



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

IX LEGISLATURA

Núm. 465

3 de febrero de 2011

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ MARÍA BECANA SANAHUJA

Sesión celebrada el jueves, 3 de febrero de 2011

ORDEN DEL DÍA:

Dictaminar

Proyecto de Ley por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (621/000081).
Autor: GOBIERNO.

Se abre la sesión a las dieciséis horas y cuarenta minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión.

Comenzamos el debate del único punto del orden del día establecido para esta comisión: dictaminar el proyecto de ley por el que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Según lo acordado, se debatirán en primer lugar las enmiendas, según su orden de presentación y agrupadas por grupos enmendantes, y a continuación se abrirá un turno de portavoces. Finalmente, la votación tendrá lugar no antes de las diecisiete horas y quince minutos.

Comenzamos, pues, con el debate de las enmiendas números 1 a 5 del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenas tardes.

Debatimos el proyecto de ley por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, requisito exigido por la Organización Internacional de la Aviación Civil y también por la Unión Europea, y cuya finalidad más importante, dentro de un proceso de modernización constante, es la prevención de riesgos y la mejora de las condiciones de seguridad. Por lo tanto, es preciso conseguir la máxima coordinación posible para que todos los agentes implicados en este proceso estén atentos a cualquier posible incidente; y, lo que es más importante, crear las condiciones que favorezcan y garanticen la información, a fin de que, en definitiva, se pueda resolver la situación que se presente.

En esta línea, nuestro grupo ha presentado cinco enmiendas, que estamos negociando con los demás grupos, y voy a darlas por defendidas. Lo que deseamos es llegar al máximo consenso posible con los demás grupos. Esperamos, pues, que en el momento de la votación haya unas cuantas transaccionadas y abreviar así el debate.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Alturo.

¿Hay algún portavoz que quiera hacer uso de la palabra en turno en contra? (El señor Gordo Pérez pide la palabra.)

Tiene la palabra el senador Gordo.

El señor GORDO PÉREZ: Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

Me gustaría hacer una valoración de las enmiendas que Convergència i Unió ha presentado a este proyecto de ley. A la número 1, que trata de modificar el artículo 11.4, mi grupo, el Grupo Socialista, ha presentado una enmienda transaccional. Tal y como se plantea, la OACI, la Organización de Aviación Civil, establece que los sistemas de gestión de la seguridad de proveedores y de servicios de productos tienen que estar vinculados al Programa de Seguridad Operacional, bien suministrando información, bien estableciendo un sistema. Se podría hacer de manera conjunta, como pide la enmienda de Convergència i Unió, siempre que así lo establezca una normativa europea, y esto es lo que resaltamos en la enmienda transaccional.

Respecto a la enmienda número 2, que pretende introducir un añadido al artículo 12 y sobre la que se nos ha presentado una enmienda transaccional del Grupo Popular y de Convergència i Unió, entendemos, en primer lugar, que lo que se intenta regular ya lo prevé el artículo 12.1; lo que plantea en este caso Convergència i Unió ya está recogido, incluyendo además la salvedad de dolo o negligencia grave. La enmienda, tal y como está planteada, y también la transaccional, impide que la información pueda dar origen a un procedimiento sancionador, incluso en casos de dolo o negligencia grave; y, a su vez, obstruye el principio de colaboración, tal y como lo entendemos, con el Poder Judicial. Por lo tanto, entendemos que no ha lugar, porque el objetivo no es la potestad sancionadora, sino utilizar esta información para la prevención y, en todo caso, no se puede negar el principio de colaboración con la justicia. Esto mismo ocurre con la enmienda 4, que también restringe el alcance del deber de colaborar con la justicia.

Estamos de acuerdo en la enmienda número 3, en el marco previsto por nuestra enmienda transaccional. Es decir, que presentamos una enmienda transaccional con la única finalidad de reforzar el principio de seguridad operacional y de prevenir futuros accidentes. Además, hemos presentado una enmienda transaccional a la enmienda número 5 de Convergència i Unió.

En definitiva, por lo que respecta a las enmiendas de Convergència i Unió, presentamos enmienda transaccional a la número 1, a la número 3 y a la número 5; y entendemos que la número 2 y la número 4

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

Núm. 465

3 de febrero de 2011

Pág. 3

no tienen soporte, que no se corresponden con el criterio de justa cultura que impera y que restringen, al mismo tiempo, el alcance del deber de colaboración con la justicia, por lo que votaremos en contra de estas últimas enmiendas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Algún grupo desea intervenir en turno de portavoces sobre las enmiendas de Convergència i Unió? (Varios señores senadores: Se puede realizar un turno conjunto, presidente.)

Muchas gracias, señorías.

Debatidas las enmiendas de Convergència i Unió, pasamos a debatir las enmiendas números 6 a 13, presentadas por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, don Ignacio Burgos.

El señor BURGOS PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Popular está satisfecho del trabajo que se ha realizado en el Programa de Seguridad Operacional. Ha tardado, pero, en todo caso y con la colaboración de todos los grupos, se ha llegado, en general, a un texto necesario, positivo, en el que el Grupo Popular introduce algunas enmiendas, que siempre son susceptibles de mejora.

Una de ellas es la enmienda número 6. El texto que nos remite el Congreso condiciona que las compañías, los operadores de trabajos aéreos, estén inmersos o no en el Programa de Seguridad Operacional. Es una queja reiterada de los sindicatos y de los profesionales que los trabajos aéreos no tienen, a veces, todas las garantías de seguridad que deberían tener. Hemos sufrido accidentes recientemente; a veces, trabajan en condiciones extraordinariamente duras, como la prevención o el control de incendios. Por lo tanto, entendemos que precisamente los trabajos aéreos, sometidos a temporalidad, por un lado, y sometidos a un riesgo excesivo, por otro, deberían estar de todas las maneras inmersos en el Programa de Seguridad Operacional. En ese sentido va nuestra enmienda, limitando el texto que para los trabajos aéreos viene del Congreso.

En la enmienda número 7 matizamos que debe ser no en el primer semestre de cada ejercicio, sino en el de cada año. Es una enmienda menor, pero, en todo caso, queremos matizar que sea el año. Y puesto que el Senado es un órgano de representación territorial y los aeropuertos tienen una base importantísima en el territorio y son dinamizadores extraordinariamente importantes del territorio, el Senado debería tener también información sobre lo que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea tenga a bien redactar cada año para informar sobre el Programa de Seguridad Operacional.

La enmienda número 8 introduce un aspecto, de modo que no solamente se trate de aquello que se diga en relación con la seguridad aérea, sino también de aquello que se pueda hacer de manera preventiva. Hay momentos en que los profesionales deben tomar decisiones que no están exactamente regladas, y que sin embargo entienden que son positivas para prevenir un accidente. Es evidente que si se toman medidas para la prevención de un accidente, todos nos sentiremos más seguros. Por lo tanto, entendemos que aquellos profesionales de la aviación que realicen actividades preventivas en pro de la seguridad deben tener, evidentemente, el mismo trato que el resto del Programa de Seguridad Operacional.

