



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 57

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 4

celebrada el miércoles 28 de marzo de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Pastor Julián):

- | | |
|---|---|
| — Con ocasión de la suspensión de actividad de la compañía Spanair. A petición propia. (Número de expediente 214/000021) | 2 |
| — Para explicar los motivos que han llevado a paralizar el proceso que debía permitir la entrada de las instituciones catalanas en la gestión del aeropuerto Barcelona-El Prat. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000125) | 2 |
| — Para que explique el nuevo modelo de gestión aeroportuaria que va a llevar a cabo su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000129) ... | 2 |

— Para informar sobre su gestión en relación con las huelgas en Iberia y la situación de Spanair. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000132)	2
— Para que explique las medidas que piensa adoptar el Gobierno ante el cierre de Spanair, con especial atención al empleo y a los servicios de transporte que ofrecía esta compañía en toda España. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 213/000133)	2
— Para que explique las medidas que está adoptando su ministerio para abordar las consecuencias del cierre de la compañía aérea Spanair. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000174)	2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento en la que vamos a desarrollar el orden del día que, como ustedes conocen, está conformado por cinco puntos que vamos a ver de modo acumulado. Se trata de la comparecencia a petición propia con ocasión de la suspensión de actividad de la compañía Spanair, que ha pedido el Gobierno. De otra solicitud de comparecencia del Grupo Parlamentario Mixto para explicar los motivos que han llevado a paralizar el proceso que debía permitir la entrada de las instituciones catalanas en la gestión del aeropuerto Barcelona-El Prat. Otra comparecencia para que se explique el nuevo modelo de gestión aeroportuaria para que explique el nuevo modelo de gestión aeroportuaria que va a llevar a cabo su departamento, es a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista. Para informar sobre la gestión en relación con las huelgas de Iberia y la situación de Spanair, también del Grupo Parlamentario Socialista. Y para que explique las medidas que piensa adoptar el Gobierno ante el cierre de Spanair, con especial atención al empleo y a los servicios de transporte que ofrecía esta compañía en toda España, a iniciativa del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. Se van a sustanciar todas ellas de forma acumulada de modo y manera que comenzará la señora ministra de Fomento, a la que doy en nombre de todos la bienvenida y sin límite de tiempo será su intervención, para a continuación, tal y como determinamos en la Mesa y portavoces de la Comisión, intervenir, en primer lugar, el representante del Grupo Parlamentario Socialista. El orden de intervención de los portavoces será de menor a mayor.

Hay dos grupos parlamentarios, el Grupo Parlamentario del Partido Nacionalista Vasco y el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, doña Arantxa y la representante de La Izquierda Plural, que nos han pedido intervenir antes, por razones de coincidencia con las intervenciones en otras comisiones, —ya saben sus señorías que hoy hay muchas comisiones—. De modo

que, después del Grupo Parlamentario Socialista, si no hubiera inconveniente, intervendría las representantes del Partido Nacionalista Vasco y de La Izquierda Plural y luego el Grupo Mixto. No sé si esto les rompe a ustedes mucho, señora Oramas, pero vamos a ver si lo podemos hacer y nos acomodamos todos a este planteamiento.

Sin más, tiene la palabra la ministra de Fomento, doña Ana Pastor Julián.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Muchas gracias, señor presidente, señores miembros de la Mesa y señora vicepresidenta también por mi parte bienvenida a esta Comisión.

Señorías, comparezco hoy en esta Comisión para explicar, en primer término, las circunstancias en las que el pasado 27 de enero se produjo brusca e inesperadamente el cese de las actividades de la compañía aérea Spanair y de las acciones que en consecuencia se realizaron desde el Ministerio de Fomento para hacer frente a la grave situación generada por dicho cese abrupto. Posteriormente informaré de las medidas puestas en marcha tanto para mejorar la protección de los pasajeros ante casos similares como las medidas relativas al mantenimiento de los servicios aéreos que eran proporcionados anteriormente por Spanair. Finalmente informaré de las actuaciones que hemos realizado para promover la recolocación de las personas afectadas, de todos los profesionales afectados y de las empresas relacionadas con Spanair como es el caso de la empresa de Handling Newco. Antes de iniciar la descripción de los hechos me gustaría hacer público mi reconocimiento y agradecimiento a todos los pasajeros que se vieron afectados por el cese de actividades de Spanair por su gran civismo, por la calma y el ejemplar comportamiento que mostraron en todo momento. También es justo hacer una mención de agradecimiento a todos los profesionales de las distintas compañías aéreas y de las empresas de Handling, especialmente a Newco y a los empleados de Spanair, que dieron una gran prueba de responsabilidad y profesionalidad al permanecer en sus puestos de trabajo en los momentos más críticos, cumpliendo diligentemente con

sus obligaciones y esto a pesar de estar inmersos en unas difíciles circunstancias personales al ver cómo desaparecía de golpe la existencia de su futuro profesional. Además, por el extraordinario trabajo que realizaron permítanme también expresar mi agradecimiento a los trabajadores de AENA, los miembros de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, los Mossos d'Esquadra, el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación y, en especial, también a la delegada del Gobierno en Cataluña, la Generalitat y especialmente su consejero, el consejero de Infraestructuras y, por supuesto, a todo el equipo del Ministerio de Fomento, al director general de Aviación Civil, a la agencia estatal y a todos los responsables del área de transporte del departamento.

