley está en nuestra opinión deficientemente cumplido; que comparezca la señora ministra, ante esta Cámara, para explicar la trascendencia del reglamento europeo 216/2008, que va a tener en nuestra opinión relevancia en relación con la normativa en materia de seguridad aérea y, por último, que se comprometa a la elaboración de una nueva ley del sector aéreo a lo largo de esta legislatura. Nos parecen cuestiones fundamentales y nosotros —quiero terminar con esta parte— creemos que era ineludible esta intervención ante la Cámara por parte de la ministra, y la Cámara no va a suplantar a la comisión de investigación, no se trata de eso. Ha habido otras ocasiones en que la Cámara ha trabajado en paralelo con una comisión de investigación en lo que son sus responsabilidades públicas, que es que mejoren los mecanismos públicos de seguridad, y, por otra parte, nosotros esperamos desde nuestro grupo parlamentario que, además de valorar los avances, también se propongan por parte del Gobierno mejoras. Eso no significa ninguna culpabilidad, ninguna asunción de responsabilidad por parte del Gobierno —eso lo veremos en la comisión de investigación que está trabajando—, sino que eso significa actuar como un Gobierno responsable, aunque a veces ocurra que tengamos que actuar ante catástrofes como la que se ha producido en los últimos días.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Señora ministra, hoy hace una semana, dos días, y ahora mismo unas pocas horas más que tuvo lugar el horrendo accidente del avión

de Spanair del vuelo JKK 5022, para informarnos del cual usted ha solicitado esta comparecencia urgente y extraordinaria, que es lo que ha reunido hoy en esta tarde la Comisión de Fomento. Quiero empezar reconociéndole, señora ministra, que el carácter de urgencia y el carácter extraordinario de la Comisión ha suscitado en este diputado una doble reflexión un tanto paradójica y un tanto contradictoria, y se lo voy a exponer como lo he sentido.

Por un lado, es evidente que el carácter de urgencia y extraordinario nos da pie para mostrar aquí en el Congreso, en concreto en esta Comisión, una vez más, pero esta vez de forma oficial, nuestro pésame, nuestra condolencia a los familiares y allegados de todas las víctimas —insisto, en este caso de forma oficial— y el deseo de recuperación a los que han resultado heridos. Desde ese punto de vista, la oportunidad de habernos reunido de forma urgente y extraordinaria salta a la vista. Las circunstancias sorprendidas y, al tiempo, de absoluta crueldad en las que suele tener lugar un accidente de avión como el que ocurrió el pasado día 20 en Barajas hacen que el dolor que causa siempre la muerte de un ser querido o de un ser allegado se vuelva especialmente duro e inconsolable —creo yo— a corto plazo. Seguro que hoy todavía las familias afectadas y sus allegados en general, aquellos que perdieron un ser querido ese día y en esas circunstancias, de forma inesperada y traumática, necesitan consuelo, y no terminan de encontrar por ningún lado el suficiente alivio como para salir de un trauma como el que provoca un accidente de estas características. A los demás, antes que nada, nos corresponde mostrarles nuestro pésame más sincero desde el fondo de nuestros corazones, y hacerlo además desde un estricto respeto y comprensión hacia ese dolor. Eso es lo que este diputado quiere hacer antes que nada, sobre todas las cosas, y casi lo único que quisiera hacer esta tarde.

A este diputado los sucesos del pasado día 20 le cogieron en el propio aeropuerto, después de la Diputación Permanente, y tuve la primera impresión —esta es la segunda cosa que quisiera decir en esta misma línea— de que las cosas empezaron a funcionar rápido y de forma razonablemente efectiva —esa es la impresión que tuve—, aunque no sin problemas, como siempre suele ocurrir en estas circunstancias, pero los sistemas establecidos, para todo orden de reacción y ante una tragedia de estas características, empezaron a funcionar bien. Por eso, junto a la condolencia quiero también expresar la felicitación, el agradecimiento social que todos debemos a quienes ese día, en cualquiera de los ámbitos de trabajo, hicieron que las cosas funcionaran de manera razonable. Esto es —insisto— lo primero que deseo transmitir, lo más importante y casi lo único. Pero es evidente que un hecho de la gravedad del accidente de aviación del que hablamos no solo crea un inmenso dolor, sino que plantea también numerosos interrogantes, inquietudes, problemas, desazones y dudas en muy distintos ámbitos sobre los que también es necesario fijar

la atención, analizar con paciencia, frialdad, seriedad y, en la medida de lo posible, buscarles una respuesta precisa, adecuada, aclaratoria, tranquilizadora y, sobre todo, capaz de plantear mejoras hacia el futuro. Por lo que hace referencia a esta Comisión de Fomento y al ministerio del que es usted titular, plantea dudas lo que usted ha enfocado esta tarde sobre el sistema de seguridad. Desde esta perspectiva planteaba la duda al comienzo de mi disertación: respecto a la oportunidad o a la utilidad de hablar con tanta urgencia de algo que es todavía en grandes aspectos desconocido.

Es evidente que un sistema de seguridad —usted lo ha dicho— no es una labor en exclusiva de la política y de la Administración, pero también lo es de la Administración. Son muchas las cosas que ponen a prueba accidentes como el del pasado día 20, en muchos ámbitos y de muchos agentes —lo ha dicho usted también—: las compañías privadas; las compañías constructoras; las compañías aéreas; el personal diverso implicado en la navegación aérea; las instituciones públicas y privadas de dichos ámbitos; y, también, claro está, la responsabilidad de su ministerio. Distinguir y precisar todo eso, para dar en su caso con las responsabilidades de cada cual y también para plantear los sistemas de mejora, requiere tiempo, frialdad y un clima que no siempre es fácil que exista en medio de un *shock* como el que afecta a todos a raíz de un accidente como el del pasado día 20. En tales circunstancias existe un riesgo —del que por otra parte hemos tenido conocimiento y testimonios claros en los diversos medios de comunicación estos días— de precipitarse en unos casos, de mezclar y confundir términos y planos de análisis diversos en otros y, en definitiva, de aclarar poco y, por lo mismo, de servir de escaso provecho. Ese es el riesgo real: confundir hipótesis con sospechas, causas con circunstancias y, en definitiva, de no saber con precisión qué es lo que en su caso cabe hacer para mejorar y eventualmente impedir que vuelvan a ocurrir hechos como el del pasado día 20. Es lo que me he preguntado una y otra vez mientras preparaba esta comparecencia, y de ahí mi segunda reflexión, como decía, un tanto contradictoria, sobre si con esta urgencia podemos realmente entrar a hablar de los temas en los términos en que algún día habrá que hacerlo, evidentemente, en esta Comisión y en este Parlamento también. ¿Existen ahora mismo datos suficientemente claros y son suficientemente serenas las circunstancias como para abordar con objetividad y claridad el análisis de lo ocurrido y extraer las consecuencias pertinentes? Esa es la pregunta que me hago. Es evidente que todavía es pronto para sacar las conclusiones que todos deseamos sacar, los diputados y los políticos. He escuchado atentamente, señora ministra, las explicaciones que nos ha dado sobre el sistema de seguridad. Poco voy a añadir y poco voy a rebatir de lo que usted nos ha manifestado. Tengo la impresión de que la Administración, comparativamente hablando, que es como únicamente se puede hablar, ha hecho las cosas razonablemente bien, ha funcionado, pero —como usted sabe—

eso, por una parte, constituye escaso consuelo para los afectados y, por otra parte, no sé hasta qué punto sirve para rehacer y consolidar un sistema de seguridad aérea que inevitablemente resulta tocado, tras un hecho como este, al menos mientras no se aclaren con precisión los datos, las causas y demás aspectos del accidente.

A la Dirección General de Aviación Civil y a la política en su conjunto, al menos en aquello que corresponde al ámbito competencial de esta Comisión de Fomento —hay otros ámbitos competenciales que han intervenido lógicamente a raíz de este trágico suceso—, les corresponde regular, supervisar y sancionar si fuera necesario las actuaciones de fabricantes, operadores de infraestructuras y sistemas de navegación. Esto es lo que a usted, señora ministra, a través de esa dirección específicamente, y a nosotros, en el marco de esta Comisión, nos toca analizar y de lo que nos corresponde extraer conclusiones en el ámbito de la seguridad aérea. Mi pregunta es, señora ministra, si tras el estudio y análisis de los hechos realizado hasta el día de hoy por esa dirección está usted en condiciones y en disposición de extraer lecciones prácticas claras, de sacar conclusiones, no sobre cómo puedan mejorar las cosas genéricamente, sino sobre cómo a raíz de lo que ha ocurrido debemos en su caso mejorar. ¿Cuáles son esas conclusiones? ¿Cree usted que sería aconsejable que el sistema de seguridad, todo él, fuera sometido a una revisión a fondo? ¿Sí o no? Si no es así, ¿cuáles son las revisiones que a su juicio deben realizarse? Porque es en esa dirección —si es en alguna— en la que podemos obtener lecciones positivas y mejoras hacia el futuro. ¿Hay normativa, hay regulación que necesita renovarse, que necesita ser cambiada? ¿Existen protocolos que usted ha visto claro que deben mejorarse rápidamente, que deben repasarse y modificarse? ¿Entiende usted que la aplicación de las normativas y de los protocolos existentes se ha hecho en esta ocasión con corrección, con diligencia o ha habido fallos en la aplicación? ¿Han apreciado errores? ¿Han detectado posibles áreas de mejora? En resumen, ¿qué medidas vamos a tomar tras el accidente del pasado día 20?

Algo nos ha dicho sobre las propuestas que va a hacer en la Unión Europea y también ha citado la modificación de nuestra normativa. Seguramente hoy no es el día para entrar en el detalle de todo esto, entre otras cosas porque —como digo— la propia investigación requiere de mayores análisis, de mayores detalles y, seguramente, de unas conclusiones más claras, pero es por ahí por donde mi grupo desea enfocar la comparecencia de hoy, que entiende que debe ser una primera comparecencia, en el sentido de que mayores profundizaciones en lo que ha ocurrido el pasado día 20 serán las que nos lleven a mayores precisiones, tanto en el orden de la normativa, en su caso, como de la aplicación de los protocolos como, en su caso también, de las posibles sanciones que se puedan implementar. Insisto, la Comisión de hoy debe ser un primer paso, y sepa usted, señora ministra, que en

orden a dar los siguientes pasos este grupo será un colaborador leal.

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

El señor **MACIAS IARAU**: Nuestras primeras palabras, como no puede ser de otra manera, tienen que ser para manifestar, en nombre del Grupo de Convergència i Unió, nuestro apoyo y pésame a las familias de los fallecidos, y a los heridos y sus familias nuestro deseo para un pronto restablecimiento. También queremos de entrada manifestar nuestro agradecimiento, nuestra felicitación a los servicios de emergencias y a todo el operativo que ha dado respuesta desde las primeras horas a la grave situación de este accidente, así como expresar —me sumo especialmente a una manifestación que la señora ministra ha formulado— nuestra confianza en los profesionales que trabajan en nuestro sector de la navegación aérea, en todos los profesionales: las empresas, el cuidado en tierra, el control, los funcionarios que vigilan. En estos momentos es necesario manifestar de forma muy explícita esta confianza global en los diferentes profesionales con los que cuenta nuestro sector aéreo. Su trabajo en estos días es especialmente duro, lo sabemos quienes hemos utilizado sus servicios. Han tenido que hacerse el corazón fuerte, han tenido que seguir trabajando, luchando, y es necesario que desde la Cámara les manifestemos nuestra expresión de confianza.

También queremos expresar el reconocimiento por esta pronta comparecencia de la ministra; las circunstancias han hecho que esto sea posible y creo que es bueno. Desde este punto de vista Convergència i Unió quiere manifestar que nos parece francamente positiva esta actitud de venir a dar las explicaciones que hoy se pueden dar. Efectivamente hoy, señoras y señores diputados, todos sabemos que no hemos venido aquí en absoluto a explicar por qué se ha producido este trágico accidente, porque esto sería como suplantar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, impedirle incluso su buen trabajo, y también suplantar la investigación judicial que en estos momentos se está llevando a cabo. Nuestro grupo está convencido de que no hemos venido a ello, y en este sentido la intervención de la señora ministra también nos parece oportuna.

Sin embargo, nos debemos de manera especial a las víctimas, y si me permiten voy a hacer una alusión a otro tipo de víctimas, a las víctimas de los accidentes de tráfico. Como ustedes saben perfectamente existen en toda España y en Cataluña muchas asociaciones de víctimas de tráfico, cuya principal obsesión, si me permiten, cuya principal preocupación vital constituye intentar predicar para que no se repitan los trágicos accidentes que les han dejado en muchos casos sin hijos, y en condiciones precarias de subsistencia vital. Estas asociaciones de víctimas tienen un norte: evitar que se repitan

los accidentes que tanto daño les han hecho personalmente. Nuestra obligación ante estas asociaciones de víctimas —este Congreso creo que ha sido especialmente receptivo en este sentido— y el ejemplo de estas asociaciones debe ser también un ejemplo —en el sentido que decía el señor Beloki— de lo que nosotros tenemos que hacer. Nos debemos a ellos y debemos hacer lo posible para que esto no se repita nunca más. Por tanto, nuestra obsesión debe ser intentar trabajar con todos los mecanismos que nuestro Estado de derecho nos permite eficientemente para evitar otro accidente de este calado.

Para nosotros el mejor homenaje que se puede dar a las víctimas es la respuesta a base de la solidez y la solvencia de la navegación aérea española. En este sentido coincidimos con la intervención de la señora ministra, y hoy sobre todo debemos ser capaces de dar las máximas garantías sobre la seguridad aérea en el cielo español. La percepción de la seguridad, señora ministra, a nosotros nos parece que es algo muy importante, casi tan importante como la propia seguridad, y lógicamente la percepción de la seguridad hoy en España está por los suelos. Por tanto, uno de los deberes que tiene la Cámara es ayudar a incentivar al Gobierno para hacer posible recuperar la percepción de un buen nivel de seguridad en la navegación aérea. Desde este punto de vista y en función de nuestro papel de control parlamentario —lo decía el portavoz de Izquierda Unida—, creemos que lo que más o menos toca hoy es pedir al Gobierno que dé cuentas de una serie de actuaciones que, en función de sus responsabilidades como Administración General del Estado, ha realizado en este proceso hasta ahora y de lo que se tiene que hacer. Me va a permitir la señora ministra que le planteo ciertos aspectos, a alguno de los cuales ya ha dado respuesta. En primer lugar, la propia respuesta a la situación de emergencia. ¿Cómo ha funcionado la respuesta a la situación de emergencia? Nos ha dado algunos detalles, pero le pido alguno más. En segundo lugar, algo importante, el respeto a la operativa del aeropuerto, la información de cómo es que con un viento de cola determinado se operaba en determinada configuración. La señora ministra ha dado una respuesta y creo que es importante que quede definitivamente aclarado que la actuación de la autoridad, en este caso de regulación del tráfico aéreo, ha sido absolutamente conforme a la legalidad.