La enmienda número 9 es muy parecida a la número 7, en el sentido de que, una vez al año, cuando la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil realice su informe, lo remita también al Senado, pues entendemos que el Senado es una Cámara que debe conocerlo.

La enmienda número 10 modifica el artículo 17, y me van a permitir que me entretenga un momentito en ella. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes la constituyen personas de reconocido prestigio nombradas por el Ministerio de Fomento. No parece razonable que estas personas —que no tienen por qué tener ninguna vinculación con la Administración—, cuyo objetivo es investigar los accidentes e incidentes de la aviación civil de cara a mejorar la seguridad aérea, puedan establecer responsabilidades ni culpabilidades. Es tan poco razonable, que el reglamento europeo impide precisamente que esta Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes establezca responsabilidades o culpabilidades. Tal como viene el texto del Congreso de los Diputados, cinco personas —que es el número mínimo que puede componer esa comisión— que nada tienen que ver con la Administración podrían imponer el deber de búsqueda y rescate a una compañía aérea. Hay un caso reciente —que todos conocemos— de un avión de una compañía europea que se perdió en el Atlántico, al que está buscando en este momento un submarino nuclear. Entenderán que ninguna compañía aérea, aunque fuera de bandera y una compañía

potente, puede ser capaz de sufragar la búsqueda y el rescate —en su caso— sin verse abocada directamente a la ruina.

¿Qué queremos plantear? Si el reglamento europeo dice taxativamente que la comisión no puede determinar responsabilidades ni culpabilidades, es evidente que no puede determinar la responsabilidad de búsqueda de la aeronave de una compañía aérea, de un fabricante o del propietario de la citada aeronave, puesto que eso implicaría, en ocasiones, una responsabilidad de tal calibre que podría llevar a la compañía a la bancarrota. Todo ello, sin perjuicio de que quien sea determinado judicialmente responsable o culpable abone los gastos de búsqueda y rescate.

Entiendo, señorías, que este artículo, tal como viene planteado, es contrario al espíritu y a la letra del reglamento europeo y, por ello, invito a todos los grupos parlamentarios a votar una enmienda básicamente técnica y dirigida a preservar el espíritu y la letra de dicho reglamento que, por otra parte, es la base de todo el espíritu en materia de seguridad a nivel mundial.

La enmienda número 12 hace referencia a una enmienda introducida en el Congreso de los Diputados en relación con las infracciones del control de tránsito aéreo. El Grupo Popular está de acuerdo en que se tipifiquen como faltas muy graves determinadas situaciones que pueden dar lugar a conflictos, y así lo hemos visto recientemente. Por tanto, ningún pero a que determinadas actitudes, determinadas conductas, sean tipificadas y objetivadas en esta ley. Cuestión distinta es que en esta, como en cualquier otra ley, debe haber elementos objetivos. Por lo tanto, lo que pretende este grupo parlamentario es objetivar aquello en que estamos de acuerdo en tipificar como falta muy grave con el resto de los grupos que así lo votaron el Congreso de los Diputados.

Mi grupo parlamentario ya advirtió en el Congreso de los Diputados que no había proporcionalidad entre las sanciones y la tipificación de las faltas, y anunció que intentaría conseguir una redacción mejor del texto en el Senado. Así, ha introducido tres aspectos en este artículo. En el primer párrafo ha introducido literalmente el artículo 4 del Real Decreto-Ley 1/2010, reconvertido después en Ley 9/2010. Su enunciado es exactamente igual. El segundo aspecto que se ha introducido es el que tiene que ver con que sea injustificado un retraso. Un retraso puede ser de un minuto, de dos minutos, de tres minutos, de diez minutos; ¿cuánto tiempo significa retraso? Si se produce un retraso injustificado, que caiga el peso de la sanción sobre la persona que injustificadamente retrasa el servicio. Pero, evidentemente, tiene que haber un factor de objetivación. El tercer aspecto es la retirada del último apartado de este artículo, porque creemos, sinceramente, que va directamente en contra del artículo 14.2 b) del Reglamento 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre, y es contrario, asimismo, al artículo 18.1 del texto que se nos propone, de tal manera que, si no retirásemos este apartado, nos encontraríamos con que se deben preservar, por un lado, esas comunicaciones con un único objetivo —la seguridad— y, por otro lado, con que las mismas grabaciones se utilizan para otro objetivo. Así pues, tanto en función del espíritu y de la letra del artículo 18.1 del proyecto de ley, como en función del artículo 14.2 b) del Reglamento europeo, parece conveniente retirar el apartado al que me refiero, en aras de la seguridad jurídica.

Finalmente, el Grupo Popular propone en su enmienda número 13 que, en un plazo máximo de seis meses, el Gobierno determine la composición, organización y reglas de funcionamiento del Consejo Asesor de Aviación Civil, que está durmiendo el sueño de los justos desde que se aprobó la Ley de Seguridad Aérea. Por lo tanto, invitamos al Gobierno a determinar, en el plazo de seis meses, algo que lleva años esperando a que se determine y que, sin duda alguna, contribuirá a una mayor seguridad en materia de aviación civil para todos los ciudadanos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Algún grupo desea intervenir en turno en contra? (*El señor Gordo Pérez pide la palabra.*)

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el senador Gordo.

El señor GORDO PÉREZ: Gracias, señor presidente.

Voy a exponer el criterio del Grupo Parlamentario Socialista en relación con las enmiendas que ha presentado el Grupo Popular.

La enmienda número 6, de modificación del artículo 11.4, propone suprimir un párrafo del artículo 11 que dice: «cuya vinculación al programa se considere relevantes para la seguridad operacional de la aviación civil». Bien, hay una gran diversidad de operadores de trabajo aéreo. La enmienda adoptada —incorporada, por cierto, en el Congreso de los Diputados— condiciona dicha inclusión a que se considere relevante para la seguridad operacional de la aviación civil. Pero el convenio de aviación civil excluye los

trabajos aéreos del concepto de operaciones de aviación civil y, por tanto, de la obligación de dotarlos de un sistema de seguridad operacional, establecido, en este caso, para circunstancias más peculiares. La redacción del artículo 11.4, tal como la plantea el Grupo Popular, es más exigente que lo que establecen las normas de la Organización de Aviación Civil. Por lo tanto, entiendo que no tiene sentido.

No así la enmienda número 7, que hace referencia a la remisión al Senado durante el primer semestre del año de la memoria anual que se remita al Congreso de los Diputados. Entendemos que el Ministerio de Fomento debe remitirla también al Senado. Así pues, manifestamos nuestra posición favorable.

En cuanto a la enmienda número 8, relativa a la realización de actuaciones con carácter preventivo, tal y como ha sido presentada por el Grupo Popular, abre la posibilidad a que los empleados de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos adopten medidas preventivas de forma unilateral, sin contar con el parecer, en este caso, del emprendedor. Las acciones preventivas sobre las que no cabe procedimiento sancionador son aquellas adoptadas por el proveedor de servicios o productos aeronáuticos en el marco del sistema de gestión de seguridad. Por eso se incluyó en una enmienda al artículo 11.3 en el Congreso de los Diputados. Por tanto, creemos que no procede.