Quiero desde esta tribuna dar las gracias a todas las personas que durante aquellos días con ese esfuerzo contribuyeron a impedir el caos que habíamos vivido en otras ocasiones.

En los próximos minutos voy a estructurar mi intervención primero informando sobre la compañía Spanair y su evolución, la cronología de los hechos y el cese abrupto de la actividad. Después les enumeraré todo lo que hicimos para paliar las consecuencias del cese y las experiencias que es necesario extraer de esos acontecimientos y, sobre todo, de acontecimientos pasados y las medidas concretas para reducir al mínimo los perjuicios de los pasajeros, no los afectados ya, que también, sino sobre todo los derechos de los pasajeros en el futuro; y también del hueco que ha dejado Spanair en los servicios aéreos y de la evolución que ha tenido a lo largo de estas semanas, cómo se ha comportado todo el sector para asegurar la conectividad especialmente con nuestras islas y el apoyo a los trabajadores de Spanair.

Empezaré por informar sobre la compañía Spanair. El cese de operaciones de Spanair ha dejado un vacío en el mercado español en el mercado del transporte aéreo. En el año 2011 la compañía transportó 12,5 millones de pasajeros, siendo la quinta compañía aérea en importancia en nuestro país. Además, en el momento del cierre contaba con 2.600 trabajadores, 36 aeronaves, 200 vuelos diarios, 71 destinos, 22 domésticos, 30 comunitarios y otros 19 fuera de la Unión Europea. La principal base de operaciones, como sabe, de distribución de tráfico aéreo era el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, seguido por Madrid-Barajas. La compañía nace en el año 1986 con el objetivo de crear una importante compañía charter que recogiera el testigo de la veterana compañía Spantax que había llegado a ser la segunda en Europa y cuyo final en aquel momento se preveía muy cercano. Posteriormente a mediados de los noventa la compañía fue dejando el concepto charter para pasar a operaciones de vuelos regulares nacionales e internacionales. Desde un punto de vista de mercado, me gustaría destacar dos hechos determinantes por el impacto en la oferta y demanda en el mercado doméstico español. Me estoy refiriendo, en primer lugar, a la puesta en marcha del servicio del AVE entre Madrid y ciudades como Sevilla primero y luego Málaga, Barcelona o Valencia. En segundo lugar, y quizá mucho más determinante, la

entrada de compañías de bajo coste en el mercado doméstico, lo que se tradujo en un significativo incremento de la competencia.

En los últimos ejercicios, según las informaciones proporcionadas por la compañía —les estoy hablando de los años 2006, 2007 y 2008—, la compañía llevaba encadenando unos resultados, voy a decirles, mejorables consecuencia de una estructuración determinada del negocio en un tiempo de mayor competencia. Debido a los problemas económicos de la compañía, los accionistas de Spanair deciden a finales de 2007 iniciar un proceso de venta que culmina el 30 de enero de 2009 con la firma del contrato de compraventa y financiación por el que se transmitía el 80,1 de las acciones al grupo Iniciatives Empresariales Aeronàutiques S.A, Ieasa, que estaba constituido por un complejo entramado societario público-privado con participación de la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona entre otros. El 19,9 restante seguía en poder de la compañía sueca SAS. Posteriormente en el momento del cierre la estructura accionarial era la siguiente: Ieasa 85,62; SAS, 10,9 y autocartera y empleados, 3,48. Las continuas pérdidas de la aerolínea obligaron a la Generalitat a inyectar continuamente fondos a la vez que SAS reducía su participación en el capital. A mediados de 2011 Spanair anuncia el inicio de negociaciones con la compañía Qatar Airways de cara a llegar a un acuerdo que permitiese a esta última convertirse en su socio industrial de referencia. Esta negociación, como posteriormente hemos sabido, fracasó.