Otro elemento se refiere a la colaboración con la justicia. Me va a permitir la señora ministra —y sabe de la franqueza de quien le habla— que le diga que aquí sí que ha habido un error del Gobierno, que habría que reconocer, y es que no se ha sido suficientemente ejemplar en el trato de la información; parece ser que algunas cintas han sido vistas por mucha gente, incluso filtradas a algún medio de comunicación, antes de estar en manos de la Administración judicial. Creo que en estos casos hay que ser muy ejemplar y, si ha habido algún error, me gustaría que se reconociera aquí. La ministra ha informado del ejercicio de las competencias de control de seguridad aérea, sobre la que yo formularé alguna pre-

gunta; también respecto a la actuación de la compañía Spanair en relación con las listas, cuya explicación me parece que es satisfactoria. En adelante habrá que ver qué problemas tenemos, qué contradicciones hay y cómo podemos resolver la necesidad de que se cuente desde el primer momento con estas listas, así como la necesidad de proteger los datos.

Otra cuestión que quiere abordar *Convergència i Unió*, sobre la que usted ha dado una respuesta satisfactoria, se refiere al respeto a los niveles de seguridad en España en relación con el ámbito europeo. Le plantearé algunas dudas, señora ministra —si me lo permite—, en forma de preguntas muy breves. La activación del plan de emergencia. Usted ha dado una serie de datos y de cifras —se dio la circunstancia de que, como muchos otros miembros de la Diputación Permanente, en aquellos momentos yo me encontraba en el aeropuerto de Barajas—; sin embargo, hay alguna información periódica con algunos datos, y yo le pediría que nos aclarase lo que sucedió entre las 14:25 y aproximadamente las 15:00 horas, durante esa media hora; que nos dé algún dato más de cómo se van produciendo estas llamadas, de cómo efectivamente se van desplegando todos los medios. Otra serie de dudas que nuestro grupo tiene se refiere a los controles. Usted ha dado muchas cifras, siempre de orden cuantitativo. Evidentemente, podemos hacer mil controles y si hiciéramos mil malos controles no servirían. A mí me gustaría que se pudiera hacer algún tipo de valoración sobre la bondad, sobre la calidad de estos controles a la navegación; también, en el mismo sentido, los controles a la compañía Spanair y los resultados cualitativos, si es que se pueden hacer públicos, del avión objeto del desgraciado y trágico accidente.

Finalmente, haré una valoración en relación con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Nosotros creemos que habría que reforzar su independencia, sabemos que hay algunas dificultades para completar su formulación; también conocemos, por informaciones periódicas, que algunos de los miembros, por su avanzada edad, ni siquiera pueden acudir. Aquí sí que hay que hacer una reflexión profunda y nosotros, en línea con lo que ya sabe la señora ministra que siempre es nuestra obsesión, pedimos que se refuerce la independencia o, en cualquier caso, el control parlamentario de un organismo tan importante como es esta comisión.

En definitiva, señora ministra, nuestro grupo quiere y debe reconocer que se han producido avances muy importantes en materia de seguridad aérea en los cielos europeos y españoles; no reconocerlo creo que sería una torpeza. Sin embargo, señora ministra, nos parece que —y se lo decimos también con la misma franqueza con la que tratamos los temas de su ministerio— hay que ser más transparentes. El parlamentario que les está hablando, en su anterior etapa parlamentaria, no consiguió —después de muchas preguntas, peticiones de comparecencia, solicitudes de documentación— conocer qué había pasado con un no accidente, sino incidente de

un avión Tupolev en el aeropuerto de Barcelona. ¿Por qué no conseguí algo tan simple, que no tuvo ningún resultado fatal, a pesar de haber utilizado los mecanismos parlamentarios? Hay que ser transparente. En esta ocasión hay esta demanda de ejemplaridad en la conducta de todo el mundo, que me parece una demanda positiva.

Aplaudimos la comparecencia y seguramente vamos a necesitar que usted o alguien más nos siga informando de lo que ha hecho el Gobierno. De entrada, aceptamos la actuación del Gobierno —lo hemos manifestado—, creemos que hasta ahora ha sido globalmente positiva y en cualquier caso nos parece que no podemos quedarnos aquí. Por tanto, nos gustaría que todo este proceso conllevara una respuesta contundente para conocer las causas, que trabaje la comisión y a ver cuándo podemos conocer de una forma profunda las causas y extraer las consecuencias para evitar otro posible accidente y para —y creemos que esto sí es objetivo de esta Comisión y de este Parlamento— tener sobre todo una plena garantía de la seguridad aérea y contribuir a la mejora de la percepción de la seguridad aérea. En estos dos últimos aspectos —la plena garantía de la seguridad aérea y la mejora de la percepción de la seguridad aérea— la Cámara puede y debe hacer algo. Nuestro grupo lo hará con la actitud más constructiva posible, pero nos gustaría que el Gobierno tomara buena nota de esta predisposición de nuestro grupo —y del conjunto de los grupos de la Cámara— y utilizara a la Cámara, porque ella puede ser —como representantes que somos del conjunto de los ciudadanos españoles— un instrumento muy positivo, repito, para esta plena garantía de la seguridad aérea y para que la percepción de que tenemos un excelente nivel de seguridad aérea —que hoy, lógicamente, no tienen los ciudadanos españoles— vuelva cuanto antes.

Señora ministra, señoras y señores diputados, hoy es de esos días en los cuales todos los diputados y diputadas tenemos que tener un gran respeto por todos los que han sufrido y sufren terriblemente y debemos ser absolutamente ejemplares. A *Convergència i Unió* le gustaría que el tono —y parece que se está consiguiendo— que todos estamos utilizando y lo que tenemos que hacer contribuya con esta ejemplaridad a dar a todos estos ciudadanos y a sus familias el respeto que se merecen.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, la señora Sáenz de Santamaría.

La señora **SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN**: Señora ministra, señorías, mis primeras palabras han de estar necesariamente dirigidas a recordar a las víctimas de esta dolorosa tragedia. En mi nombre, en el del Grupo Parlamentario Popular y, estoy segura, en el nombre de todos los ciudadanos que aquí representamos todos los grupos, quisiéramos trasladar nuestro afecto y nuestro cariño a los heridos, a las familias, a los allegados, a los

amigos, a todos los que se han visto afectados por este accidente; a todas las comunidades autónomas de España pero muy especialmente a la Comunidad Autónoma canaria, que tanto depende del avión y donde residían la mayor parte de las víctimas y de sus familias. Quiero tener también un recuerdo para la tripulación del avión siniestrado. Estamos seguros de que precisamente ellos hubieran sido los que más hubieran querido evitar este accidente. A todos ellos y a todos los trabajadores del sector aéreo creo que hay que mandarles hay un sentido reconocimiento. Y también un agradecimiento profundo y sincero a todos los trabajadores y también a los voluntarios, a todos los que ayudaron a las víctimas y a los heridos en el día de la tragedia y que siguen trabajando por su bienestar y para paliar en la medida de lo posible su dolor. En la memoria de todos los españoles y de todos nosotros quedarán grabadas las escenas que hemos vivido en estos últimos días. Pero esa memoria no puede quedar ahí ni perderse en el olvido; creo que ha de servir de estímulo para atender a los afectados, para lograr entre todos —y tendrán nuestra colaboración— el esclarecimiento total de los hechos y para que entre todos —como han pedido mis compañeros, otros portavoces— reflexionemos sobre la mejora de la seguridad aérea en nuestro país. Lo he dicho ya, creo que estamos todos aquí esta tarde para que así sea. Por nuestra parte, le garantizo que mi grupo actuará con la misma lealtad y con la misma responsabilidad con la que desde el primer momento hemos afrontado este fatal accidente. Entendemos que no es legítimo utilizar el dolor de nadie y que tampoco debemos acosar a nadie, tampoco al Gobierno, con esta tragedia. Eso nos alejaría del objetivo de conocer la verdad. No es el momento de anticipar conclusiones sobre las causas del accidente, ni de tratar de imputar precipitadamente responsabilidades ni culpabilidades a nadie. Venimos todos a trabajar, venimos a ayudar, venimos a arrimar el hombro, venimos a contribuir con nuestro trabajo a esclarecer la verdad. Es nuestra obligación para con los 154 fallecidos, con los 18 supervivientes, con las familias de todos ellos y con todos los españoles.

Señorías, ahora lo prioritario es la atención a las víctimas, a sus familias y a todos los afectados. Desde aquí, y lo ha dicho algún portavoz, no podemos disminuir su dolor ni paliar su pérdida, pero sí hemos de garantizarles que no les vamos a fallar. ¿Qué podemos hacer por ellos? ¿Qué se puede hacer desde este Parlamento y qué pueden hacer desde las administraciones públicas? Hay que analizar, caso por caso, en qué situación queda cada persona y en qué situación queda cada familia. Los que se han quedado huérfanos, los que se han quedado viudos o viudas, los que tienen problemas para volver a reincorporarse en su trabajo o las familias que han podido quedar más desasistidas. Yo le pido a la señora ministra —sé que no es su responsabilidad directa, pero sí de su Gobierno— que tramite de forma ágil, con una cierta prioridad, las pensiones y las ayudas que puedan necesitar para en la medida de lo posible paliar su situación.

Le pedimos al Gobierno que inste lo necesario para que a esos huérfanos, a esas víctimas, a esos heridos con necesidades económicas o que queden en una peor situación de dependencia se les dé un tratamiento especial. Le pido también que su Gobierno esté vigilante para que no se demore en el pago de las indemnizaciones de los seguros ni tengan especiales padecimientos para llegar a cobrarlo en el momento oportuno. Especialmente yo le pido a su Gobierno sensibilidad, sensibilidad con los afectados y con sus familiares, que reciban todos ellos la información adecuada. Entiendo que no toda se pueda dar en todo momento, pero hay que tratarles con sensibilidad y con cariño y ponerse en su piel. Que se vean arropados por todos nosotros en su derecho legítimo, son las familias, a conocer lo que ha pasado.

Sobre la narración de estos hechos que ha hecho esta tarde la ministra surgen muchos interrogantes. Los tenemos todos. Algunos a lo mejor podemos despejarlos hoy —los portavoces han hecho algunas preguntas que yo quiero reiterar— y otros requerirán una investigación más profunda para poder ser aclarados. Permítame recapitular sobre lo que nos ha dicho en relación con algunas cuestiones. No vamos a ser nosotros los que de entrada señalemos ninguna de las causas del accidente. Ahora estamos conociendo fallos anteriores del avión, de ese día, como el sistema de frenado, el fallo de la reversa o la suspensión de hace un mes. Pero creo que hay que dejar trabajar al juez y a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Serán ellos los que tengan que determinar si alguno de estos incidentes tuvo o no un carácter causal. Yo sí que le pido, y mi grupo se lo pide, a su Gobierno transparencia y que informe a este Parlamento y, a través de este Parlamento, a la opinión pública y a los ciudadanos que representamos, de los avances de que disponga. Señora ministra, la prudencia nos aconseja a todos esperar a esa investigación de las causas definitivas del accidente, pero creo que hoy, y así lo ha hecho antes algún portavoz, sí podemos trabajar todos juntos en el análisis del funcionamiento de los mecanismos de seguridad, de control y de respuesta ante el accidente.

Hay muchas preguntas —y lo decía el portavoz de Coalición Canaria— que se hacen las familias y que me parece que centran bastante bien la demanda de información que ellas piden y que, en general, los ciudadanos reclamamos. Nos ha dicho que hubo una última inspección de esa aeronave el 17 de julio y sería bueno saber en qué consistió exactamente esa última inspección. Hemos sabido que el avión abortó un primer despegue —usted misma lo ha dicho aquí—, que transcurrió casi una hora hasta el segundo y es importante saber con cierto detalle qué pasó en ese tiempo, cómo fue revisado el avión por los técnicos, de qué manera fue autorizado para volver al despegue; creo que es un dato que también ha pedido algún portavoz, la señora Barkos, y que sería bueno conocer. Sería bueno también conocer con más precisión algo que depende quizá directamente de su ministerio y son los datos de que dispone acerca de las

operaciones desarrolladas en la torre de control en el momento de despegue, los contactos que tuvo la torre de control y el avión en los momentos inmediatos previos a ese accidente, si se transfirió el control de Barajas a la torre de aproximación de Torrejón, que es la operación que se produce una vez autorizado el despegue iniciado del vuelo, qué datos nos pueden aportar. En definitiva, saber con mayor exactitud los datos de la grabación de la torre de control, qué pasó en los momentos finales y, a partir de ahí, cómo y cuándo se tiene constancia de que se ha producido el accidente y que es de esta importancia y de esta gravedad. Usted sabe mejor que yo que esos son unos minutos muy valiosos; tanto es así que el aeropuerto de Barajas, como otros, tiene un plan específico de emergencias aeronáuticas a cumplir en estos casos, muy detallado.

Usted misma, de hecho, ha explicado en plano teórico cómo se lleva a cabo o cómo se produce ese plan de emergencias y aquí algunos portavoces le han pedido más información sobre qué pasó en ese tiempo, en esos minutos básicos. Creo que sería bueno conocer con exactitud a qué hora puso en marcha AENA el dispositivo de emergencias después del accidente, cómo la torre de control avisó de que, al final, el avión no estaba en el aire, quién y a qué hora —aunque sabemos que el responsable es el director del aeropuerto— se activa el plan de emergencias para este tipo de accidentes. Es cierto que los medios de comunicación nos lo está trasladando y es bueno que la ciudadanía lo sepa, pero debería despejar las dudas de cuántos minutos se tardó en activar el plan, a qué hora tuvo conocimiento ese Centro de Gestión Aeroportuaria del que usted habla, que, como sabe, es el encargado —y lo ha dicho aquí— de llamar al 112; cómo se activaron y cuándo los servicios internos y los servicios externos del aeropuerto; cuándo llegaron esos primeros camiones de bomberos que usted nos dice, si les acompañaban las dotaciones de sanitarios que también tienen los servicios. En general, cómo se ha cumplido y si lo ha sido en su integridad el plan de emergencia de Barajas y que nos clarifique esa información de si, al final, fue un particular, o no el que activó primero ese plan.

Señora ministra, tanto mi grupo como los que nos han precedido en el uso de la palabra han planteado cuestiones que es necesario aclarar y para ello —se ha pedido aquí— es necesario garantizar una exhaustiva e independiente investigación, que pongan ustedes todos los medios a su alcance y que sean escrupulosos. Lo ha señalado algún portavoz con anterioridad a mi intervención. Creo que hay que ser especialmente cuidadosos en trasladar las actuaciones a la autoridad judicial y lo decimos por la exhibición del vídeo que también ha generado alguna preocupación a otros grupos. Señorías, cada día nos levantamos con nuevas noticias y con nuevos descubrimientos y ese goteo de información a veces ofensiva genera preocupación e inquietud en todos y creo que la mejor manera de evitarlo es cumplir su labor de Gobierno y nuestra labor de parlamentarios, de

Parlamento, de Cortes Generales, y que en la medida en que la investigación lo permita se trasladen los datos a esta Cámara con transparencia y con sensatez y podamos ir despejando dudas, satisfaciendo la lógica necesidad de información que tienen los afectados y las familias, en general la tranquilidad que demandan los ciudadanos.