Sí que estamos de acuerdo en la enmienda número 9, al artículo 14.5, que, igual que la enmienda número 7, establece el requisito de remitir al Senado la memoria correspondiente.

En lo referente a la modificación del artículo 17, no parece que sea asumible por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes el coste de la recuperación de los restos de accidentes. Consideramos que, tal y como está redactada la enmienda, al final se traslada esos costes, con independencia de su génesis y sus causas, a las administraciones públicas y a todos los ciudadanos. Por lo tanto, hemos de votarla desfavorablemente.

En cuanto a la enmienda número 11, nuestro grupo podría estar de acuerdo, por lo que hemos formulado una transacción al respecto, siempre que se contemple la aprobación por AESA. Es decir, existen requisitos a cumplir por parte de personas y entidades colaboradoras, que para ser utilizadas han de contar con la aprobación por AESA, teniendo en cuenta que hay actividades de aviación civil que no están reguladas en el marco de las normas comunitarias.

En cuanto al artículo 48 bis, relativo a las infracciones en relación con el control de tránsito aéreo, la enmienda que plantea el Grupo Parlamentario Popular deja la totalidad del artículo sin efectividad. En este caso se hace un catálogo de sanciones que si hubiese estado en vigor a principios del mes de diciembre tampoco habría resuelto el problema de los controladores. Lo que se plantea en esta enmienda del Grupo Popular realmente da un salvoconducto a los controladores aéreos, porque establece limitaciones que hacen imposible que el catálogo de sanciones pueda tener efectividad. Y es que, tal y como está redactada, previamente a imponer una sanción se debe demostrar la afectación de la seguridad o el grave y reiterado menoscabo de la eficacia o la continuidad. Así pues, con esta redacción sería difícilmente sancionable la práctica totalidad de las conductas recogidas en el artículo 48 bis, ya que muchas de ellas son conductas individuales que no tienen un impacto directo en el servicio en términos de seguridad o continuidad, pero que sí afectan a la seguridad o a la eficacia en su conjunto. Por ello, con este planteamiento del Grupo Parlamentario Popular se está dando, como he dicho, un salvoconducto a los controladores para que sigan haciendo de las suyas, incluso secuestrando al pueblo español, como ocurrió a principios de diciembre.

En cuanto al punto 1.5, ofrecemos una propuesta transaccional a dicho apartado porque consideramos que la redacción no es clara y que la referencia que se hace a los protocolos no especifica su alcance. No podemos aceptar la supresión a que se hace referencia en el punto 3. El punto 3 del artículo 48 bis no es contrario al artículo 14.2 b) del Reglamento de Accidentes de la Unión Europea. No restringe el acceso a la información por acceso interno o autoridad nacional de supervisión, siempre que se haga con fines orientados a la supervisión, control y, por tanto, mejora del servicio. Se entiende, pues, necesario mantener el texto —así lo ampara, como decía antes, el reglamento— a efectos de evitar, sobre todo, actitudes corporativas de denegación de acceso por parte del colectivo de control a registros para que el proveedor de servicios pueda supervisar y controlar la prestación del servicio, todo ello, sin perjuicio de las garantías que establece la Ley Orgánica de Protección de Datos.

En cuanto a la enmienda número 13, que propone una disposición adicional nueva, estamos de acuerdo en el plazo máximo de doce meses desde la entrada en vigor de la ley, para su desarrollo. Por lo tanto, proponemos una enmienda transaccional que contemple este aspecto y, al mismo tiempo, la cooperación con el consejo asesor y la integración de los distintos órganos de consulta, que se encuentran dispersos en el momento actual.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

Núm. 465

3 de febrero de 2011

Pág. 6

Esta es la posición del Grupo Parlamentario Socialista en relación con las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Algún portavoz quiere hacer uso de la palabra en el turno de portavoces en relación con las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular? En cualquier caso, después de la defensa de todas las enmiendas presentadas por los grupos, se dará un turno final de portavoces.

El señor BURGOS PÉREZ: Y ahora hay otro turno de portavoces.

El señor PRESIDENTE: Efectivamente, ahora hay un turno de portavoces en relación con las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular.

Si ningún otro grupo solicita la palabra, tiene la palabra el senador Burgos.

El señor BURGOS PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Agradezco la oferta del Grupo Parlamentario Socialista de votar favorablemente dos de nuestras enmiendas.

Debo recalcar que el hecho de que el reglamento excluya los trabajos aéreos no quiere decir que nosotros no extrememos las medidas de seguridad en relación con una actividad de riesgo, una actividad que ha tenido reiterados accidentes, una actividad que es temporal. Por lo tanto, aun estando de acuerdo con el planteamiento manifestado por el portavoz socialista, lo que nosotros solicitamos con esta enmienda es que los trabajos aéreos estén amparados por un programa de seguridad operacional precisamente porque los riesgos que se tienen son bastante mayores. Y estando también de acuerdo con que el reglamento no obligaría a ello, consideramos necesario proteger la vida de los pilotos y de los ciudadanos en relación con los trabajos aéreos.

En cuanto a las actuaciones preventivas, todo se puede mirar como se quiera. Yo preguntaría a sus señorías por la actuación de aquel piloto al que, como consecuencia de una bandada de aves, se le pararon los motores y tuvo que aterrizar en el río Hudson, salvando a todo el pasaje y la tripulación, y si consideran que esa medida preventiva, que no estaba prevista, es buena o mala. Las medidas preventivas en principio se dirigen a que el profesional del transporte aéreo sea capaz de tomar determinadas decisiones en beneficio de los ciudadanos, del pasaje y, en general, de todos. Por lo tanto, consideramos que más vale que se tomen las medidas preventivas que se deban tomar en un momento dado y que no estén efectivamente tasadas, y que con ello se salven vidas, en lugar de que ocurra un accidente y después la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes proponga que dicha medida se introduzca en un protocolo o un procedimiento. Esto parece algo razonable, señorías, pero pueden votar ustedes lo que quieran al respecto, según el afecto que tengan por su vida.

En relación con la enmienda número 10, nada dice la enmienda del Grupo Popular acerca de que el Estado tenga que ser definitivamente responsable de la búsqueda y rescate de una aeronave. Lo que dice el Grupo Popular es que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes, con cinco miembros no vinculados con la Administración, no puede imponer, de acuerdo con el reglamento, responsabilidad o culpa. Y responsabilidad significa decidir que una compañía, un fabricante o el dueño de una aeronave debe hacerse cargo del rescate y de la recuperación. Todo ello, sin perjuicio de que se determine en sede judicial quién tenga la culpa o la responsabilidad. Y es que no queremos que lo pague el Estado, queremos que lo pague el responsable, que lo pague el culpable. Pero, en todo caso, que lo pague el responsable o el culpable en sede judicial, como he dicho, y no que se asigne esa responsabilidad por parte de cinco miembros nombrados por el ministerio. Esa es la única diferencia; porque, señorías, pueden echar abajo a una compañía. Y quiero recordarles que la función de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes no es buscar responsabilidades ni culpabilidades sino la de prevenir futuros accidentes. Esa es la única responsabilidad: prevenir futuros accidentes.

En cuanto a la enmienda número 11, esperamos conocer cuál es la transaccional que nos proponen.

Respecto de la número 12, voy a ser muy breve. Diré dos cosas. Una: sería muy de agradecer que los argumentos fueran argumentos y no titulares de prensa que después aparecen en determinados periódicos. Es decir, los periodistas deben tener su propio criterio y los titulares que van a aparecer mañana en la prensa no tendrían que ser los titulares que fabrica en este momento el portavoz socialista. Señoría, si a usted no le parece bien, reprócheselo al ministro Blanco, que propuso en el Real Decreto Ley 1/2010, para el mismo problema, exactamente lo que estamos proponiendo en este momento. Por lo tanto, reprócheselo

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

Núm. 465

3 de febrero de 2011

Pág. 7

usted al ministro Blanco. El ministro Blanco se ha equivocado muchas veces; y ha tenido que rectificar también muchas veces. Es posible que usted le afee que en aquel real decreto y en la Ley 9/2010, que ustedes votaron a favor, aparezca la literalidad de lo que el Grupo Popular plantea en el párrafo primero de ese artículo. Pónganse ustedes de acuerdo, aclaren la situación y, si ustedes estaban confundidos, nosotros reflexionaremos.

Y la segunda cuestión se refiere a que los retrasos sean injustificados; simplemente eso. Es decir, no ponemos ningún pero a ninguno de los supuestos que se han demostrado que pueden ser negativos, lesivos, difíciles o complicados para los ciudadanos; repito que a eso no le ponemos ningún pero. Lo que decimos es que, como en toda norma y en toda ley —somos legisladores—, debe haber un grado de objetivación. Y simplemente se dice, repito, que el retraso sea injustificado. Pero no eliminamos en absoluto la responsabilidad. Usted dice que eso deja sin efectos y que si es individual, al final, puede afectar. Si afecta a la seguridad o afecta de forma reiterada o grave al transporte aéreo, naturalmente, que caiga todo el peso de la ley. Pero objetivemos, porque es nuestra obligación.

Y en cuanto a la desaparición del apartado tercero, a nuestro entender va claramente en contra del reglamento. Porque métodos para auditar hay muchos, pero está absolutamente prohibido por todas las normas internacionales que una grabación en cabina se utilice para otro motivo que no sea la seguridad; y las grabaciones se hacen precisa y exclusivamente por materia de seguridad. Eso es lo que dice el reglamento, y a eso es a lo que nos atenemos. No tenemos otro comentario que hacer. Si quieren establecer sistemas de auditoría con respecto a la Ley de Protección de Datos, nosotros estaremos encantados de contemplar qué sistemas de auditoría son razonables, buenos, eficaces y respetuosos con la ley. De acuerdo. Los médicos, que tenemos la obligación de guardar el secreto profesional, también tenemos nuestros sistemas. Por lo tanto, señoría, estaremos posiblemente de acuerdo con cualquier sistema de auditoría que se establezca como tal, es decir, con el fin de auditar. Pero no podemos estar de acuerdo con que se emplee para otra cosa lo que diga un reglamento con el objetivo de la seguridad. Eso, como he dicho, está terminantemente prohibido.

Y en relación con la enmienda número 13 —termino, señor presidente—, ya vemos cuál es la intención del Gobierno. Llevamos desde el año 2003 sin que se haya creado el consejo asesor; y en vez de seis meses, lo posponen a doce. En fin, no se preocupe, señoría; cuando gobierne el Partido Popular crearemos el consejo asesor.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor senador.

Pasamos a debatir la enmienda número 14, presentada por los senadores Quintero Castañeda y Belda Quintana, del Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señor presidente.

La enmienda es muy sencilla, básica. La presenté en relación con otra ley, y la vuelvo a presentar ahora al haber llegado al compromiso de hacerlo por lo que pasó hace poco tiempo en los aeropuertos, en donde las compañías abusaban de todos los usuarios cobrándoles repentinamente la segunda maleta. Hemos llegado a una transaccional con el Grupo Socialista, que creo que van a firmar el resto de los grupos, y que mejora el texto. Simplemente deseo agradecer a todos los grupos el que hayan firmado esta enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Algún senador desea hacer uso del turno en contra? (*Denegación.—El señor Gordo Pérez pide la palabra.*)

Tiene la palabra el senador Gordo.

El señor GORDO PÉREZ: Gracias, señor presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda transaccional que recoge íntegramente el texto del Grupo Mixto y además lo complementa, en el sentido de que el transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de esos objetos y bultos en atención a razones de seguridad vinculadas al peso o tamaño de

objetos en relación con las características de la aeronave. De esta manera queremos que no se discrimine a las tiendas de los aeropuertos tanto antes del registro como después de este, con una sola limitación: que aquellos bultos que se vayan a transportar cumplan las normativas de seguridad y, al mismo tiempo, reúnan unas características espaciales que no entren en contraposición con las características físicas de la propia aeronave. Por tanto, es una enmienda transaccional que tiene una clara intención de mejora, y por ello espero que goce del apoyo del resto de los grupos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Alguna de sus señorías desea hacer uso de la palabra en el turno de portavoces? (*El señor Pérez Bouza pide la palabra.*)

Tiene la palabra, señoría.

El señor PÉREZ BOUZA: Gracias, señor presidente. *Boa tarde.*

Intervengo simplemente para explicar el sentido del voto del Grupo de Senadores Nacionalistas en esta comisión, lo cual no quiere decir que sea...

El señor PRESIDENTE: Perdón, señor senador. Estamos en el turno de portavoces en relación con la enmienda del Grupo Mixto. Luego habrá un turno general de portavoces.

El señor PÉREZ BOUZA: De acuerdo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Pasamos, pues, a la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra su portavoz.

El señor GORDO PÉREZ: Gracias, señor presidente.

Nosotros hemos presentado una gran enmienda, sobre todo por su contenido y extensión, que responde a necesidades de urgencia, ya que el Real Decreto Ley de 10 de diciembre establece medidas y prevé un nuevo modelo, una nueva naturaleza societaria de AENA. Y, dado el carácter patrimonial de sus bienes, es necesario cambiar el carácter de las prestaciones, que en estos momentos tienen las características de tasas. Esta, junto con la transposición de la directiva europea sobre tasas aeroportuarias, es la razón de presentar la enmienda número 15, que va asociada a las números 16, 17 y 18, que tienen una misma naturaleza.

Uno de los objetivos que persigue esta enmienda es establecer un nuevo modelo de fijación de tasas, sobre todo para mejorar la capacidad de gestión individualizada de cada aeropuerto. Es decir, vamos buscando un modelo que contemple las características, ya sean comerciales, de ubicación o de su propia naturaleza en la prestación de servicios en función del entorno. Para ello se propone también la creación de una autoridad estatal de supervisión, para evitar posibles conflictos que puedan surgir entre compañías aéreas o entre gestores de los distintos aeropuertos, al mismo tiempo que un sistema de tarifas que permita que los aeropuertos de AENA no concesionados puedan establecer descuentos, bonificaciones o recargos, pero en todo momento manteniendo el equilibrio de la cuenta de explotación. Con esto esperamos mejorar sustancialmente la potencialidad de cada aeropuerto, al mismo tiempo que las expectativas de sus resultados. Tenemos un claro ejemplo en el caso de los puertos del Estado, de la Ley de Puertos, que contempla una figura parecida, y, sin duda alguna, ha sido un revulsivo. La norma también prevé la libertad de gestión para captar rutas, realizar políticas comerciales y decidir una inversión para la gestión de los aeropuertos concesionados.