Como ve, hay numerosas dudas y creo que hay que aclararlas por muchísimos motivos, por ese derecho del que hablaba, pero sobre todo porque en la medida de lo posible hay que trabajar juntos para mejorar nuestro modelo de seguridad del que aquí se ha hablado. Era el fin con el que se aprobó la Ley de Seguridad Aérea de 2003. Algún otro portavoz ha hablado mucho de ella y procuraré yo aquí aportar algún ingrediente añadido. Como usted sabe, esa ley precisamente es la que ha permitido incrementar ese número de inspecciones de las que aquí se ha hablado esta tarde, pero quizá ahora deberíamos valorar que sería conveniente impulsar su desarrollo, que todavía falta, para mejorar la calidad y la efectividad de esas inspecciones, para dotar ese cuerpo facultativo que crea la propia ley, para que tengan la autoridad necesaria para poder desarrollar su trabajo. Esas sanciones de las que nos ha hablado aquí obedecen a una modificación legal acordada por muchos grupos en el año 2003 y que puede ser positiva; también la creación del consejo consultivo, que está sin poner en marcha, tal y como ha señalado el señor Llamazares. No le digo nada nuevo respecto a la mejora de la seguridad. En cuanto a las inspecciones, tampoco. Usted misma lo reconocía el 8 de febrero en una nota de prensa que acompañaba a la creación por real decreto de la Agencia de Seguridad Aérea. Le leo textualmente lo que usted decía allí: Que para mejorar la seguridad aeronáutica en España es necesario aumentar la eficacia de la Administración inspectora y controladora en esta materia, cambiando el actual modelo de gestión administrativa de la seguridad aérea por otro que resulte más eficaz. Pues bien, trabajemos todos para hacer ese modelo que resulte más eficaz y que fue la intención y la voluntad de la Ley de Seguridad Aérea de 2003.

Señora ministra, se lo digo sinceramente, lo ha dicho algún otro portavoz también, todos nos preguntamos por qué no está en funcionamiento esa Agencia de Seguridad Aérea. Su primer compromiso fue ponerlo en marcha el 2 de junio de este año. Era lo que se decía en esa nota de prensa que le acabo de leer. Después, en esta Cámara, nos dijo que en este segundo semestre. No voy a entrar en esas discusiones. Lo que le pido es que no lo vuelva a demorar, que se ponga en marcha cuanto antes, que se cumpla la ley, como dice el señor Llamazares, pero también que se cumplan los compromisos y que sobre todo que cuente la ley con los recursos necesarios para ponerla y desarrollarla totalmente y para su buen funcionamiento. El rigor presupuestario puede afectar a algunas partidas, especialmente a las superfluas, pero no a la seguridad. Otro punto que me parece interesante destacar y en el que podríamos trabajar todos es el de la seguridad

operacional. Usted sabe mejor que yo que la Organización de Aviación Civil Internacional, la OACI, cuya historia aquí nos ha relatado, recomendaba que cada país tuviera antes de octubre de 2006 un programa de seguridad operacional. Dos años después, nuestro país sigue sin disponer de él. Este programa es vital para una segunda cosa que es esencial y es que las compañías aéreas tengan estándares homologables de seguridad, que haya claras unas pautas y exigencias, fuera de las cuales no se autoriza el vuelo o se retira la licencia, es decir, que nos permita la aprobación de ese programa de seguridad operacional ejercer un mejor control de las compañías no solo de las nacionales, sino también de las que operan en nuestros aeropuertos.

Señorías, termino ya. Hay que hacer un ejercicio de responsabilidad y trabajar todos por mejorar la seguridad. La mejora de la seguridad necesita una reflexión serena por todos aquellos a quienes nos corresponde trabajar en esta casa al servicio de todos los ciudadanos. Los españoles entenderían bien que trabajáramos sobre ello y que nos dejáramos asesorar. Probablemente no seamos los máximos expertos en la seguridad aérea, pero podemos pedir ayuda y apoyo a los profesionales que sí lo conocen bien. Por eso nosotros hemos planteado la creación de una comisión de seguridad aérea en esta Comisión de Fomento. Les digo, y ustedes lo saben bien, que no es una propuesta que sale porque sí, es una propuesta madura, venimos reclamándola y analizándola desde hace tiempo y pensamos que puede ser un buen foro para la mejora de esa seguridad. Los propios profesionales verían, y de hecho lo ven, con buenos ojos su creación.

En resumen, señorías, les pido que reflexionemos todos juntos y pongamos en marcha una mejora sustancial del sistema de seguridad aérea en España. Lo exigen todos los españoles sin excepción. Hoy, en pleno año 2008, coger un avión en este país es algo cotidiano, es ya un producto de primera necesidad. Y, si ya nos referimos a los ciudadanos que habitan en las islas, es su único método de comunicación con el resto de la Península, con el resto de Europa y con el resto del mundo. La seguridad y el control del riesgo van de la mano, como lo va la seguridad de nuestra calidad de vida, y si todos queremos trabajar por el progreso, por nuestro país y por su bienestar, hay que dedicar una atención prioritaria a la cuestión de la seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Gracias, señora ministra de Fomento, por las exhaustivas explicaciones que ha dado en su comparecencia a petición propia.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero trasladar con todas mis fuerzas el apoyo y la solidaridad a todas y cada una de las familias que han perdido a uno

de los suyos en el accidente del MD-82, de la compañía Spanair, del pasado día 20 y sobre todo a aquellas ocho familias que, en la hora en la que estamos, aún no han podido recoger a sus seres queridos. Ojalá lo puedan hacer pronto, porque sabemos que es un calvario muy difícil de soportar. De la misma manera nos consta que los profesionales están actuando de forma rigurosa y diligente, que es lo más importante. El Grupo Parlamentario Socialista se suma a este inmenso pésame y se une al dolor de todas las familias, a las que el Gobierno está prestando la máxima atención, como no podía ser de otra manera. Nuestro cariño a todos los supervivientes de esta tragedia, para quienes quizá lo más difícil empieza ahora. También, nuestro reconocimiento a todas y cada una de las instituciones y servicios públicos y privados que han participado en el amplio dispositivo de ayuda. Todos ellos han demostrado una gran profesionalidad, un alto grado de especialización, una gran cualificación en la intervención. Pero sobre todo mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, quiere resaltar lo que le parece más importante, los valores humanos y la solidaridad que se ha vuelto a demostrar en España en este accidente. Del mismo modo quiero resaltar la gran coordinación y la eficacia de las actuaciones posteriores al accidente, que han demostrado las distintas administraciones del operativo desplegado. Nuestro agradecimiento, como digo, al esfuerzo de todos y cada uno de los profesionales que están trabajando tras el accidente de Spanair. Y por último, por qué no, el Grupo Parlamentario Socialista también quiere dar un reconocimiento a la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y a su equipo, aquí presente hoy, por dar la cara unas horas después de que ocurriera el accidente y aquí, hoy, transcurridos tan solo nueve días del mismo. Esto, que podría parecer baladí, señorías, no lo es, no es de menor consideración. Los que ya somos veteranos en esta Cámara y más concretamente en esta Comisión, como es mi caso durante las últimas cuatro legislaturas, hemos podido ver y a veces sufrir como demócratas que, cuando entre el año 1996 y 2004 ocurrían accidentes aéreos —lo digo de verdad con aprecio y cariño a los grupos parlamentarios—, como el del 25 de mayo de 1998, con 38 fallecidos, en Melilla; o el de Málaga, de 2001, con 4 muertos, los ministros de Fomento del anterior Gobierno no comparecían en el Congreso de los Diputados para dar ningún tipo de... **(El señor Ayala Sánchez: ¡Es una cosa increíble!)** Perdón, estoy diciendo que lo digo con todo respeto y sobre todo basado en la realidad de la heme-roteca, que también hemos repasado. **(El señor Ayala Sánchez: Con el accidente que hemos tenido, ¡es increíble!, ¡increíble!, ¡impropio!)** Permítame que continúe, señor Ayala. Sé que muchas veces no le gusta que diga las verdades, pero permítame, el tono es absolutamente respetuoso a su grupo y a usted. No comparecían para dar ningún tipo de explicaciones sobre los accidentes aéreos, como se está haciendo hoy aquí. Por lo tanto, aquí nadie puede negar de partida que hemos mejorado también en calidad democrática, en transpa-

rencia, en participación y sobre todo en decir la verdad, tal y como en su momento se comprometió con los españoles el presidente Zapatero. Otro Gobierno en momentos distintos, con accidentes aéreos o militares, con muertos... **(El señor Delgado Arce: ¡Bueno, bueno, bueno!)** Perdón, termino en este aspecto... O con cuestiones medioambientales, no pudieron decir lo mismo. Simplemente lo digo para que quede en el «Diario de Sesiones» y para que recordemos, al menos los que llevamos aquí ya años, que no siempre ha sido así y que por tanto en este Gobierno hay una actitud de absoluta y total participación democrática, de transparencia y de decir la verdad. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Te has retratado!)** Punto. No me he referido a nadie en concreto; si alguien se da por aludido o no, es su problema.

Señorías, entrando en el fondo de la cuestión, que es lo importante, porque esta es la forma, a ninguno se nos escapa que en las últimas décadas se ha producido un sensacional avance tecnológico en la aviación comercial española gracias a la labor continuada de todas las autoridades nacionales e internacionales, de las compañías aéreas, del personal aeronáutico, de gestión, de control aéreo, fabricantes; en definitiva, de todas las entidades relacionadas. Sin embargo, dadas las circunstancias de la catástrofe, entendemos que a veces resulta complicado explicar que el transporte aéreo no es infalible, al igual que cualquier otra actividad que realiza el hombre. Se crea o no una comisión de seguridad aérea —se ha hecho ya referencia por el señor Llamazares a este punto anteriormente—, pero creo que es bueno recordar algo que es elemental, porque vivimos en una sociedad que yo calificaría como absolutamente mediaticizada, donde la información juega muchas veces un papel mucho más importante, de cara a llegar al ciudadano, que el que tenemos nosotros aquí, como parlamentarios representantes soberanos del pueblo, aunque tardemos tan solo nueve días en estar. Medios de comunicación de carácter nacional se preguntaban insistentemente cómo era posible que en esta época tan avanzada de la aviación comercial española e internacional y en un aeropuerto del que nos sentimos todos orgullosos, porque es uno de los mejores del mundo, se produjera una tragedia tan terrible. La respuesta es igualmente elemental, porque todavía no se ha inventado el sistema aeronáutico perfecto, porque la seguridad aérea absoluta no existe. Con esto no quiero trasladar que nos tengamos que resignar. Hay que asumir solamente que a veces los accidentes son posibles. Es una pena y es una tragedia, pero desgraciadamente esto sucede.

También nos parece lógico que los ciudadanos en general y los familiares especialmente se pregunten qué pasó, como hoy lo hacían prácticamente todas las televisiones en sus informativos de las tres de la tarde. Lo cierto es que la capacidad de respuesta hoy no puede ser definitiva, porque no se conocen las causas, pero, señorías, no porque no se quiera, sino porque no se puede; no por incompetencia de nadie, sino por la dificultad de

la tarea. A mí me parece muy bien y mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, agradecemos el tono de todos y cada uno de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios, incluido el Grupo Popular, pero plantear una cantidad de preguntas, como ha hecho la señora Sáenz de Santamaría, muchas de ellas respondidas ya y otras imposibles de contestar ahora mismo, es ir sembrando alguna duda en el sentido de que no se quiere avanzar en conocer la verdad. **(Rumores.)** En eso, el Gobierno de España, el presidente Rodríguez Zapatero, junto con la ministra aquí presente, son los primeros en querer avanzar. Por tanto, es lógico que se pueda especular en un accidente de esta magnitud en torno a las circunstancias del mismo, pero también nosotros, señorías, como representantes de la soberanía nacional, tenemos la obligación, aquí y fuera de aquí, de seguir siendo prudentes, serenos y corresponsables, al menos como hasta la fecha de hoy creemos que se está siendo.

Señorías, fuera de aquí se han trasladado demasiadas especulaciones que no están ayudando a esclarecer los hechos para nada. Estamos en la obligación de dejar trabajar a los investigadores, a la Guardia Civil y a la justicia, sobre todo a la justicia, que será quien en última instancia deberá establecer las responsabilidades, si las hubiere. Reitero que es difícil pedir calma a los familiares de las víctimas —fuerte dolor tienen—, pero parece obligado pedirlo a todos los demás, es decir a los especuladores, a los imaginativos y a los que creen que si de ellos hubiera dependido, el accidente no hubiera ocurrido.

El Grupo Parlamentario Socialista considera que hay que dejar trabajar al comité de investigación con calma y sin presiones. No tardaremos mucho en conocer la realidad de lo sucedido. Todos estamos preocupados. Queremos que se sepa la verdad, pero tenemos que trabajar desde el ámbito de la máxima cautela y dejar trabajar a los especialistas que hay en la materia. Se va a llegar hasta el final en la comisión de investigación para aclarar las causas del accidente, porque si algo tiene claro el Grupo Parlamentario Socialista es que el Gobierno de España es el máximo interesado en ello y está velando para poner todos los medios y garantizar todas las actuaciones para que se conozcan las causas y circunstancias de este accidente. Señorías, este es un derecho, además, que tienen las víctimas y sus familiares. Es de interés general para todos los españoles preservar y garantizar nuestra seguridad en el transporte aéreo. Desde luego que es tiempo de desconsuelo, pero también es un momento oportuno para trasladar confianza a las instituciones y a los responsables en el esclarecimiento de estos hechos. Tenemos que hacer un ejercicio de pedagogía y un llamamiento público para que se crea en las instituciones y en las responsabilidades que tienen. No se trata, señorías, de buscar culpables ahora, sino de aclarar lo que ha sucedido, cómo se está y se va a seguir actuando. En ese sentido hoy, en esta primera comparecencia, a tan solo nueve días del accidente, hasta ahora

la ministra de Fomento lo está haciendo. Si ha habido negligencias, no nos caben dudas de que los responsables van a afrontar las consecuencias, porque no estamos hablando de menudencias. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista, señora ministra de Fomento, la animamos y apoyamos a que continúe en esa línea emprendida, sin ocultar nada, sin intervencionismo, para evitar que nadie pueda eludir sus responsabilidades, como está haciendo hasta ahora. Si ha habido irregularidades y se han corrido riesgos para evitar pérdidas, como se comenta por parte de algún medio sobre la compañía, todo saldrá a la luz, porque, señorías, sin lugar a dudas que la seguridad para este Gobierno es la primera prioridad desde el primer día. Eso es algo que tengo el enorme privilegio, como diputado socialista, de haber oído desde el primer día en que se puso a trabajar en 2004, en la anterior legislatura, el Gobierno y lo demostró pocos meses después en la primera intervención aquí en el Congreso, en el mes de abril de 2004, con la aprobación de lo que se había dicho sobre la seguridad como bandera, con el Plan estratégico de infraestructuras y transporte, uno de cuyos aspectos fundamentales precisamente es, aparte de su ejecución, garantizar esta seguridad aérea.

Al mismo tiempo considero que esta Comisión de Fomento está obligada a huir de interpretaciones parciales y sin rigor y, por el contrario, estamos en la obligación de seguir trabajando, como creo que en esta ocasión se está haciendo en esta línea, porque la magnitud de la tragedia así lo requiere. No nos parece por tanto responsable que alguien pueda poner en duda ante los ciudadanos del mundo que nuestro sistema de navegación y seguridad aérea es deficiente, porque independientemente de que ello no es así, flaco favor estaríamos haciendo a los millones de pasajeros que se mueven, a la economía española, a archipiélagos como el de Canarias y el de Baleares, etcétera. Lo dijo el presidente del Gobierno ayer: En España siempre han funcionado bien los sistemas de seguridad aérea y se cuenta con los mismos medios que cualquier país desarrollado. Tenemos los mismos mecanismos, medios y un sistema comparable con los de los países más avanzados del mundo y con los de los países con mayor desarrollo de la Unión Europea. Pero obviamente esto no es contradictorio con que mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, anime al Gobierno para que siga adoptando medidas estructurales, medidas legales de seguridad necesarias que permitan ser optimistas y mejorar el nivel de seguridad que sigue demandando la sociedad española y en un sector tan creciente como es el aéreo.

Ha sido evidente —y me consta personalmente también— que el reforzamiento de seguridad por parte de la Dirección General de Aviación Civil y de las condiciones y controles de los aeropuertos en esta legislatura ha sido muy importante y que lo va a seguir siendo, como en el pasado, porque hay mecanismos que se pusieron en marcha y que se están desarrollando. Algunos podrán achacar hoy algunos meses de retraso en ese anuncio de

la puesta en servicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, pero nadie puede dudar de que este Gobierno trabajó ya durante la pasada legislatura con la aprobación el 8 de febrero del Real Decreto por el que se creaba dicha agencia. **(El señor Ayllón Manso: Aún no se ha puesto en marcha.)** Puede haber unos meses de retraso, pero no nos parece decente ni políticamente correcto querer unir ese retraso a un accidente, para nada. Se ha trabajado en el pasado, se está haciendo en el presente y se seguirá haciendo en el futuro para poner esos mecanismos que el Gobierno ya abordó durante la pasada legislatura.

Este esfuerzo que ha hecho el Gobierno también se ha trasladado en el ámbito de las inspecciones, como acaba de detallar exhaustivamente en su relato la propia ministra de Fomento. Señorías, a veces uno, aunque no quiero ser excesivamente ácido en esta intervención, por el tono que han mantenido todos los grupos, se pregunta... **(El señor Ayllón Manso: No lo has conseguido; has conseguido ser ácido.-El señor Ayala Sánchez: Nadie ha dicho lo que estás diciendo.)** Perdón, no hemos interrumpido a nadie cuando ha intervenido la representante del Partido Popular. **(Rumores.)** Decía que a veces uno se plantea qué difícil es buscar ese punto de equilibrio, porque yo recuerdo muy bien como portavoz de la Comisión de Fomento cómo se nos puso hace un año y en especial a esta ministra de Fomento del Gobierno de España por la decisión valiente de suspender la licencia de Air Madrid, con todo el revuelo que conllevó en una época como era la Navidad del año 2006, y a la que se le dio un enfoque de acusación, de atrevimiento, de intervencionismo, de actitud absolutamente desproporcionada. Señorías, se actuaba porque se tenía conocimiento por las inspecciones de que podía haber riesgo para los pasajeros. En una actitud sin precedentes en la aviación española el Ministerio de Fomento, con la Dirección General de Aviación Civil al frente, decide suspender esa licencia causando obviamente un perjuicio a los pasajeros, muchos de ellos inmigrantes —recuerden las imágenes—. Se nos acusó entonces de lo contrario de lo que hoy se quiere plantear someramente en ese conjunto de preguntas que se ha hecho por parte de algún portavoz. Señorías, ni una cosa ni la otra. Hay que reconocer que este Gobierno ha trabajado en el ámbito de mejorar la seguridad aérea como no lo ha hecho nadie. ¿Que se puede hacer más? Se está haciendo. ¿Que se puede hacer mejor? Todo es mejorable en la vida, pero nadie puede negar el esfuerzo que se ha hecho durante este tiempo.

Voy a terminar con la pregunta que muchos españoles se hacen hoy: ¿qué pasó? Aún no lo sabemos, como he dicho, al menos las causas, pero lo que sí se sabe es que enfocar la búsqueda en rápidos culpables o en querer desgastar al Gobierno de España lo único que puede conseguir es desacreditar la credibilidad del sistema de transporte aéreo español, y eso mi grupo parlamentario y el Gobierno de España no lo van a permitir, porque la seguridad es sinónimo de confianza y fiabilidad y porque

todos los que estamos aquí tenemos la obligación y el deber de trabajar al respecto.

Cierro mi intervención con un breve resumen. Nuestro apoyo y solidaridad a las víctimas, que es lo primero para este Gobierno. Lamentamos en lo más profundo el accidente ocurrido, confiamos en nuestro sistema de seguridad aérea y, por último, apoyamos todas las actuaciones desarrolladas y garantizamos que por parte del Gobierno de España quedarán esclarecidas las causas para que tragedias tan enormes como la vivida el fatídico 20 de agosto no vuelvan a repetirse.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir este turno tiene la palabra la señora ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, en primer lugar permítanme que les agradezca el contenido de todas sus intervenciones y el tono mantenido, que por otro lado creo que es el único que podemos tener hoy todos nosotros. (**El señor Ayala Sánchez: Menos uno.**) Les quería comentar, porque tanto el señor Beloki como el señor Macías lo han planteado, que el principal motivo de mi petición de comparecencia era precisamente facilitarles cuantos datos yo les puedo dar en este momento y aclararles cuantas circunstancias ustedes consideren pertinentes para obtener más información. Me estoy refiriendo tanto a los hechos que han sucedido como a los protocolos, los procedimientos, la forma, dónde se residencian cada una de las responsabilidades, el funcionamiento. Creo que eso es de una gran utilidad y también tranquiliza a todos los ciudadanos, que era una de las cuestiones que yo me planteaba y que ustedes también han tratado. He querido lanzar un mensaje de confianza en nuestro sector aéreo, en nuestro sistema de seguridad, en nuestros profesionales y en el funcionamiento en general de todo aquello que se refiere al sector aeronáutico. Ahora voy a tratar, y por eso les agradezco cuantas cuestiones me han planteado, de ir las respondiendo de una en una, no sin antes recordarles que hay determinados temas a los que se han referido, algunos de los cuales no conozco y otros, aun conociéndolos, en este momento de la investigación no puedo trasladarlos.

Por eso he tenido especial cuidado en mi primera intervención cuando me he referido a algunos aspectos que ahora voy a volver a matizar en la medida de lo posible, porque comprendan que cuando me preguntan ustedes por las conversaciones que puedan estar grabadas en las cajas negras, para empezar, no las conozco, pero si las conociera, tampoco podría referirme a ellas. Hay un ámbito reservado a la comisión de investigación, y precisamente por el respeto que ustedes han pedido y por el reforzamiento de la autonomía y la independencia, les puedo garantizar que no conozco los resultados ni los avances de esa investigación, porque entran de lleno en el ámbito de la dicha comisión.

Por otro lado, mi intención era evitar un debate a través de los medios de comunicación. Me ha preocu-

pado que uno de ustedes dijera: Ya se sabe que ha pasado esto, esto y esto, y ha relatado determinadas informaciones que ya les puedo avanzar que no están confirmadas ni contrastadas. Como no quiero entrar en ningún tipo de debate, solo voy a decir que una cosa es lo que algunos dicen que ha pasado y otra es lo que realmente ha pasado, que, entre otras cosas, ni siquiera los responsables de la investigación saben. Ahora mismo —me remito a las intervenciones tanto del secretario como del presidente de la comisión de investigación— ellos están recopilando datos, no interpretando las pruebas, los datos, las circunstancias y todo lo que requiere una investigación antes de llegar a algún tipo de conclusión. Por eso hay algo general que les quería plantear y es que hasta que no conozcamos las causas de lo que pasó, tampoco deberíamos adelantar qué es lo que tenemos que cambiar, porque necesitamos esa serenidad, pero también ese conocimiento y esa información, que es la función principal de la comisión de investigación. Ahora mismo hay dos investigaciones abiertas, una la judicial y otra la de la Comisión de Investigación de Accidentes, que trata de saber qué pasó desde un punto de vista técnico, porque ellos no van a identificar al culpable —eso lo harán los jueces— ni las responsabilidades —eso también lo harán los jueces—. Lo que van a identificar son las claves de la disfunción que ha causado ese accidente. Algún diputado, creo que ha sido el señor Llamazares —me van a disculpar, porque no sé exactamente qué ha dicho cada uno; tengo apuntadas algunas cosas, pero no todas—, ha dicho que le ha preocupado oír que podía haber sido un conjunto de causas. Eso lo dirán los investigadores. Ha podido ser una tan rotunda que explique lo que ha pasado o los investigadores decidirán si hay un conjunto de causas sobre las que tendremos que tomar medidas. Por eso agradezco especialmente las palabras del señor Beloki, porque no vienen de mí sino de un diputado de gran prestigio en esta Cámara, que plantea que aparte de que yo les explique todo aquello que pueda —para eso he pedido la comparecencia y estaba deseando explicarlo en sede parlamentaria—, deberíamos esperar a conocer lo que ha pasado para tomar todas las decisiones y las medidas adecuadas.

He tratado, primero, de dar a los afectados el mensaje de que el Gobierno va a llegar hasta las últimas consecuencias para conocer las causas y tomar las decisiones adecuadas, y, segundo, de dar a los ciudadanos españoles y extranjeros un mensaje de tranquilidad sobre el funcionamiento de nuestro sector aéreo. Por eso agradezco la referencia que más de un diputado ha hecho a la profesionalidad de todos aquellos que son responsables de la seguridad aérea y del funcionamiento del sector, tanto desde el punto de vista de la navegación aérea como de los aeropuertos y tanto desde el punto de vista público como del privado.

Quisiera trasladarles mi opinión en relación con algo que ha comentado la señora Barkos, pero que desde luego no se corresponde con lo que yo pienso o siento, y en eso estamos trabajando. No sé si de alguna manera

lo ha podido plantear el señor Llamazares. Ha debido ser un defecto mío en mi forma de expresión, porque claro que yo creo que todo es manifiestamente mejorable. Si usted me pregunta por tanto si no se pueden mejorar los sistemas de seguridad, le digo que sí y que en eso estamos trabajando. Por eso agradezco todas las sugerencias y todas las observaciones. Lo que he querido decir es que un gran ámbito de nuestras decisiones ya no corresponden solamente a España, sino que son protocolos homologados, procedimientos establecidos y residenciados en la Unión Europea. Lo que podemos hacer son propuestas, defenderlas y tener iniciativas. También he querido decirles en ese mensaje tranquilizador, pero colocando las cosas en cada ámbito de responsabilidad, que nosotros estamos aplicando los protocolos, los procedimientos europeos. Jamás, porque no lo pienso, me atrevería ni siquiera a plantear o a insinuar que los procedimientos y las leyes que estamos aplicando no puedan mejorarse. Tendremos que trabajar unas veces juntos y otras desde el ministerio para mejorar todos estos aspectos.

Por ejemplo, les he mencionado las listas de pasajeros. Tengo que reconocer que desconocía la complejidad que tienen también las listas de pasajeros. Es un sector muy complejo, globalizado, en donde las conexiones son de todo el mundo, las compañías son de todo el mundo. Por eso hay organismos internacionales muy potentes como la OACI, que ha citado la señora Sáenz de Santamaría, que establece cómo se tienen que hacer la coordinación y la homologación. Hemos estado investigando y las listas de pasajeros solamente las tienen las autoridades de inmigración, no las aeroportuarias, y determinados países como por ejemplo Estados Unidos —también Canadá, aunque no puedo afirmarlo—, pero en el resto de Europa no se tienen. Se puede iniciar un debate sobre si las autoridades aeronáuticas deben de tener la lista de pasajeros antes de que parta el avión para tener un conocimiento de quiénes son los pasajeros de ese vuelo. De esta forma no hubiéramos tenido ese problema, que también tuvo la propia compañía, de perfeccionar la lista en un momento tan dramático como aquel. Se lo digo porque yo estaba allí. Desde las cinco de la tarde queríamos conocer quiénes volaban en ese avión y pasó un tiempo hasta que pudimos disponer de la lista. Había otro gran problema, al que he hecho referencia, sobre el que tendremos que trabajar, porque con nuestra Ley de Protección de Datos nosotros no hubiéramos podido difundir los datos de manera tan directa como inicialmente se planteaba. Son cuestiones complejas. Yo agradezco su colaboración y sobre todo su ofrecimiento de que trabajemos conjuntamente, pero hoy creo —como los señores Beloki y Macías— que lo que podemos hacer es aclarar cuestiones para no acrecentar el dolor de las personas, no solamente de quienes están directamente relacionados con el accidente porque sean amigos, familiares o víctimas, sino de todos los ciudadanos, porque ahora mismo se ha creado una gran alarma ante una circunstancia, y nosotros estamos obligados a trabajar con transparencia,

pero también a trasladar toda la información para que se conozca exactamente qué es lo que se podía hacer, se ha hecho e incluso se debería haber hecho.

Una de las cuestiones que todos ustedes han tocado se refiere a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Quiero decirles que fui yo quien la propuse y por tanto soy su principal defensora. Como bien saben todos ustedes, la Administración tiene unos tiempos y en esos tiempos, igual que el Parlamento, nos hemos ido moviendo hasta tener los estatutos de la agencia en febrero, antes de las elecciones. Les he comentado que se paró por el periodo electoral. Ya tenemos los estatutos, ya está constituida y próximamente estará funcionado.

Ha habido una especie de semidebate —después les daré los datos, pero quiero que lo sepan— sobre el carácter que tienen que tener las personas que están en la comisión y también las personas que están en la inspección. Quisiera trasladarles que de los nueve posibles miembros, en este caso siete porque ya están definidos, de la comisión... Perdón, me he pasado a la comisión de investigación y estaba hablando de la agencia estatal. Me centro otra vez en la agencia estatal, es que he pasado a la composición de la comisión y de la inspección. La agencia estatal, por tanto —termino—, va a ser un instrumento de mucha utilidad porque nos va a dotar de mayor flexibilidad y agilidad y nos va a dar la posibilidad de incorporar a profesionales que de otra manera difícilmente trabajarían en el ámbito de la Administración —por eso me he pasado a la inspección—.

Algunos de ustedes plantean por qué los pilotos no son inspectores dependientes de la Administración. Entre otras cosas porque los emolumentos de unos y de otros hacen imposible que se incorporen, eso no hace falta que se lo explique a ninguno de ustedes. Los funcionarios no tienen, ni mucho menos, unos específicos, como se llaman en la Administración, que permitan que determinados profesionales de prestigio en la privada pasen a ser funcionarios en la Administración pública. Lo que sí es cierto es que a través de la agencia se podrá contratar a determinados profesionales y se facilitará la incorporación de expertos, también con determinadas características, porque después nos encontraremos, como es natural, las incompatibilidades. Estas personas no podrán pertenecer a compañías privadas, inspeccionar a compañías privadas, volver a las compañías, etcétera. Es un tema en el que tenemos que trabajar con mucha profundidad y para el que espero todas sus aportaciones, porque siempre serán bienvenidas. Por eso me había pasado de la agencia a la inspección y a la comisión.

Otra posibilidad que tiene la agencia es la de generar ingresos propios. Eso también hace que podamos tener una mayor cobertura de gastos y por tanto son las ventajas que tiene la agencia sobre lo que fue una idea inicial, no sé de quién porque no fue mía, pero como lo han estado comentando ni siquiera niego su existencia. Han hablado de un cuerpo facultativo de inspectores. Según me comentan, ese cuerpo como tal no existe en la ley; lo que sí existe es que se podrá habilitar al personal de

la Dirección General de Aviación Civil y además se podrá utilizar a la sociedad instrumental Senasa para llevar a cabo las tareas de inspección, sobre lo que ustedes me han preguntado antes. Pero no es que haya dos ni cuatro inspectores; lo que hay es un número que ahora les daré, pero quiero que les quede claro que no existe. Creo que la señora Sáenz de Santamaría ha dicho que estaba pensado desarrollar un cuerpo facultativo y que no se ha hecho, mientras que ha habido otro diputado que ha dicho que solamente tenemos dos inspectores. No es eso. La alternativa es la agencia, que es lo que estamos desarrollando como algo mucho más eficaz y mucho más útil para llevar a cabo las tareas de inspección, con la finalidad de poder incorporar a profesionales que difícilmente se incorporarían teniendo en cuenta los sueldos que tenemos los funcionarios.