En definitiva, esta norma va a permitir impulsar el comercio, dar mayor potencialidad a los aeropuertos, mejorar su competitividad y, sobre todo, crear mercado. Se establece un nuevo modelo, tal y como determina la directiva de fijación de tarifas, en los aeropuertos concesionados —que, en palabras del ministro Blanco, en principio van a ser dos, con precios privados, pero arbitrando esos precios con la autoridad de supervisión si en su momento fuera necesario, y también dando respuesta y consultando a los distintos proveedores—, y en los aeropuertos no concesionados, que en España son 45. Es decir, se trata de un modelo que sigue el anglosajón a la hora de establecer el sistema de precios y tarifas. Confiamos en que este nuevo modelo también incida de una manera directa en la calidad del servicio.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una transaccional a esta enmienda. La razón no es otra que la dificultad —aunque algunas señorías se rían—, porque este es un modelo complejo en el que, a medida que se profundiza, se muestran múltiples aristas. Por lo tanto, no nos da ninguna vergüenza

seguir mejorándolo hasta donde podamos. Y en este sentido, dada la rapidez con la que se ha redactado este nuevo título, presentamos, como digo, una enmienda transaccional que incorpora la prestación patrimonial pública por la prestación de servicios meteorológicos, así como la ampliación de las exenciones de las prestaciones patrimoniales para aquellos casos en que comunidades autónomas, administraciones locales o el propio Estado utilicen bases e infraestructuras públicas aeroportuarias o para aeronaves extranjeras si existe concierto con los Estados miembros.

Al mismo tiempo, proponemos una adición con el fin de mantener la prestación patrimonial pública de aterrizaje en lo referente a la reducción prevista en el artículo 103 de la Ley 66/1997 para las tasas de aterrizaje de los aeropuertos de las islas, que son el 15% y el 70% de los vuelos interinsulares —me refiero a la reducción de esas tasas de aterrizaje—. Presentamos también una modificación del artículo 78 en cuanto a las cuantías de seguridad aeroportuaria en relación con los vuelos interinsulares e insulares, así como una enmienda adicional respecto del desarrollo normativo de las prestaciones por servicio meteorológico. En esa enmienda transaccional contemplamos una nueva disposición adicional décima, que recoge los derechos y obligaciones de AENA en relación con el uso de aeródromos y bases aéreas utilizadas conjuntamente por aviación civil y aviación militar. Por otro lado, en una disposición adicional undécima proponemos el establecimiento de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y AENA Aeropuertos. Y se añade una disposición adicional duodécima en relación con las tasas de aproximación, estableciendo un porcentaje del 90% de la citada tasa, que se aplicará como ingresos de AENA Aeropuertos.

Por último, presentamos tres enmiendas. La número 16, como disposición transitoria, hace referencia a que continuarán en vigor las tasas actuales hasta que entre en funcionamiento AENA Aeropuertos, al tiempo que se recoge la contraprestación por salidas de pasajeros fijadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2011 para Canarias, Mallorca y Girona.

La enmienda 17 recoge una disposición transitoria primera que designa como autoridad de supervisión a la Dirección General de Aviación Civil en tanto en cuanto se establezca la autoridad estatal de supervisión.

Por último, se propone una disposición final segunda, recogida en la enmienda 18, en relación con el sistema de revisión de las tarifas cada cinco años y la actualización de la prima de riesgo.

Este es el contenido de las enmiendas números 15, 16, 17 y 18, con las transacciones asociadas, que hemos presentado a la Mesa, y que sin duda mejoran y dan seguridad jurídica a este proyecto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Gordo.

¿Algún grupo quiere hacer uso del turno en contra de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista? (*Pausa.*)

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

El señor BURGOS PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Yo invitaría al Grupo Socialista a retirar estas enmiendas, dado que eso tiene su importancia. Y es que las ha presentado en el último momento, cuando deberían haberse tramitado como una ley ordinaria, deberían haberse pasado para el conocimiento por parte de los usuarios, como la propia norma prevé que deberá hacerse, y deberían también haber pasado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, el Consejo de Subsecretarios, el Consejo de Estado y el Consejo de Ministros, y haber tenido su debate en el Congreso de los Diputados, en lugar de meterlas de tapadillo, como se hace en estos momentos.

La reforma que se propone es de gran calado y, por lo tanto, claramente debe tramitarse como ley. Es cierto que esa es la técnica que ha venido utilizando durante todo este año el ministro de Fomento, técnica posible, pero claramente torticera. Ha gobernado a golpe de real decreto ley y a golpe de donde dije digo, digo Diego, lo que es posible que pase también con el artículo 48.2: que donde dijeron digo, ahora digan Diego. Evidentemente, podemos verlo, estudiarlo y, si ahora dicen Diego, a lo mejor podemos llegar a un acuerdo. Pero, en todo caso, se ve claramente que las enmiendas presentadas están poco estudiadas.

Señorías, el 11 de marzo de 2009 se publicó la Directiva 2009/12, cuyo plazo terminaba el 15 de marzo de este año, y que mandataba precisamente esto. Por tanto, han tenido dos años. Han tenido dos Presupuestos Generales del Estado para introducir la reforma de las tasas que creyeran convenientes. Han tenido dos años para crear ese órgano de control de las tasas aeroportuarias. Han tenido tiempo, porque este proyecto de ley se presentó el 8 de marzo en el Congreso de los Diputados, de modo que va ya para once meses de tramitación, retrasándose y retrasándose. Por tanto, durante todo este tiempo de retraso, y antes de su votación en el Congreso de los Diputados, han podido presentar esta enmienda.

¿Por qué no lo han hecho? Porque no la tenían preparada. ¿Y por qué se transacciona el Grupo Socialista a sí mismo? Porque no lo tenía preparado. Y lo que ahora proponen posiblemente tenga que ser modificado después, en otra ley, como se ha venido haciendo a lo largo de este año.