Es cierto que la Ley de Navegación Aérea es de 1960 y no se ha actualizado, pero ha tenido dos modificaciones importantes, en primer lugar, a través de la Ley de Seguridad Aérea del año 2003, que aprobó el Partido Popular y que modificó cuestiones tan importantes como es el régimen sancionador; en segundo lugar, se ha ido modificando a través de reglamentos comunitarios. De todas maneras, de antemano les comento que estoy dispuesta a analizar cuantas normas tengamos en el ámbito de la seguridad aérea y a modificarlas si encontramos una norma mucho más útil para los temas que queremos desarrollar y llevar a cabo.

Se ha planteado una cuestión —creo que la primera vez la ha mencionado el señor Perestelo— en relación con la plantilla. Como le he adelantado alguna información, se la desarrollo. En junio de 2004 había 112 personas dedicadas a la inspección. ¿Por qué no las llamo inspectores? Porque no están calificados así administrativamente exclusivamente. En el argot de la calle se pueden llamar inspectores, pero no tienen esa calificación administrativa. Yo —si me permiten, porque es una historia administrativa muy complicada que se inicia en 1985 y fue seguida por los gobiernos del Partido Socialista y los gobiernos del Partido Popular— no voy a hablar nada de ese inspector que ustedes mencionan ni voy a desmentir ni voy a referirme a nada de lo que ha dicho porque, les repito, él está en una situación administrativa compleja y, como ministra del ramo, no voy a detallar absolutamente nada. Ahora, lo que sí les puedo decir es que ahora, en agosto de 2008, tenemos 272 personas dedicadas a las tareas de inspección, de las cuales 169 son de la Dirección General de Aviación Civil y 103 son de Senasa. Senasa parece que es algo ajeno al Ministerio de Fomento y a la Administración. Senasa es una empresa pública instrumental, definida así en la Ley de Seguridad Aérea, y está definida como sociedad instrumental para llevar a cabo labores de inspección, luego no es algo que se haya inventado el ministerio sin un soporte legal. Está reglamentado cómo tiene que hacerse y después desarrollado por una orden ministerial de esta legislatura. Tenemos 272 personas dedicadas a la inspección, lo que supone un incremento de 160, es decir,

del 142 por ciento. La plantilla de la Dirección General de Aviación Civil también se ha incrementado —lo digo porque he leído en algún sitio que se ha reducido— y ya les puedo decir que en agosto de 2008 tiene 417 efectivos. En la ley de 2001 a Senasa se le da la clasificación de sociedad instrumental, en la de 2003 se da la posibilidad de que el Ministerio de Fomento encargue a Senasa la inspección aeronáutica y una orden ministerial de 2005 regula de qué manera hay que hacerla. Por tanto, en Senasa hay profesionales capacitados. De hecho, a través de Senasa se contratan pilotos de experiencia para llevar a cabo determinadas inspecciones en las que su experiencia profesional es especialmente interesante. Tiene un marco jurídico adecuado y, efectivamente, participa en las labores inspectoras con toda la cobertura legal. Por tanto, no creo que hayan quedado dudas sobre la posibilidad o no de que se esté inspeccionando.

Hay un tema que ha planteado la señora Barkos sobre la cronología del plan de emergencia. Es un asunto delicado. No ha sido planteado aquí pero sí me gustaría trasladarles mi opinión al respecto: los profesionales que han actuado en este caso en el plan de emergencia están por encima de otros muchos porque ellos no han entrado en el juego de yo he hecho esto y tú has hecho lo otro; todo lo contrario. He tenido ocasión de verles cuando los entrevistan y ha habido profesionales a los que se les ha preguntado: ¿Usted salvó a un niño? Y han contestado: No; lo salvó otro. Incluso se han quitado sus propios méritos. Eso dice mucho de ellos. El plan de emergencia no es una carrera para ver quién llega antes, sino algo articulado entre tres niveles de Gobierno —el local, el autonómico y el nacional— que ha funcionado perfectamente. Ahora les voy a dar todos los datos pero antes quiero felicitar a todos los que han trabajado y cuando digo a todos son todos, independientemente de que pertenezcan a un nivel o a otro de Gobierno, es decir, autonómico o del ayuntamiento; todos han colaborado, todos han ayudado y ha habido un gran número de voluntarios que han hecho un gran papel. Por tanto, les voy a dar los datos pero, por respeto, no deberíamos entrar en esa especie de competencia porque lo que dice el plan de emergencia es que es responsabilidad de todos aportar todos los medios para solucionar el problema que se genere.

¿Qué tendrá que aportar cada uno? Depende del problema. Por eso hay una persona, que es el ejecutivo de servicio que está encargada —y con esto contesto a la señora Barkos— de decidir qué es lo que está pasando, porque no se puede activar una alarma en donde vienen. Por eso le he relacionado todos los que tienen que venir para que sea un nivel bajo de alarma. Por lo tanto, él decide cuál es el nivel para saber quién tiene que acudir y para saber cómo tiene que acudir. Lo que he tratado de decir, lo que pasa es que en una intervención inicial es muy difícil, es que el aeropuerto de Barajas es muy grande y tiene muchas instalaciones y muchas zonas aledañas. Eso significa que tienen que organizar incluso el operativo para llevar a la gente al sitio, porque los que acuden al accidente no saben dónde se ha producido. Por

tanto, toda la colaboración es buena, todas las llamadas son buenas. Si alguien vio humo, hizo perfectamente en llamar, y si el número que conoce es el 112, hizo perfectamente en llamar. Lo digo porque ahora les voy a dar el dato cronológico que me ha pedido la señora Sáenz de Santamaría. Les adelanto que hay pruebas de todo lo que digo. Las tiene la comisión de investigación, esto no es reservado, y se lo puedo trasladar. A las 14:25, según informe de AENA, se produce el accidente. A las 14:25, la torre de control avisa al servicio de extinción de incendios del aeropuerto, porque lo primero que ve es el humo. A las 14:25 se movilizan los bomberos del aeropuerto porque son los que están allí y los primeros que pueden acudir. ¿Quién activó el plan de emergencia? El jefe del ejecutivo a la llamada de la torre de control. Primero llamó al servicio de bomberos. Es más, la torre de control —y a ver si me lo pueden confirmar— fue la que llamó primero al servicio de bomberos. La torre de control avisa al centro de gestión a las 14:26, y a las 14:26, otra torre —porque una es la de control y otra es la de operaciones aeroportuarias— avisa también al centro de gestión. A las 14:28 el servicio de extinción de incendios del aeropuerto localiza piezas del avión siniestrado, confirman el accidente aéreo, declaran dificultades para trabajar por la cantidad de humo e inician el acceso a la zona para extinguir el incendio, y los bomberos del aeropuerto de Barajas inician las primeras labores de rescate. ¿Quién activa el plan de emergencia? El jefe de servicio del aeropuerto, y los que llegan en primer al lugar son los bomberos. ¿De cuál de los tres parques? Del que está más cerca, porque los demás están llegando, pero llegan antes los que están más próximos. Tres minutos más tarde de que se produzca el accidente ya hay efectivos de AENA en el lugar con una doble función: una, extinguir el incendio y, otra, rescatar a las víctimas. Por eso, la mayor parte han sido rescatados por ellos. Pero eso no significa nada porque los demás estaban localizados en una zona más lejana. Es imposible que todo el mundo llegue a la misma hora y al mismo sitio. Lo que tenemos que ver es si funcionó, y francamente, y lo digo por tranquilizar a todo el mundo, funcionó de una manera más que razonable. A las 14:29, el ejecutivo de servicio comunica a los coordinadores del Centro de Gestión Aeroportuaria que se inicie el protocolo de llamadas. ¿Por qué lo hace en ese momento? Porque es cuando declara el nivel más alto que es la emergencia, o sea, declara que lo que hay es una emergencia y entonces en ese momento en que él, que es el responsable de hacerlo, declara la emergencia es cuando se inicia lo que les he explicado a ustedes, el protocolo de llamadas externas e internas. Y, según dice el ejecutivo de servicio, en el mismo momento en que estaba declarando la emergencia recibió una llamada del 112 para confirmar qué estaba pasando porque había recibido llamadas de particulares; le confirmó que había una emergencia y ya esa llamada estaba hecha. A las 14:30 se inician las llamadas a los medios internos; concretamente, se avisa al servicio médico del aeropuerto a las 14 horas, 30 minutos y 34 segundos. Ese es el momento en

que se avisa a los servicios médicos. Si ustedes me preguntan si me parece lógico que primero acudan los bomberos a una catástrofe de este tipo, les diré que me parece lógico porque difícilmente pueden actuar los médicos en esas circunstancias ya que los que rescatan a las personas, a los heridos, son los bomberos que son los que están acostumbrados a trabajar en esas condiciones y los que lo saben hacer bien. A las 14:32 llama el Samur al aeropuerto para confirmar también el accidente, recibiendo confirmación del Centro de Gestión Aeroportuaria. A las 14:33 el CGA habla con los bomberos de la Comunidad Autónoma de Madrid y les dice cuál es el punto de reunión. A las 14:42 llegan los primeros medios externos, cinco vehículos de bomberos. Es decir, diecisiete minutos después del accidente ya habían llegado los medios externos del aeropuerto y los primeros que llegan también son los bomberos; después de los bomberos del aeropuerto llegan los bomberos de la comunidad autónoma. A las 14:43 se llama a la Comisión de Investigación de Accidentes para que vaya preparándose para llevar a cabo todas las labores que tiene que desempeñar. Sucesivamente se fueron incorporando el resto de los medios de salvamento y ayuda manteniendo una total coordinación durante todo el tiempo que se mantuvo activo el plan, a pesar de las dificultades inherentes a la magnitud de la catástrofe. Finalmente, a las 04:27, ya del jueves 21, se desactivó la emergencia. Así que, señorías, a los pocos segundos del accidente, segundos, ya se había comunicado la alerta y se había empezado a movilizar a los bomberos del aeropuerto. En tres minutos llegan los bomberos al lugar del accidente, en algo más de cuatro minutos se declara formalmente la emergencia y en algo más de quince minutos se disponía ya de los medios externos que forman parte del plan de emergencia. Lo que les quiero decir es que el plan de emergencia es de todos y por eso está dentro del plan de la comunidad autónoma. Simultáneamente a la declaración del plan de emergencia, que la hace el ejecutivo de servicio, el director del aeropuerto, que estaba allí —lo digo porque también me han preguntado quién estaba y estaban todos los responsables, los responsables del plan y los responsables del aeropuerto—, convoca la sala de crisis y van llegando responsables a distintas horas. Saben ustedes que estuvo el ministro de Trabajo, que era el ministro que estaba aquí en Madrid de guardia, estuve yo, estuve el ministro del Interior —no me quiero dejar a nadie—, estaba por supuesto el secretario general de Transportes, estaba el portavoz del Grupo Socialista porque le pillo aquí, igual que a otros miembros de la Diputación Permanente, estaba el alcalde de la ciudad de Madrid, la delegada del Gobierno, la directora general de Protección Civil, el ministro de Justicia, que se incorporó para solucionar cuantas cuestiones hubiese que resolver con los forenses para el traslado de los cadáveres. Creo que hubo una asistencia muy nutrida casi desde el primer momento y, después, como es natural, se fueron incorporando otros responsables. También estaba el vicepresidente de la comunidad autónoma y más tarde se incorporó la presi-

denta que no estaba en Madrid, igual que nos pasó a otros muchos, pero en la medida en que los medios de transporte lo permitían se fueron incorporando sin que yo crea que se pueda decir nada al respecto ni que haya ninguna duda sobre el comportamiento de todos los componentes, en cualquier nivel, de la Administración y del Gobierno. La señora Barkos me hace una serie de cuestiones que creía haberlas disipado. ¿Quién revisa los aviones? La compañía, siempre la compañía. El nivel de operaciones de todos los aeropuertos españoles es de 2.500.000, aunque tendría que buscar el dato. Les comento que es lo suficientemente elevado como para que sea razonable que ese sistema sea el que se aplica en todo el mundo. No hay ningún momento, y creo que también es importante aclararlo, en que a la Dirección General de Aviación Civil le pregunten si sale o no sale el avión. Eso es responsabilidad, está residenciado y así está en todas las normas, del comandante, es quien decide en última instancia lo que se hace, también si desembarca o no desembarca un pasajero que está dentro del avión. Legalmente la responsabilidad, la decisión y la autoridad es del comandante. En el avión es autoridad pública y privada porque es el que representa, podríamos decirlo así, a todos los gobiernos y es el que asume la representación de la compañía. Es el que toma todas las decisiones.

Una cosa que quizá no haya quedado clara, y lo voy a repasar, es que es la compañía la que anuncia que va a cambiar el vuelo y por eso da la matrícula para que se autorice a otro avión a volar y es la compañía la que decide que no va a cambiar de vuelo. He dado esa información porque también había leído que el piloto había dicho... Nosotros la información que tenemos es que hay una llamada de la compañía diciendo que puede ser que se cambia ese vuelo por otro vuelo y al rato llaman y dicen que no van a cambiar este vuelo por ese vuelo, y eso es todo lo que ha sucedido en relación con ese momento.

También la señora Barkos ha preguntado por la situación financiera y económica de Spanair. En primer lugar, le tengo que decir, porque ha habido una especie de comparación con Air Madrid que no tiene ningún elemento... **(Rumores.)** No la ha hecho la señora Barkos. **(El señor Ayala Sánchez: No, la ha hecho el señor De la Encina.)** El señor De la Encina no ha comparado Air Madrid con Spanair. **(Rumores.)** Ha dicho —porque yo he estado escuchando todo— que yo tuve el valor de asumir la decisión de impedir que una compañía aérea de ese volumen dejara de volar por seguridad. Eso es cierto porque era la primera vez que se hacía en nuestro país, fue muy complicado, lo pasamos todos muy mal, pedí la colaboración de todos ustedes y de la mayoría la tuve y no pasó nada. Por lo que quiero dejar claro es que la situación de Air Madrid no es comparable con la de Spanair en nada. Por tanto, no estamos haciendo inspecciones especiales a Spanair, como creo que usted me ha preguntado. Usted ha hecho muy bien en preguntarlo y por eso quiero aclararlo, porque creo que son elementos fundamentales para que ustedes entiendan la situación. Spanair

no tiene ningún elemento de comparación con la situación de Air Madrid. La situación económica de Spanair, que además creo que últimamente ha tenido hasta beneficios, es una situación financiera complicada que tiene que estar y está siendo cubierta por su socio principal que es SAS, que es otra empresa sueca. Es una situación financiera donde ellos plantean planes de viabilidad económica, por dónde van a reducir los gastos, y en ningún momento han planteado reducir gastos en materia de seguridad. También se lo digo. Plantean cuál puede ser el futuro económico y financiero de la empresa y, como en otros muchos casos, nosotros lo analizamos, lo contemplamos y decidimos si estamos de acuerdo con ese planteamiento o no. Ha habido muchos casos, ustedes lo saben, con planteamientos empresariales en este sector con los que yo he coincidido, otros con los que no he coincidido y las compañías en muchos ámbitos son absolutamente responsables de todas sus decisiones, pero sí es verdad que nosotros tenemos una conexión muy fluida con las compañías, conocemos cuáles son sus planes y les decimos cuál es la opinión del ministerio para que realmente todo lo que van a decidir encaje en nuestros propios planes. Por tanto, el certificado de operador en España se ha negado a tres compañías españolas, pero nunca nos hemos planteado ni se ha tratado ni se ha trabajado en la hipótesis de darle un planteamiento similar a Spanair. Lo digo porque alguien lo ha podido pensar o plantear de manera indirecta. Flaco favor haríamos al sector aéreo español si yo no negara de forma contundente y rotunda la comparación de la situación de seguridad de una compañía y otra. Una era insegura y, de la otra no teníamos ningún motivo para pensar que no reuniera todos los requisitos de seguridad. Por lo tanto, no se estaba haciendo un especial seguimiento, sino que se estaban conociendo los planes de viabilidad de la empresa y cuáles eran los planes de sostenimiento financiero para el futuro.

La señora Barkos ha planteado una cuestión que me parece muy importante. Me ha preguntado, aunque creo que lo ha hecho con un tono que no corresponde a la realidad, si el mantenimiento de Spanair se subcontractaba. Efectivamente, los mantenimientos más importantes de Spanair los lleva Iberia. Aunque ustedes hayan pensado que lo que he dicho en mi primera intervención eran cuestiones de menor importancia, es todo lo contrario. He pretendido hacerles ver que la revisión diaria, la revisión cada vez que llega el avión, la revisión al final del día y la revisión semanal la hace la propia compañía, que está habilitada para ello, de acuerdo con los protocolos de la Unión Europea, y que las revisiones de mayor profundidad las ha contratado con Iberia, pudiendo contratarlas con cualquier centro de mantenimiento homologado. Y aprovecho para decirle que en los últimos días de nuestro trabajo conjunto con Air Madrid una de las grandes batallas fue que contrataran un centro de mantenimiento que nos diera garantías, puesto que tal y como iba no teníamos garantías ni del mantenimiento ni de algo a lo que en el sector hay que darle mucha importancia, la trazabilidad de las piezas, porque, si no se

conoce la antigüedad, ¿cómo se va a saber cuándo hay que reponerlas? Este era un punto muy importante que teníamos que tener garantizado. Sin embargo, los centros de mantenimiento de Spanair no nos ofrecen ninguna duda y se lo digo como información. No estoy discutiendo, solamente estoy dando información y agradeciéndole que me lo haya preguntado, ya que así me da la posibilidad de explicarlo.

El señor Llamazares ha planteado la posibilidad de mejora de nuestro sistema de seguridad. Creo que he contestado en general. Podemos trabajar en muchos aspectos, pero en general el más importante es la normativa europea que tenemos que aplicar. Si creemos que es mejorable, es algo que tenemos que trasladar y yo estoy dispuesta. El ofrecimiento de trabajar conjuntamente es magnífico. Hagan cuantas sugerencias consideren oportunas para ir avanzando, porque yo muchas veces hago sugerencias en el ministerio y me las rechazan diciéndome que no son posibles por cuestiones que tienen un calado que puede ser que yo desconozca, como por ejemplo la normativa europea. Tanto en la Ley de Navegación Aérea como en la Ley de Seguridad Aérea se puede trabajar y es una buena idea que ustedes apoyen la Agencia de Seguridad Aérea que queremos desarrollar como instrumento adecuado para avanzar en la inspección.

Por eso, señor Llamazares, le digo que no hay un cuerpo de inspectores y que las propuestas que usted ha hecho me parecen muy bien, sobre todo la de los Presupuestos Generales del Estado, pero espero que al señor Solbes también le parezca bien incluirlas. Saben ustedes que ahora es el momento del debate de cuáles son los niveles de gasto y los niveles presupuestarios de cada ministerio y, por tanto, el apoyo del Parlamento es oportuno en estos momentos.

Estoy encantada de comparecer para explicar el reglamento europeo, señor Llamazares, y de trabajar en una nueva ley del sector aéreo en la medida en que seamos capaces de llevarlo a cabo. Sí hay un plan de emergencia en relación con Barajas. Claro que lo hay. Me ha preguntado por el plan de la zona exterior. Le diré que es entre 5 y 10 kilómetros. Esa es la zona que abarca el plan de emergencia aprobado con la Comunidad de Madrid en 2005. A no ser que se hayan equivocado al pasarme la nota —porque comprenderán que cuestiones tan concretas no las sepa—, me comentan que, dependiendo de la zona del aeropuerto, fuera del recinto aeroportuario la zona que abarca el plan de emergencia está entre 5 y 10 kilómetros. Pero les digo que también podemos cambiarlo. No hay ningún problema en que reflexionemos sobre todos los temas. Lo que pasa es que habría que reflexionar después de saber lo que no ha funcionado. Pero no hay ningún problema, es un plan acordado con la Comunidad de Madrid y estoy segura de que tanto la Comunidad de Madrid como el Ministerio de Fomento estamos dispuestos a analizar todas las disfunciones que puedan plantearse.

De la Ley de Seguridad Aérea, cumplimos muchas cosas, habrá algunas que no hayamos cumplido, pero en diciembre de 2005 se creó un comité de expertos de

seguridad de las aeronaves, que viene contemplado en dicha ley, con participación de expertos designados por los principales colegios de profesionales, de ingenieros, de pilotos y por las asociaciones de las compañías aéreas. Me pasan también la información de que se reúne todos los meses bajo la presidencia del director general de Aviación Civil.

Al señor Beloki le he ido contestando en general. Lo que más agradezco es la colaboración tanto del señor Beloki como la de todos aquellos que la han ofrecido. He aclarado por qué pedí mi comparecencia, y es para poderles trasladar a ustedes todas estas cuestiones que están surgiendo porque comprendo que es muy difícil que desde fuera se comprendan determinadas decisiones o que se pongan en cuestión determinadas informaciones que después no tienen ningún fundamento. Tengo que decirles que cuando vi en la televisión la transcripción de una supuesta conversación, yo misma pensé cómo ha podido salir esto. Después me enteré de lo que había pasado. Pero si yo soy capaz de creérmelo ¿cómo no se lo van a creer los ciudadanos? Por tanto, es bueno que nosotros hagamos un esfuerzo para explicar lo que sí y lo que no. Respecto a la revisión del sector aéreo, creo que ya lo he contestado, señor Beloki.

Al señor Macias le agradezco su intervención y, sobre todo, sus preguntas concretas. Una era en relación con las listas, otra era en relación con el vídeo y otra era —hoy no estoy especialmente ordenada con los papeles— en relación con el plan de emergencias, que ya lo he comentado. Como creo que también la señora Sáenz de Santamaría ha planteado lo del vídeo, voy a tratar de comentárselo. Las cámaras de AENA grabaron, no con toda precisión, aunque alguien puede pensar que es una grabación hecha ex profeso para eso porque estaban enfocadas hacia la operación de la cabecera de la pista donde se produjo el accidente, determinadas imágenes del accidente. El jueves día 21 por la tarde se le entregó el video a la Policía judicial. El mismo día 21 por la mañana, en una reunión informativa con la presidenta de la Comunidad Autónoma de Madrid, creo que el vicepresidente y Sus Majestades los Reyes, es decir, el jefe de Estado, entre los datos que se les dio se ofreció información sobre estas imágenes y que posteriormente se dieron en el comité de crisis. Está claro, aparte de que por supuesto se le mandó al juez y a la comisión de investigación, al juez se lo mandamos a través de la Policía judicial, por eso el juez cuando tuvo noticias del video nos lo pidió y le informamos que ya lo tenía la Policía judicial. El video se encontraba a libre disposición de AENA y tenía que ser analizado por el comité de crisis para determinar posibles acciones a adoptar. No se hizo público por respeto a los familiares de las víctimas y se le dio un uso tan restringido como el que ahora mismo les he detallado. Por tanto, ni ha sido visto por mucha gente y el que diga que ha visto el video francamente no está diciendo la verdad. Puede hablar de oído, de lo que le han contado, pero de eso ya tenemos muchas experiencias, de las imprecisiones a las que se puede llegar cuando

uno habla de que ha visto lo que no ha visto. Les vuelvo a decir, lo han visto la presidenta de la Comunidad Autónoma de Madrid, el vicepresidente, el jefe del Estado, la reina y los del aeropuerto de Madrid, que tenían esta información desde el principio. No se ha hecho público por respeto a los familiares —vuelvo a decir— y a las personas a las que pudiera afectarles. Como sucedió con otros muchos, por ejemplo, como el del atentado en la T-4, sobre el que tampoco dimos los videos, porque no son imágenes que entendamos que pudieran aportar nada al ciudadano normal y, sin embargo, sí pueden aportar tanto a la investigación como a las personas que tienen que tomar decisiones en los gabinetes de crisis.

En cuanto a las listas, no sé si el señor Macías tiene interés en que le hable de las mismas. **(El señor Macías i Arau hace signos negativos.)** De acuerdo, está claro.

Señora Sáenz de Santamaría, no tenga la menor duda ni ninguna preocupación de la sensibilidad del Gobierno para apoyar y ayudar a las víctimas. Sabe que incluso hemos creado una oficina de atención para darles el consuelo y las respuestas que nos sean posibles a lo largo de todo el tiempo que sea necesario. O sea que no termina cuando se identifique a los familiares, sino que les seguiremos tratando en la línea que usted ha planteado. Coincido totalmente con usted en que eso es lo principal y eso es lo que primero tenemos que hacer. De hecho, en mi primera comparecencia de prensa dije que lo primero era atender a los familiares y a las víctimas y después seguir trabajando en un orden de prioridades que suponga, entre otras cosas, la garantía de la seguridad de nuestro sector aéreo.

Ha preguntado sobre los fallos del avión. **(La señora Sáenz de Santamaría Antón: Yo no he preguntado eso.)** Sabe usted perfectamente que esa información no se la puedo dar ni se la puedo confirmar. Ha dicho usted: Ya sabemos los fallos que ha tenido el avión, que ha pasado esto y esto y esto. Yo no digo nada. Ni por callarme acepto ni voy a hablar sobre ese tema, porque ese tema está en manos de la comisión. Todas esas preguntas que todos queremos saber —y la primera yo— sobre lo que pasó, hay que esperar a que nos lo diga la comisión de investigación. Si no me lo ha planteado usted, yo le he malinterpretado y le pido disculpas y no pasa nada. Solamente le digo que no voy a dar absolutamente nada y ni siquiera mi silencio significa que lo esté aceptando, porque usted sabe que no lo puedo hacer. ¿Qué paso en ese tiempo, entre el despegue y el accidente? Pues tampoco lo voy a decir. Le he dicho todo lo que podía decir. Primero, que hay un parte de vuelo, que está anotada la incidencia —no voy a decir la incidencia—, que en el mismo parte de vuelo el técnico de mantenimiento contesta a esa incidencia y dice qué ha hecho —tampoco voy a decir lo que ha hecho— y que en ese tiempo intermedio —vuelvo a repetir— la compañía avisa —y eso es mucho más normal que la importancia que podía dársele ahora a esa información— que podría cambiar de avión. Yo me imagino que las compañías cuando tienen dudas, como tienen que ofrecer un servicio, lo primero que plantean

es: ve anotando otra matrícula por si acaso tengo que cambiar de avión y este es el que tengo disponible. La misma compañía avisa de que va a mantenerlo. Eso es lo que yo puedo decirle. ¿Qué pasó en ese tiempo? No lo puedo decir. He dicho todo lo que entendía que debía decir. En cuanto al plan de emergencias, ya se lo he detallado, no sé si habrá surgido alguna duda, en todo caso puedo aclararlo después. Me ha preguntado una cosa muy concreta, y es si acompañaban a los bomberos los servicios sanitarios. No, porque los bomberos están en un sitio y los servicios sanitarios están en otro y cada uno llega por sus propios medios. Primero llegaron los bomberos, según me informa AENA —si no me decís que no con la cabeza, ratifico lo que acabo de afirmar—, y después vinieron los servicios sanitarios. ¿Quiénes llegaron juntos? Aquellos que estaban en los puntos de encuentro o en los puntos guiados. Esos son los que llegan juntos. Los bomberos son los que llegan primero, a los tres minutos. Llegan varias unidades de uno de los parques de bomberos. Aprovecho para decirle que el número de efectivos de bomberos que hay en Barajas está por encima de todas las recomendaciones, de la OACI y de todos, o sea, que tenemos suficientes efectivos como para dar una respuesta adecuada. Además, los efectivos con los que se cuenta en una emergencia no solo son los del parque de bomberos, son también los del Ayuntamiento y los de la Comunidad de Madrid, que hacen un todo cuando se crea el plan de emergencias, igual que los servicios sanitarios del aeropuerto se ponen bajo la autoridad de los servicios sanitarios de la Comunidad de Madrid. Se hace un equipo común, como tiene que ser, y todo el mundo trabaja aportando soluciones.

La señora Sáenz de Santamaría, creo que con mucho acierto, me ha pedido transparencia. Creo que este es el mejor ejemplo de la transparencia. Estoy diciendo todo lo que puedo decir y dando todo tipo de explicaciones sobre los complicados procedimientos de la navegación aérea y del funcionamiento de los aeropuertos. Los facultativos de inspección, que ella también ha planteado, no solucionan la incorporación —ya lo he dicho— de determinados especialistas porque, como le he comentado, hay una diferencia salarial considerable y hay que buscar otras soluciones, y esa ha sido la que hemos tratado de buscar. Es importante una pregunta que me hace la señora Sáenz de Santamaría en relación con la torre de control. Creo que ha preguntado qué hizo la torre de control en cuanto a las operaciones aéreas. Primero, cerró la pista de despegue y, después, fue dando salida por la pista en donde no se había producido el accidente y controló cómo tenían que ser los aterrizajes, porque sabe usted que en ese momento había aviones que estaban sobrevolando para aterrizar y había aviones que estaban moviéndose por el aeropuerto. Esa es la gran complejidad y por lo que hay que felicitar a todos aquellos que han organizado la operación en tan poco tiempo y en un lugar tan complejo como es un aeropuerto con tanto tráfico. La torre de control, que es lo que tiene que hacer, aparte de avisar que había visto humo, lo que hace

es organizar el tráfico aéreo y garantizar la seguridad aérea de las personas, de los aviones y de las operaciones que se están produciendo en ese momento. Nunca estuvo cerrado del todo el aeropuerto, pero sí es verdad que estuvo a un ritmo muy bajo hasta que pudo seguir operando con todas las garantías de seguridad. La señora Sáenz de Santamaría insiste en el cuerpo de inspectores. Según me informan, no existe tal cuerpo de inspectores, sino tareas de inspección que se atribuyen al personal de la Dirección General de Aviación Civil. Esto sí es importante, la señora Sáenz de Santamaría plantea que el programa de seguridad operacional de la OACI nos daba un plazo hasta diciembre de 2006. A mí me han dicho que es hasta enero de 2009. Aquí hay una discrepancia grande de fechas que tendremos que ver, porque según la información que usted tiene y la que a mí me han dado, podemos tener un plazo muy holgado o nos hemos pasado de plazo. Seguro que lo podremos comprobar por ambas partes. La señora Sáenz de Santamaría me pregunta qué pasó con la última inspección de 17 de julio. Le comento que fue en Santiago de Compostela y que no se detectaron problemas que comprometieran en ningún caso a la seguridad de la aeronave. Eso es lo que dice en el argot de los técnicos, que supervisan, analizan, inspeccionan y comprueban.