Esto no es serio, señorías. Esa es la forma de actuar de este ministro, pero no es seria. Las cosas deben hacerse cuando se tiene tiempo, cuando se conoce perfectamente en qué tiempo se tiene que cumplir con Europa, y se preparan las cosas para cumplir con Europa. Pero no se hacen de una forma tan chapucera. Esto es una chapuza. Desdices completamente lo que el propio ministro declaró el 12 de enero del año 2010 en su comparecencia ante la Comisión de Fomento en el Congreso, en la que estuve presente. No sé lo que pensarán las comunidades autónomas, a las que prometió el oro y el moro y ahora no les promete nada. No sé lo que pensarán pero, en todo caso, esto es una tomadura de pelo a los ciudadanos, a las Cámaras, a los usuarios, al complejo aeroportuario, a todo el mundo. AENA tiene un patrimonio extraordinariamente importante, es la puerta de entrada de nuestro turismo; es la imagen, la tarjeta de presentación de los españoles; es la mayor y la mejor industria que tiene España. Y resulta que, deprisa y corriendo, después de haber anunciado la ministra Álvarez cuál iba a ser el nuevo modelo, después de haber anunciado el ministro Blanco cuál iba a ser el nuevo modelo, espera y espera, no cumple ninguno de los plazos y lo hace en el último momento mediante un real decreto ley —cosa que le encanta hacer, hacerlo mediante un real decreto ley— e introduce unas tasas con las prisas de tener que cumplir con una directiva para la que se han dejado pasar los plazos.

Miren, nos parece tal chapuza legislativa y tal tomadura de pelo a los ciudadanos, que el Grupo Parlamentario Popular va a votar que no, e invita al resto de grupos a hacer lo mismo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

En relación con las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, ¿algún portavoz desea intervenir en el turno de portavoces? (*Denegaciones.*)

Entonces, debatidas las enmiendas de los grupos parlamentarios, vamos a dar paso a un último turno de portavoces con carácter general, para cerrar el debate.

¿El portavoz del Grupo Parlamentario Mixto desea intervenir? (*Denegaciones.*)

Por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas, tiene la palabra el senador Bouza.

El señor PÉREZ BOUZA: Gracias, señor presidente.

Intervengo para explicar de manera muy breve el sentido de nuestro voto de las enmiendas de los grupos. Solo votaremos a favor de aquellas en las que coincide el sentido del voto del BNG y del PNV, las dos organizaciones que constituyen este grupo, y votaremos en contra de las demás enmiendas, unas por no tener fijado aún un criterio claro y otras porque el voto de cada una de las fuerzas políticas de nuestro grupo puede ser distinto en el Pleno.

Por lo tanto, de las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, votaremos que sí a las números 7, 9, 11 y 13; de las del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de *Convergència i Unió*, votaremos que sí a la 1, a la 3 y a la 5; con la del Grupo Parlamentario Mixto hemos firmado una transacción y, por lo tanto, votaremos a favor de tal enmienda; y, por último, a las del Grupo Parlamentario Socialista vamos a votar que no, porque, independientemente del criterio que podamos tener, coincide con el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en que son enmiendas de mucho calado cuyo contenido no puede solventarse con una votación en comisión. Así que nos queremos dar margen hasta el Pleno, para decidir el sentido de nuestro voto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Bouza.

Tiene la palabra el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo también brevemente para explicar el sentido de nuestro voto de cada una de las enmiendas de los grupos parlamentarios.

En primer lugar, en relación con nuestras enmiendas números 1 a 5, se ha firmado una transaccional sobre la 1, la 3 y la 5, y ya veremos al final cómo queda. Digo esto porque, en principio, hemos firmado la transacción con el Grupo Parlamentario Socialista, pero creo que hay otros grupos que también se van a sumar. Sobre las enmiendas 2 y 4 hemos firmado una transaccional con el Grupo Parlamentario Popular, pero ya veremos también cómo queda de aquí al momento de la votación.

De las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, vamos a votar favorablemente las enmiendas 7, 8, 9 y 13. Vamos a votar en contra de la enmienda número 6 y de la número 12.

Sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto hay una transaccional en la que estamos de acuerdo.

De las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, votaremos a favor de la 15, 16 y 17 y nos vamos a abstener en el caso de la número 18.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Senador Pere Muñoz, ¿quiere hacer uso de la palabra? (*Asentimiento.*)

Tiene la palabra.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: Buenas tardes.

Intervengo para fijar el voto del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés respecto a las enmiendas de los grupos de la Cámara.

De las enmiendas de *Convergència i Unió*, apoyaremos la 1, la 3 y la 5, mientras que nos abstendremos en la 2 y en la 4.

De las presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, votaremos a favor de la 7, de la 9 y de la 11; en contra de la 6, la 8, la 10 y la 12, y nos abstendremos en la número 13.

En cuanto a las presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, nos abstendremos en el caso de la número 15 porque se da la circunstancia de que coincide con el tema abordado por Esquerra Republicana, que es uno de los partidos que forma parte del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés. Hace un par de semanas hubo una interpelación de Joan Ridaó al ministro José Blanco, y este último defendió en su intervención esta enmienda que ha presentado nuestro grupo en el Senado. El problema que tenemos nosotros, como grupo catalán, es que, aunque parece que sí se quiere cambiar, la intención de cambio nos recuerda un poco la frase de *El gatopardo*: «Algo ha de cambiar para que todo siga igual». El problema es que el Parlament de Catalunya lleva muchos años reivindicando una posición determinante en la futura gestión del ente que tenga que gestionar los aeropuertos catalanes, concretamente el de El Prat de Barcelona. Tal como se fija aquí, tal como lo planteó el ministro en su respuesta a Joan Ridaó y tal y como se propone en esta enmienda, parece que sí hay cierta flexibilidad, pero continúa siendo AENA la que controla los precios públicos. Tengo entendido que la semana que viene se debatirá una moción parecida en el Congreso, por iniciativa del grupo Esquerra Republicana de Cataluña, y de ahí mi abstención en nombre del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés.

Finalmente, anuncio que votaremos a favor de los apartados 16, 17 y 18.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el senador Gordo.

El señor GORDO PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Los anteriores intervinientes se han centrado fundamentalmente en las enmiendas, pero yo quiero destacar que este proyecto de ley, ante todo, refuerza los estándares de seguridad operacional; es decir, nos da un instrumento para que la aviación sea mucho más segura y, al mismo tiempo, delimita las obligaciones de todos los actores y refuerza la capacidad de inspección y control. Esto en cuanto al proyecto.

El portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha hecho referencia a la literalidad de una norma que aprobamos en esta Cámara y ha puesto algo en boca del ministro de Fomento; creo que fue allá por el mes de mayo, más o menos. A veces la memoria es frágil, porque el Partido Popular vivió muy de cerca —y no voy buscando ningún titular de prensa, señorías— el enorme problema que tuvimos en el mes de diciembre, y esta norma es la herramienta que puede garantizar que eso no se vuelva a repetir. Por lo tanto, tanto al Grupo Parlamentario Popular como al resto de grupos, les pido su compromiso para estar con los intereses de los españoles, y no con los de un colectivo que ha demostrado con creces no estar a la altura de las circunstancias ni respetar a los ciudadanos de este país.

Sigo insistiendo, señorías, en que el reglamento que de la Unión Europea que rige los sistemas de verificación de control permite la recopilación de datos y las grabaciones, concretamente se recoge en el artículo 14. No restringe el acceso interno a la información para el control o el acceso a ella de la autoridad nacional; pero, al mismo tiempo, respeta las garantías y el marco jurídico de la Ley de Protección de Datos

y, sobre todo, permite evitar los planteamientos corporativos que tanto daño nos han hecho en este ámbito que hoy estamos tratando aquí. A esto va dirigido: a dar una herramienta fuerte para defender a un Estado fuerte, para que no nos vuelva a ocurrir lo que nos ocurrió en diciembre. Aquí también pido el apoyo de todos los grupos.