Señorías, espero haber contestado a gran parte de las cuestiones que ustedes me han planteado. De todas maneras, ahora, en el turno de dúplica, me podrán plantear otras muchas más. Quiero terminar mi intervención dándoles las gracias y confirmándoles que todos los efectivos del ministerio, todos los responsables de la dirección general, todos los responsables del aeropuerto han estado volcados en este tema. Les agradezco los mensajes de profesionalidad que han dado algunos de ustedes —recuerdo concretamente al señor Macias y al señor Beloki— y el reconocimiento que han hecho de su labor, porque quiero comentarles que ellos están muy afectados, ya que es un tema especialmente delicado y dramático, una tragedia que ha afectado de lleno a todo el ministerio, pero sobre todo a aquellos que están en la primera línea de esa responsabilidad, que son los profesionales de nuestros aeropuertos y de la Dirección General de Aviación Civil. Muchas gracias y estoy a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos de clarificar alguna cuestión concreta o introducir algún matiz, abrimos un breve turno en el que pueden intervenir los distintos grupos —no tienen por qué intervenir todos, pero quien lo desee, sí— por un tiempo de tres minutos. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Mixto, señor Perestelo.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ**: Seré breve, porque no pensaba intervenir en este turno, pero la intervención del portavoz del Grupo Socialista me obliga a hacer alguna puntualización.

Asistíamos a esta Comisión conscientes del nivel real de información que se podía aportar hoy en relación con el trágico accidente. Lo hacíamos con el convencimiento de que nuestro objetivo fundamental era garantizar una respuesta del Gobierno a todos los familiares de las víctimas y un compromiso en el ámbito legislativo para que ese trágico suceso no vuelva a ocurrir. En esa línea —así lo ha entendido la ministra en nuestra intervención, no así el portavoz del Grupo Socialista— nos planteaba la ministra algunas propuestas. En ese sentido, planteábamos la necesidad de poner en marcha la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como consecuencia de su creación por el Gobierno. No entramos en mayor debate e incluso aceptamos la explicación que ha dado la ministra. También hablábamos de la plantilla de inspección. Señora ministra, con todo el cariño del mundo, su fuerte no es la Ley de la Función Pública. Si observamos los artículos 25 y 26 de la ley, la labor inspectora está atribuida generalmente a funcionarios, aunque también —según el artículo 26— pueden establecerse entidades colaboradoras. Nos preocuparía más que no existiese ese cuerpo de inspectores, porque entonces veríamos a los inspectores como entes solitarios que caminan por la dirección general sin tener una estrategia común de trabajo. En todo caso, decíamos —también se lo digo al portavoz del Grupo Socialista— que incluso articulando todas estas propuestas no íbamos a ser eficaces al cien por cien, porque no podemos ser infalibles al cien por cien y aún así seguramente alguna vez podría haber alguna situación similar. En todo caso, aprovecho esta oportunidad porque desde Canarias me han planteado algunos mensajes en relación con la intervención de la señora ministra. Coincido con usted, señora ministra, en la Ley de Protección de Datos en lo que se refiere a las listas. Seguro que todos vivimos ese día, en el momento del accidente, situaciones muy particulares como fue en mi caso, con una persona que tenía un familiar o una hija viajando en ese momento desde Madrid a Tenerife y no sabíamos ni siquiera el aeropuerto destino del avión en el primer momento. Los familiares sí que tenían derecho a conocer esos datos. La Ley de Protección de Datos puede impedir la publicidad o la publicación de los datos, pero los familiares de las personas que estaban viajando en ese momento en ese avión o aviones similares tenían todo el derecho a conocer ese dato, porque seguro que más miembros de esta Cámara recibieron llamadas de familiares preguntando dónde estaban en ese momento. Yo recibí por lo menos la de mi madre y la de muchísimas más personas preguntando dónde estábamos en ese momento, porque con la celebración de la Diputación Permanente en ese día, muchos diputados y diputadas podrían estar en el aeropuerto y los canarios podríamos estar en ese trágico avión. En definitiva, señora ministra, cuente con nuestro grupo para seguir trabajando en la línea que le hemos planteado de total colaboración. Agradecemos el tono en el que usted ha recibido nuestras propuestas en esta intervención del día de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Barkos.

La señora **BARKOS BERRUEZO**: Quiero empezar además, fundamentalmente a efectos de que conste en el «Diario de Sesiones», por aclarar, señora ministra, que en ningún momento esta diputada ha preguntado ni ha apuntado, ni tan siquiera ha puesto encima de la mesa, la cuestión sobre la situación económica de la compañía Spanair, a efectos de que conste en el «Diario de Sesiones» y además muy claramente. Le diré más, señora ministra. Ni tan siquiera he sido yo la primera persona que en esta sala ha citado la empresa Air Madrid; usted ha citado Air Madrid en su primera intervención al recordar que no solo a Air Madrid hubo que retirarle la licencia según los criterios de su ministerio, sino que fueron retiradas a otras dos compañías a lo largo de este año 2008. Lo digo a efectos de compartir plenamente con usted, y creo que con todos los miembros de esta Comisión, la importancia del sector y de la no banalización en torno a cuestiones económicas relacionadas en un momento dado con este trágico accidente. Creo que queda aclarado.

Efectivamente, coincido con usted en que no hemos venido a esta Comisión, no nos corresponde además, a establecer responsabilidades ni técnicas ni penales —esto es evidente— ni a determinar qué ocurrió. Hemos venido para saber si los protocolos de seguridad, los protocolos de los servicios de emergencia funcionan correctamente, si cabe la posibilidad de que a la luz, más bien a la sombra, de este trágico accidente sea necesario adaptarlos en función de nuevas necesidades y de una nueva situación económica. Esa sí es la afirmación que yo he hecho, nunca relacionándola en concreto con la compañía, señora ministra, si cabe la posibilidad o si es necesario que esta Cámara —a una faltaría más, con el ministerio— nos pongamos manos a la obra en adaptar los protocolos de seguridad a posibles nuevas necesidades. Esa, entiendo yo, es la función de esta Comisión y lógicamente, antes lo apuntaban otros portavoces, detectar si han funcionado correctamente los protocolos de emergencia. En ese sentido, quería darle las gracias por su intervención porque ha sido usted enormemente concisa y prolija en todas las cuestiones relativas a los horarios en que se produce la respuesta de los servicios de emergencias. Fíjese además, señora ministra, que hemos venido a petición suya. Esto me parece un dato muy importante. Ni uno solo de los grupos de esta Cámara hemos solicitado una comparecencia que todos comprendíamos, supongo que lo compartiremos de manera mayoritaria. Nadie había solicitado su comparecencia seguramente porque hemos podido coincidir en que los tempos de la investigación técnica y de la investigación judicial podían hacer más razonable en un momento dado, interesante, quizás hasta necesario, esperar a tener más datos para tener su comparecencia en esta Cámara y en concreto en esta Comisión. Repito que usted valorará hasta dónde puede hablar, hasta dónde nos puede relatar y hasta dónde no. Pero, más allá del relato en torno a cuáles son los protocolos, cuáles son

los organismos, más allá de conocer por boca de la ministra —lo cual puede resultar enormemente grato— los protocolos y los organismos relativos a la cuestión, sí nos gustaría tener información más concreta, como la hemos tenido, respecto a la respuesta que los servicios de emergencia dan a partir de las 14 y veintipocos minutos a este tremendo accidente.

Se me han quedado en el tintero algunas cosas con respecto a algunos datos que usted nos ha aportado en su primera intervención, y a preguntas más concretas o a peticiones de concreción yo no acabo de ver la respuesta. Nos anuncia hoy que se solicitó un cambio de avión. Efectivamente, había habido algunas informaciones que reseñaban que se solicitó, que la compañía propuso un cambio de avión y que a última hora la compañía decide retirar esa propuesta y seguir en el mismo avión. La pregunta es, ¿la autoridad competente, a través de su ministerio, tiene noticia de si esa propuesta de la compañía se hizo a petición del piloto? ¿Existió petición de un cambio de avión por parte del comandante? Con respecto a la incidencia que señala el comandante del avión para volver de la pista, ¿existe —y aquí le pido, lógicamente, datos con un cierto tracto de tiempo— algún aumento de incidencias por parte de alguna compañía o de esta en concreto que resulte un dato de cierta importancia para seguir investigando en esta materia, repito, en lo que a esta Cámara y a esta Comisión en concreto nos compete?

Me dice que las investigaciones, que las revisiones que se están haciendo...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Barkos, le ruego que vaya finalizando.

La señora **BARKOS BERRUEZO**: Termino, es la última, señor presidente.

Me dice que el tipo de revisiones aleatorias que se están haciendo a Spanair han podido aumentar algo. Señora ministra, en aeropuertos europeos, en los primeros ocho meses —si hacemos una progresión porcentual por cuatrimestres, estamos en agosto— de 2008 se ha hecho a Spanair prácticamente el doble de revisiones aleatorias que el año pasado. Creo que no son datos baladíes y que requerirían una respuesta en esta Comisión —vuelvo a repetir—, porque el pasado 20 de agosto un avión volvía a revisión con la nota de una incidencia y después tuvimos el trágico accidente. Por tanto, es trabajo de su ministerio, pero también de esta Comisión, plantearnos si este es un punto de inflexión necesario para revisar los protocolos de seguridad.

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

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Quiero agradecer la comparecencia de la señora ministra, y a pesar de algunos miedos escénicos creo que esta comparecencia

era necesaria y es positiva en relación con la información a la Cámara y también porque el talante que ha mostrado la señora ministra —que primero hemos demostrado los propios grupos parlamentarios— ha sido el de colaboración, el de resaltar la seguridad aérea en nuestro país y las posibilidades y la voluntad de mejora. En ese sentido, cuando la señora ministra dice que todavía no sabemos qué tenemos que cambiar, me imagino que no solamente será lo que decida la propia comisión de investigación, sino la propia monitorización que haga la dirección general, que me imagino que hará una monitorización de su responsabilidad, no solamente en relación con la seguridad concreta sino, en general, con la seguridad y con las mejoras que se puedan hacer en esta materia. En ese sentido, también quiero plantearle la disposición de esta Cámara a recibir esa información y esas propuestas.

Haré algunas apreciaciones muy concretas. Con respecto a la multicausalidad, no ha sido una información de la comisión de investigación, ha sido una declaración de un responsable político de su ministerio. He dicho que la multicausalidad en procesos complejos es norma habitual pero que me preocupa que sea un argumento para la fatalidad. Eso es lo único que he planteado. Igual que me preocupa también alguna información que se ha producido durante estos días que abunda más en el sensacionalismo que en la voluntad de buscar la verdad. Pero, en todo caso, esas eran preocupaciones más filosóficas que otra cosa. En los temas prácticos mi grupo parlamentario sigue considerando importante el desarrollo de la Ley 21/2003. Hay que desarrollar esta ley que no está desarrollada después ya de cinco años —no es, en nuestra opinión, un plazo corto, es un plazo muy largo— y en los aspectos esenciales que decía antes: consejo consultivo, Comisión Nacional de Investigación tanto de Accidentes como de Incidentes Aéreos. He tenido noticia por S.S. de que no hay un cuerpo de inspectores. Yo decía que era un cuerpo vacío, ahora es que no hay cuerpo de inspectores. Entonces el artículo 25, el artículo 26 al igual que el artículo 10 y el artículo 13 no existen en la ley. Señoría, la ley dice muy claramente artículo 25, de la inspección, y artículo 26, del personal colaborador. No es para nada parecido la inspección, autoridad pública, y el personal colaborador, que puede ser Senasa o cualquier otro que se decida. Nosotros no estuvimos de acuerdo con ese artículo —en concreto lo enmendamos en el debate parlamentario— pero hubo un acuerdo entre otros grupos y salió adelante. Por tanto, hay personal inspector y personal colaborador y ambos tienen características diferentes y se establecen con precisión en el documento. Quiero referirme a otro asunto que le he planteado que es el plan de seguridad de Barajas. Me habla usted de 2005, señora ministra, y entonces no existían las dos nuevas pistas. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: Sí, sí.)** Pues los municipios del entorno —a Belvis le llegó parte de restos de plásticos del último accidente— están planteando la necesidad de revisar el plan de seguridad exterior porque están ya a las puertas del aeropuerto, no están un poco alejados, están al borde del

aeropuerto. Por último, creo que esta comparecencia debe ir seguida, por una parte, del cumplimiento de la legislación y, por otra, de nuevas comparecencias en el marco del Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Llamazares, por su concreción y por adaptarse al tiempo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** También voy a intentar ser muy conciso.

La señora ministra ha respondido a mi pregunta sobre el resultado de inspecciones en el avión siniestrado diciendo que en una de estas inspecciones —creo que la de Santiago de Compostela el 17 de julio— no había habido absolutamente nada, pero me gustaría que precisara si de la otra inspección —la del 11 de julio— hay algún dato relevante que nos pudiera dar. Al margen de esta cuestión puntual, la valoración estaría en línea con las últimas intervenciones y con lo que la señora ministra —estoy leyendo ahora su intervención— decía: Por lo que en estos momentos difíciles pido su colaboración para mantener la confianza necesaria en nuestra seguridad aérea y en el sector aéreo. Es nuestra obligación —se supone que de todos los que estamos aquí— analizar con objetividad nuestro sistema de seguridad. Seguiremos trabajando en la misma línea. Agradezco a SS.SS. —dice— las aportaciones que, sin duda, tratarán de hacer en sus intervenciones, así como su colaboración en esta tarea. Señora ministra, habiendo sido positiva su comparecencia aquí, debemos darnos cuenta —yo apelaría directamente aquí al Grupo Socialista, a su portavoz— y entender que esta tarea que usted ha iniciado hoy aquí —que ha resultado satisfactoria, al menos para nuestro grupo— estaría bien que pudiéramos darle continuidad, en el sentido de que el Congreso de los Diputados pudiera no solamente ejercer el control parlamentario —que tenemos mecanismos como preguntas, mociones, interpelaciones—, sino buscar lo que yo llamaría otros mecanismos de corresponsabilidad para que, conjuntamente, ante un siniestro tan grave, ante muchas personas afectadas, ante el dolor de tantas personas, el Congreso actuara con total ejemplaridad. Por tanto, me dirijo de manera muy especial al Grupo Socialista pero también al Gobierno y al resto de grupos para que esta buena experiencia que es su comparecencia aquí hoy, tuviera su continuidad con el compromiso de comparecencias futuras conforme se vayan conociendo datos y con el compromiso de que tuviéramos también los mecanismos para poder seguir, evaluar y mejorar, en su caso, los mecanismos y los protocolos de seguridad aérea. De esta forma, este buen tono de esta comparecencia sería ejemplar ante todos los ciudadanos, que es lo que todos perseguimos.

El señor **PRESIDENTE:** Damos paso al Grupo Parlamentario Popular. Para ello tiene la palabra su portavoz, la señora Sáenz de Santamaría.

La señora **SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN**: Señora ministra, como una aclaración previa y para que conste en acta, en ningún momento en mi intervención le he pedido que concretara las causas del accidente. Precisamente he dicho que no podíamos especular con lo que aparecía en los últimos días, y que era algo que tenía que investigar la comisión de investigación y, en su caso, la autoridad judicial. Señoría, tengo muy claro a qué he venido hoy a esta comparecencia, no creo que lo tenga tan claro algún otro portavoz, especialmente el socialista, pero sus declaraciones le retratan mejor que lo que yo pueda decir ahora, y no voy a añadir nada más. Solo que eso me ratifica en que nosotros pedimos a todos especial sensibilidad, que yo sigo pidiendo en esa atención a las víctimas que necesitan, como usted decía, consuelo, pero también un seguimiento y una atención a las pensiones, a las ayudas y a las necesidades que puedan subvenir en el futuro.

Ha trasladado algunas cuestiones del plan de emergencia. Yo he empezado mi intervención agradeciendo a todos su colaboración. Es bueno que todos lo hagan, además de forma ordenada. Para eso se aprueban los planes de emergencia, para que cada uno cumpla su tarea y para que sea un procedimiento muy ensamblado, de manera que todo el mundo sepa qué tiene que hacer y eso contribuya a ganar tiempo y a llegar cuanto antes. Por eso se aprueban y por eso es bueno que cada uno actué no por su cuenta, sino de una manera coordinada y colaborando.

No he entendido muy bien un dato, permítame que se lo reitere, no me dio tiempo a apuntarlo. Usted decía que a las 14:26 horas el Centro de Gestión Aeroportuaria tenía ya información del accidente. Me gustaría que me lo confirmara. Por otra parte, yo siempre he pensado que las dotaciones de bomberos del aeropuerto iban acompañadas de una ambulancia, y que lo lógico es que en esa primera atención y en esa llegada fueran juntos los sistemas de bomberos y los sistemas sanitarios, por lo que pueda pasar en un incidente de esta naturaleza. Si esa dotación no va junta, rogaría que me lo explicara y me aclarara —porque tampoco he tomado nota— en qué momento llegan los servicios médicos del aeropuerto al accidente. Como decía algún otro portavoz, es un buen momento para evaluar si podemos mejorar en esa respuesta.

Aquí se ha hablado mucho de la Ley de Seguridad Aérea. Me ha sorprendido que una ministra reconozca que hay cosas de la ley que no se cumplen (**La señora ministra de Formento, Álvarez Arza, hace signos negativos**), pero me sorprende más cuando la ley es de seguridad aérea. Debemos cumplirla y debemos desarrollarla y poner en vigor cuantos mecanismos sean necesarios para que eso sea así, igual que la Agencia de Seguridad Aérea. No se trata de dar fechas y aplazar compromisos, sino de cumplirla.

Por último, me gustaría hacer una precisión, y quizás sus servicios que están ahí tomando tan buena nota y tan atentos en el futuro nos lo puedan aclarar. Si no me equivoco, en 2009 debe incorporarse lo que se llama

SMS, que no es lo de los móviles, sino el Safety Management System de la OACI. Eso es lo que hay que trasponer en 2009. Pero según mi información, el 23 de noviembre de 2006 se recomienda que se pongan en marcha programas de seguridad operacional. Cualquiera que sea la fecha, ante esta circunstancia sería bueno que todos esos mecanismos y todos esos sistemas recomendados por la organización se aprueben.

Señoría, termino como empecé: con un sentimiento profundo de solidaridad y de cariño hacia las víctimas a las que hay que seguir atendiendo, y yo se lo seguiré reclamando en esta sala, a las que hay que atender en su derecho a conocer la verdad, cuando se pueda y cuando se vayan investigando y analizando las actuaciones. Cuanta información esté en su mano y pueda dar, debe darla. Además, cuanto antes se dé, si no obstaculiza la investigación, será importante para mejorar, y sería bueno que de esta comparecencia extraigamos —nosotros así lo hemos hecho— una conclusión, y es que tenemos una responsabilidad por delante y nos la están demandando los ciudadanos, algunos de los cuales probablemente nos estén viendo en imágenes de televisión y estén diciendo: espero que se pongan manos a la obra para mejorar la seguridad, para darme tranquilidad, para que todas estas personas que están sufriendo sepan la verdad, y para que al final, en la medida de lo posible —y esta es la principal obligación de esta casa y de estas Cámaras—, mejoremos esto y, si podemos evitarlo, que no se vuelvan a producir accidentes como este en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir este turno, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Simplemente a modo de síntesis quiero manifestar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, nuestra satisfacción por cómo se ha producido hoy el debate. Estoy convencido de que los ciudadanos españoles hoy demandaban que todos los grupos parlamentarios tuviéramos altura de miras y un tono, una forma y unas propuestas acordes con la situación que se produjo el pasado día 20, y en este sentido, no tengo por menos que reconocer que me siento, igual que mi grupo parlamentario, muy satisfecho de cómo se ha producido el debate, y también de la información exhaustiva que ha trasladado la ministra de Fomento, del esfuerzo que están haciendo su equipo y ella desde el primer segundo en que se produjo el accidente para, dentro de lo que se puede —por el respeto que merece esa comisión de investigación independiente que se activó también desde el primer momento—, como ha hecho hoy, dar toda la información.

Quiero agradecer la actitud abierta que ha manifestado la ministra para que se aclaren las dudas y se recojan las sugerencias de todos los grupos, y en este sentido, señora ministra, le anuncio que el Grupo Parlamentario Socialista pedirá que las conclusiones de esa comisión de

investigación sean trasladadas a sede parlamentaria para nuestro conocimiento cuanto antes.

Por último y como no podía ser de otra manera, termino como he comenzado: con el apoyo absoluto y constante del Gobierno de España, del Grupo Parlamentario Socialista y, como se ha dicho aquí, de todos los partidos políticos a los familiares de las víctimas que tanto han sufrido y seguirán sufriendo, y con la satisfacción por ver una y otra vez que se trabaja y que se conseguirá lo antes posible, pero sobre la verdad, el esclarecimiento de las causas de este trágico accidente. Eso es lo que intenta hacer este Gobierno desde hace cinco años que rige los destinos de este país, y lo ha hecho cada vez que ha habido una situación que ha requerido aclaraciones o que ha suscitado problemas de envergadura. En este sentido, creo que la mejor prueba, señora Sáenz de Santamaría, en relación con su preocupación sobre la transparencia y la claridad la estamos dando, ya que por primera vez —y me he molestado en ver la hemeroteca— en la historia democrática este Congreso, ante una tragedia —ciertamente no de tanta magnitud—, tiene la celeridad de estar casi a la altura que la sociedad demanda siempre —y a veces, por la inmediatez de los medios de comunicación, nos encontramos con la noticia—, convocando La Comisión a petición propia de la ministra —y hay que reconocerlo también, porque no se ha dicho— y de Izquierda Unida, ya que el señor Llamazares pidió inmediatamente la comparecencia, y estemos en pleno mes de agosto —finalizándolo ya, a día 29—, desde el día 20, trabajando y teniendo este debate, que es acorde con lo que nos demandan los ciudadanos. Por tanto, satisfacción de mi grupo por el tono, la forma y el trabajo que están haciendo el Gobierno de España y el Ministerio de Fomento ante este trágico accidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta comparecencia, tiene la palabra la señora ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): El señor Perestelo ha dicho que yo no tengo ni idea de la Ley de la Función Pública o de la Función pública. Seguramente no, pero eso no es lo importante. Yo sí soy inspectora, y pertenezco a un cuerpo que existe, y de lo que usted ha estado hablando es de funcionarios habilitados y con preparación y cualificación para llevar a cabo la labor inspectora, que eso es lo que dice la ley. No es que yo me invente el cuerpo, lo quite y aparezca como los ojos del Guadiana, es que no existe un cuerpo de inspectores en la Dirección General de Aviación Civil, por muchas vueltas que le demos. Eso no es importante, pero como me lo siguen planteando, independientemente de lo que yo sepa o deje de saber, que seguramente será muy poco, no existe, y hay dos habilitaciones: una es para aquellas personas que, perteneciendo a la Dirección General de Aviación Civil, estén capacitadas porque estén habilitados por su propia formación y se les encargan labores inspectoras, o una sociedad instru-

mental que es Senasa —y ya les he explicado el marco jurídico—, que puede llevar a cabo por ley las labores inspectoras, y está desarrollada la forma a través de una orden ministerial. Estamos hablando de un tema tan importante —ahora les voy a contestar— que estos aspectos me parecen menudencias. Si no les contesto, está mal, pero si les contesto, me parece que desviamos la atención hacia cuestiones que realmente no son lo importante para los que estamos aquí, y estoy segura de que para los que queremos estar, que somos todos los que nos hemos sentado.

Coincido con usted en cuanto al sentimiento de las personas que estaban allí queriendo saber las listas, y también sufrimos la angustia los que estábamos allí queriendo dar la información. Por eso he sido yo la que le he dicho que vamos a hacer una propuesta para modificar lo que hasta ahora es una obligación determinada de las compañías, para que si alguna vez, Dios no lo quiera, vuelve a pasar esto, tengamos ese problema resuelto. No será lo más importante, pero desde luego es algo que puede estar en nuestras manos y que hubiera quitado tensión y sufrimiento en un momento determinado. Coincido con usted totalmente, incluso aunque no tengo ni idea de la Función pública. **(Risas.)**

Señora Barkos —esta tarde no tengo muchas ganas de discutir—, vamos a pedir la transcripción de la cinta. Si usted ha pedido la situación económica de Spanair... **(La señora Barkos Berruezo hace signos negativos.)** Eso es lo que usted dice, pero entonces yo dudo de mi propia capacidad, porque he tomado nota para contestarle, y además me han mandado la información los que están detrás de usted, luego coincidimos dos. Pero le digo que pediremos la transcripción de la cinta, sin mayor problema. **(Rumores.)** Si da igual; tampoco es tan importante. **(El señor Ayala Sánchez: Pues no lo diga.)** Sí lo tengo que decir porque me lo han preguntado. **(Rumores.)** Por eso le he contestado a usted, porque ustedes preguntan y yo les contesto.

Hemos llegado a este punto en que hay tres o cuatro cuestiones que son importantes. En cuanto a la modificación de los protocolos, usted plantea dos: los de seguridad y los de emergencia. Tenemos que pensar sobre ellos y analizar si efectivamente se pueden mejorar. Los de emergencia son los acordados con la comunidad y los de seguridad son los que la Unión Europea regula. De todas maneras, cualquier cuestión es digna de un análisis. Por tanto, podemos reflexionar sobre esa cuestión, cuando están aplicándose los protocolos aprobados por la comunidad, el plan de emergencia se lleva a cabo porque todos los que han participado han pensado que era lo mejor. Pero, dicho esto, después de una emergencia como la que ha habido, se pueden sacar muchas conclusiones y podemos revisar, como usted ha planteado, señora Barkos, muchas cuestiones.

Hay una cosa que yo quiero aclarar. Spanair no propuso cambiar de avión. Esa no es la frase. Avisó de que podía cambiar de avión, que es muy distinto. No participan en esa decisión ni la autoridad aeronáutica ni la

Administración ni el Ministerio de Fomento ni nadie. La compañía, en este caso Spanair, avisa de que puede cambiar de avión, y nosotros apuntamos que puede cambiar de avión, y avisa después de que no va a cambiar de avión. Esa es una decisión que toma la compañía. Por tanto, esa decisión reside en el ámbito de la compañía. Usted me ha preguntado si participa en algo la Administración y le digo que en nada. ¿Por qué lo sabemos? Porque avisa de que puede cambiar, y entonces nosotros tomamos nota de ese aviso, y después avisa de que no va a cambiar. Lo digo no solamente por lo que usted ha dicho, sino por lo que está saliendo en los medios sobre este tema, para aclararlo. Está saliendo una información que no es la que corresponde, y por eso aprovecho que usted lo ha planteado para informar, a través de su pregunta, de que lo que hace la compañía es avisar de que puede cambiar y lo que hace, a renglón seguido, es avisar de que no va a cambiar. Es una decisión que reside exclusivamente en la compañía Spanair y por eso es fundamental que quede clara esta cuestión.

El señor Llamazares ha planteado cosas como analizar los procedimientos y el funcionamiento, y yo, como con la señora Barkos, estoy de acuerdo. En cuanto al resto de temas, el personal inspector y el personal colaborador de Senasa, ya los hemos tratado. Son cuestiones que se recogen en la ley, pero eso no significa que exista un cuerpo de inspectores, sino que es personal inspector. Dicho de otra manera, el personal inspector es el que lleva a cabo labores de inspección, y no tiene que pertenecer a un cuerpo clasificado como tal por la Administración y, con respecto al personal colaborador, el otro tema al que usted hace referencia, es precisamente el personal de Senasa.

El señor Macias me ha preguntado una cosa muy concreta a la que le voy a contestar. En el año 2008 al avión siniestrado se le hacen dos inspecciones: una, el 11 de julio, dentro de un programa de inspección a toda la flota McDonnell Douglas del MD-82, para verificar el cumplimiento de los requisitos sobre el equipamiento de la aeronave, exigido por el reglamento UE OPS 8/2008, de la Unión Europea. Y la segunda, el 17 de julio, dentro del programa SANA, que he explicado lo que es, de inspecciones aleatorias. La inspección se efectuó en rampa, cuando el avión llegó. Usted me ha preguntado si hubo algún tipo de incidencia, y yo le digo que en la primera, la del 11 de julio, que era para este motivo, no se detectó ningún problema, y que en la segunda, la de SANA, se detectó una discrepancia menor que no afectaba a la

seguridad. Podía ser cualquier cosa que no tenía nada que ver con la seguridad. Creo haber contestado con precisión a la pregunta que me ha hecho.

La señora Sáenz de Santamaría ha planteado nuevamente la cronología del operativo del plan de emergencias. Concretamente, me ha hecho una pregunta sobre las 14:26 horas. A las 14:26 horas la torre de control avisa al Centro de Gestión Aeroportuaria, y a las 14:26 horas la torre de operaciones aeroportuarias avisa también al Centro de Gestión Aeroportuaria. Por tanto, hay dos torres distintas que avisan a la vez al Centro de Gestión Aeroportuaria. Señoría, ya sé que usted no va a tener ahora turno de réplica, pero parece ser que tiene alguna duda sobre cómo funcionó el servicio médico del aeropuerto, porque ahora ya no me pregunta cuándo se le avisó, sino cuándo llegó. Yo no le puedo decir ahora mismo cuándo llegaron los miembros del plan de emergencias, que son unos 1.500, pero lo que sí le puedo decir, si tiene alguna duda y tiene tanto interés, es que nos lo plantee, que nosotros investigaremos, si usted tiene dudas, sobre el funcionamiento de los servicios médicos del aeropuerto de Madrid. Me lo ha preguntado dos veces y yo le he dicho que a las 14:30:34 horas se avisa al servicio médico del aeropuerto. Me ha preguntado si iban con los bomberos, que llegaron al principio, le he dicho que no, y ahora en dúplica me lo ha vuelto a preguntar. No sé qué más decirle sobre el servicio médico del aeropuerto, pero, si hay alguna cuestión concreta sobre la que tenga dudas, plantéenosla, que nosotros trataremos de darle información y, si no, mucho mejor, ya que son profesionales que han estado trabajando con toda dedicación, y sembrar cualquier duda sobre su... **(Rumores.-La señora Sáenz de Santamaría Antón: Ninguna duda.)** Pues mucho mejor, me quedo mucho más tranquila.

Termino. También había una discrepancia entre lo que usted ha dicho y lo que yo he dicho. Como se transcribe, veremos si usted ha dicho algo o no lo ha dicho, o si lo he dicho yo; es lo de menos. Y en cuanto al Plan para la Seguridad Operacional, señoría, el de la OACI, en inglés o en español, el plazo es enero de 2009.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señora ministra, por su exposición y por sus informaciones; gracias a los portavoces de los grupos por su tono, por su sensibilidad, y no habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las ocho y veinte minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