En lo referente a la enmienda número 15, que ha presentado mi grupo, pido igualmente compromiso. Si algo ofrece esta enmienda es autonomía, capacidad de gestión, adaptación a las características de cada aeropuerto y especialmente de los de las comunidades autónomas: de El Prat, de Barajas, y también de los de las islas y de los aeropuertos periféricos. Establece dos grupos: por una parte, el de AENA Aeropuertos, bien sea con la gestión directa o con sus sociedades filiales, y por otra la gestión concesionada. En ambos casos, estamos dando un paso importante hacia el reconocimiento de las señas de identidad y en cuanto a la mejora de la gestión. Pero no solamente eso; no puedo aceptar las palabras que aquí se han pronunciado de «tomadura de pelo» o «chapuza». ¿Tomadura de pelo, de quién? ¿De aquellos que no apoyan las reformas estructurales? (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.*) Sí, sí; ¿de aquellos que no apoyan el plan de ajuste? ¿De aquellos que no apoyan las pensiones? ¿De aquellos que no apoyan el real decreto-ley 10 con estas medidas estructurales para conseguir que nuestro país vaya por la senda del crecimiento? ¿O de aquellos que contribuyen solamente a la defensa de lo suyo? Están en lo suyo. Y ¿qué es lo suyo? Llegar como sea al poder. Por lo tanto, pediría un poquito... (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.*) ¡Hombre, está claro! Un poquito de sensatez, y sensatez para todos. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.*) Lo digo con todos mis respetos.

Nos encontramos ante una reforma estructural, ante una reforma para la que el propio real decreto establece como fecha límite el 28 de marzo. Y tenemos otra fecha límite, que es la fecha establecida para la traslación de la directiva, más allá. Por consiguiente, lo único que se ha hecho ha sido incorporar esta herramienta, porque urge. Evidentemente, ha habido alguna imperfección, que hemos traído hoy aquí para corregirla, y creo que está corregida. Por tanto, les pido a todos los grupos apoyo y, sobre todo, sensatez. Apoyo a esta enmienda, que tiene una importancia enorme para la mejora de la competitividad, para la mejora de la gestión y para la puesta en marcha del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. A los grupos que han manifestado que se abstendrán o que votarán en contra, les pido que reconsideren su posición, si lo consideran oportuno.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Para cerrar el debate, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el senador Burgos.

El señor BURGOS PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Senador Gordo, estoy de acuerdo con usted en algunas cosas. La primera es que podamos llegar, con el informe adecuado del letrado, a una mejor redacción del artículo 48.2. De momento, nosotros votaremos nuestra propuesta, y esperamos poder llegar, en el período de esta semana, a una transaccional en la que se respete, a nuestro juicio, la legalidad, exclusivamente la legalidad; ojalá podamos conseguirlo. Insisto: mi grupo está apoyando los ítems que se ha demostrado que podrían ser sumideros por los que se vaya la eficacia del control de la navegación aérea. Por lo tanto, estamos de acuerdo en que eso hay que acotarlo, estamos plenamente de acuerdo, y nos inspira, por una parte, la Ley 9/2010, apoyada en estas Cámaras, a propuesta del ministro Blanco. Es una de las cosas que nos inspiran; el ministro Blanco nos inspira seguir sus pasos en este asunto. Y por otra parte, nos inspira el reglamento y la objetivación de determinadas normas que todo ciudadano tiene derecho a que se objetiven; punto final. Eso en relación con el artículo 48.2.

También estoy de acuerdo con usted en que esto es un paso importante para mejorar la gestión. Es evidente. Señorías, ustedes han planteado una gestión desastrosa de AENA, una gestión tan sumamente desastrosa, que en este momento tienen que vender AENA para poder salvar los muebles. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.*) Desastrosa, absolutamente desastrosa. Todo el mundo sabe lo que tiene que ganar para poder pagar los gastos y la amortización de los intereses. Esto ha sido absolutamente desastroso. Hay un baile de cifras que, en aras de la brevedad, no le voy a detallar: las cifras que da, por una parte, la memoria institucional de AENA; las cifras que, por otra parte, da el ministro en un momento dado, las que da en otro, aquello a lo que se refiere, aquello a lo que se deja de referir... Lo que quieren es confundir a la opinión pública. Es tal el desastre de AENA, es tal el desastre de la gestión de AENA, que no les queda más remedio que privatizarla. Le recuerdo, señorías, que AENA no

computa como deuda del Estado y que, por lo tanto, si se vende es porque está al borde de la quiebra; una de nuestras principales empresas, una de las que se consideran joya de la corona. Ha sido una gestión absolutamente terrible la de los socialistas. ¿Qué es lo que va a pasar con los trabajadores? Pues se dice, pero no se dice. ¿Qué es lo que va a pasar con las concesiones? Pues que resulta que para todos los aeropuertos son precios públicos, pero para las concesiones son precios privados. En fin, ustedes nos lo tienen que explicar.

Han tenido ustedes dos años y dos presupuestos generales del Estado para hacerlo, y no lo han hecho. Han tenido ustedes la votación en el Congreso, y no lo han hecho. Lo han metido por la puerta de atrás. ¡Manifiestamente incompetentes! Tan incompetentes, que presentan una propuesta que de ningún modo —legalmente, puede ser— puede venir al Senado mediante una enmienda, porque no tiene ni pies ni cabeza, y se la transaccionan ustedes a sí mismos; se la autoenmiendan, porque son ustedes en este asunto un auténtico desastre.

Por último, en cuanto a la política general y el apoyo al Gobierno, tengo que decir que nosotros tenemos una obligación fundamental: la de apoyar a los ciudadanos españoles. Esa es nuestra misión fundamental. ¿Cómo no se apoyan las pensiones? Destruyendo empleo. ¿Cómo no se apoyan las pensiones? Con un real decreto-ley en el que a los funcionarios se les saca de Clases Pasivas para adscribirlos a la Seguridad Social, y el propio Estado se reserva que el primer año pagará el 0% de Seguridad Social, el segundo año el 25%, el tercero el 50%, y así sucesivamente. No parece razonable que los empresarios estén acogotados y que el Estado se permita para sí esas dádivas en materia de Seguridad Social, para sus propios funcionarios. ¿Cómo se salvaguardan las pensiones? Creando empleo, asegurando el futuro de las pensiones. Ustedes quitan la barra de pan y después se ponen tan contentos porque dan migajas. ¡Por favor!

Debo decir que nos encontramos satisfechos con la ley de seguridad operacional, es lo primero que debemos decir y debemos transmitirlo a todos los ciudadanos. La ley de seguridad operacional con la que el Parlamento español dota al sistema aéreo es una ley positiva para los ciudadanos, y eso lo debemos decir. Ha tardado en su tramitación, pero es una ley extraordinariamente positiva y, en general, lo hemos de decir. En cuanto a los temas de política general, insisto: nosotros apoyamos a los ciudadanos; no apoyamos sus constantes cambios de parecer y de criterio. ¿Qué tasas apoyamos? ¿Las que presentaron ustedes el lunes pasado o las que presentan ustedes hoy? No sé que tasas vamos a apoyar. ¿Hubiéramos hecho bien si hubiéramos apoyado las del lunes pasado, y mal si ahora apoyamos estas? En fin, tienen ustedes tal galimatías, es tal el retraso, es tal la dejadez, que lo que es realmente preocupante para los ciudadanos españoles es su dejación en cumplir con sus responsabilidades y sus obligaciones; evidentemente, no vamos a votar.

En relación con las enmiendas, señor presidente, y con esto acabo, tengo que decir que hoy es día impar y parece que las enmiendas que se votan son las enmiendas impares. Da la casualidad de que se van a votar a favor las enmiendas impares. Tomo nota del gracejo que supone, por un lado, y, por otro lado, estamos dispuestos a ver las transaccionales a las que han llegado otros grupos y que a nosotros no nos han pasado. Hemos anunciado el voto a favor de las enmiendas 2 y 4 del Grupo de Convergència i Unió, y sobre el resto de las enmiendas que nos han anunciado que han sido transaccionadas, en el momento que las veamos, nos podremos pronunciar sobre ellas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Vamos a suspender la sesión de la comisión durante cinco minutos para repartir las enmiendas transaccionales y ordenar la votación. (*Pausa.*)

Señorías, vamos a someter a votación las enmiendas una a una, tal como han sido presentadas. En el caso de que haya una transacción, primero preguntaré si los portavoces conocen el contenido de esta, y a continuación la someteremos a votación.

A la enmienda número 1, del Grupo de Convergència i Unió, se ha presentado un texto transaccional, firmado por todos los grupos parlamentarios. Entiendo, pues, que se puede aprobar por asentimiento. (*Asentimiento.*)

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

La enmienda número 2 está firmada por cuatro grupos parlamentarios. Si la conocen todos los senadores y senadoras, la sometemos a votación.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

Núm. 465

3 de febrero de 2011

Pág. 14

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 11; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado el texto transaccionado.

A la enmienda número 3, del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, hay también un texto transaccionado, firmado por cuatro grupos parlamentarios, que se somete a votación si todos los senadores y senadoras lo conocen.

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado por unanimidad.

A la enmienda número 4 hay un texto transaccionado, firmado asimismo por cuatro grupos parlamentarios. Si lo conocen los señores senadores y las señoras senadoras, lo sometemos a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 11; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

A la enmienda número 5 también hay un texto transaccional, firmado por cuatro grupos parlamentarios. Si lo conocen, lo sometemos a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; abstenciones, 12.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Las enmiendas números 6 a 10, del Grupo Parlamentario Popular, no tienen ningún texto transaccional. ¿Pueden votarse conjuntamente? (Varios señores senadores: No, no.)

En consecuencia, las sometemos a votación una a una.

Votamos en primer lugar la enmienda número 6, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 14.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada. (Rumores.—Pausa.)

Señorías, el resultado de las votaciones realizadas hasta ahora no altera el sentido, es decir, la aprobación o el rechazo. En todo caso, de cara al *Diario de Sesiones*, diré que el texto transaccional a la enmienda número 2 queda aprobado por 12 votos a favor, 11 en contra, y 2 abstenciones. El texto transaccional a la enmienda número 4 queda aprobado por 12 votos a favor, 11 en contra, y 2 abstenciones. Y el resto de las enmiendas quedan con el mismo sentido de voto. Por otro lado, la enmienda número 6 ha sido rechazada por 11 votos a favor y 14 en contra.

Pasamos a votar la enmienda número 7 en su literalidad.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos ahora la enmienda número 8.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 13.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

A continuación, votamos la enmienda número 9.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos ahora la enmienda número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 13; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

A la enmienda número 11 hay un texto transaccional, firmado por cinco grupos parlamentarios. Sometemos a votación dicho texto transaccional, que conocen todos los senadores y senadoras.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

Núm. 465

3 de febrero de 2011

Pág. 15

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado el texto transaccional a la enmienda número 11. Se somete a votación en su literalidad la enmienda número 12, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 14.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada. Votamos la enmienda número 13, también del Grupo Parlamentario Popular, en su literalidad.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 10; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

A la enmienda número 14, del Grupo Parlamentario Mixto, hay presentado un texto transaccional, firmado por cinco grupos parlamentarios, que sometemos a votación.

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado por unanimidad.

A la enmienda número 15, del Grupo Parlamentario Socialista, se ha presentado un texto transaccional, que ha sido firmado por cuatro grupos parlamentarios. Se somete a votación dicho texto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 12; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: En la votación de este texto transaccional a la enmienda número 15 se ha producido un empate. (*Rumores.*) La ponderación de estos votos, según la representación de los grupos parlamentarios en el Pleno, sería la siguiente: 120 votos a favor y 127 votos en contra. En consecuencia, este texto queda rechazado en comisión.

Pasamos a votar la enmienda número 16, del Grupo Parlamentario Socialista, en su literalidad.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 12.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

El último texto transaccional lo es a la enmienda número 17, del Grupo Parlamentario Socialista, y ha sido firmado por cuatro grupos parlamentarios. Lo sometemos a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 12.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado. (*El señor Gordo Pérez pide la palabra.*)

Sometemos ahora a votación la enmienda número 18, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 12; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Señorías, el voto ponderado de los 12 votos a favor tiene el valor de 129. Y el voto ponderado de los 12 votos en contra tiene el valor de 127. En consecuencia, queda aprobada la enmienda número 18, del Grupo Parlamentario Socialista.

El senador Gordo, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, hace tiempo que está solicitando la palabra. Puede hacer uso de ella.

El señor GORDO PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero plantear una duda que me surge. Al no estar presentes todos los miembros del Grupo Parlamentario Popular en este caso, desearía saber si la ponderación ha de ser proporcional o no. (*Rumores.*) Esta duda se la planteo a la Mesa para su estudio y, en su caso, concreción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Los resultados de las votaciones de las enmiendas y de los textos transaccionales se mantienen en el sentido de aprobados o rechazados, tal y como hemos ido anunciando al final de cada votación, lo que no impide que si algún grupo parlamentario desea hacer cualquier observación lo haga durante la tramitación del Pleno del Senado.

Sometemos a votación el resto del texto remitido por el Congreso de los Diputados, a excepción de las enmiendas que ya han sido debatidas y votadas.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

Núm. 465

3 de febrero de 2011

Pág. 16

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado por unanimidad el resto del texto remitido por el Congreso. A continuación, procedemos a la designación del senador miembro de la Comisión, que presentará el dictamen ante el Pleno. *(Pausa.) ¿El presidente de la comisión? (Asentimiento.)* Queda aprobada su designación por unanimidad.

Por último, si no hay ninguna observación al respecto, procedemos a la votación de las actas de las sesiones anteriores, que se han remitido a los señores y señoras portavoces. *¿Pueden ser aprobadas? (Asentimiento.)*

Quedan aprobadas por unanimidad.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las dieciocho horas y treinta y cinco minutos.