Conocidas las dificultades de la empresa, a partir de 2007 la Dirección de Aviación Civil comenzó a realizar una supervisión económica permanente de Spanair acorde al reglamento comunitario vigente y tras la creación de la AESA en octubre de 2008, la supervisión pasó lógicamente a la agencia. Además, a raíz de la firma del contrato de compraventa y financiación entre Eiasa y SAS, la supervisión especialmente exhaustiva se realizaba cada tres meses. Asimismo, en noviembre de 2011 la compañía presentó a AESA el proyecto de inversión y los detalles de su nueva estrategia empresarial basada en ese socio industrial Qatar Airways, justificando de ese modo la solicitud, noviembre 2011, de mantener su licencia de explotación indefinida como compañía comercial, lo que facilitaría su negociación con sus compradores o con sus socios.

Llegados a este punto, permítanme a continuación describirles cronológicamente lo que ocurrió el día 27 de enero de este año y que llevó al cese repentino de operaciones de la compañía Spanair, así como los hechos y actuaciones que en ese largo fin de semana se llevaron a cabo para evitar el caos y el perjuicio que esa inaceptable decisión podría provocar en todos los pasajeros afectados. El viernes 27 a las 08:00 horas y desde primera hora de la mañana aparecen noticias en los medios de comunicación tanto en prensa escrita como en internet de la ruptura de negociaciones de la Generalitat de Catalunya con la compañía aérea Qatar. Asimismo, la prensa informa de que la Generalitat tiene intención de dar por

finalizado el apoyo financiero que había venido prestando a la compañía Spanair y que, por tanto, la situaría al borde de la quiebra.

A las 14:00 horas de la tarde de ese mismo día, día 27, ante la incertidumbre existente y la ausencia de noticias directas de ningún tipo por parte de la compañía, decido enviar a Barcelona como medida preventiva al director general de Aviación Civil y a la señora directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con el objetivo de analizar la situación in situ y planificar y estructurar las actuaciones que fueran necesarias si había que actuar. El viernes 27 a las 15:00 horas la Generalitat crea un comité de crisis en la Consejería de Economía y Conocimiento dirigida por el secretario general de Territorio y Movilidad y el director general de industria de la Generalitat con la participación de Spanair, Air Europa, Vueling, Iberia, el Instituto de Consumo de Catalunya y el director del aeropuerto de El Prat de AENA. Poco después, a las 17:30 horas se incorporan al comité el director general de Aviación Civil y la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que solicitan con carácter de urgencia y de forma precisa conocer los datos concretos del posible cese de operaciones. La respuesta que obtienen es que se iba a decidir en el consejo de administración de Spanair y que hasta última hora de la tarde no se iba a conocer la decisión final. Asimismo, informan a los responsables en el comité de la Generalitat que el Ministerio de Fomento desde ese mismo instante toma el mando de la gestión de la crisis y, por tanto, de la organización, coordinación y seguimiento de todas las medidas necesarias ante el inminente cese de operaciones de Spanair, aunque aún no estaba confirmado oficialmente. Es a las 17:00 horas, cuando se inicia el consejo de administración de Spanair para analizar la situación económica y financiera de la compañía tras la ruptura de negociaciones con Qatar y la decisión de que la Generalitat no iba a aportar más financiación a la compañía y, en consecuencia, la adopción de la decisión sobre un posible cese de operaciones.

A las 18:00 horas, al objeto de confirmar o desmentir los rumores sobre la compañía que seguían apareciendo en la prensa y ante la ausencia —ausencia, repito— de todo tipo de noticias ni comunicados, decido personalmente llamar al presidente de la compañía aérea Spanair para tratar de conocer de primera mano qué es lo que estaba ocurriendo y la marcha de esas deliberaciones. Se me informa personalmente por el presidente de la compañía que el consejo está valorando la situación, pero que no se ha tomado ninguna decisión, ante mi más grande estupefacción. El viernes 27, también a las 18:00 horas, según versión de la compañía Spanair dejan de comercializar la venta de billetes, aunque previamente en esa tarde habían seguido vendiendo billetes a los pasajeros. Comunican que dejan de venderlos, pero los siguen vendiendo. Es a las 19:30 horas cuando se constituye la comisión de coordinación y seguimiento del Ministerio de Fomento en el aeropuerto de El Prat —presidida por la delegada del Gobierno y también con la asistencia del director general de Aviación Civil. Esta

comisión se constituye junto con el comité de crisis del aeropuerto de Barcelona-El Prat y en coordinación con el resto de los comités de crisis constituidos en todos los aeropuertos afectados, especialmente en el de Madrid. A las 19:55 horas la suspensión de las operaciones por parte de Spanair se inicia de forma efectiva, es decir, a las 19:55 horas de dicho día 27, según los datos de AENA Aeropuertos, el vuelo que se iba a hacer Madrid-Ibiza, según refiere la compañía, por problemas de suministro de fuel y de servicios de *handling* no se opera; aunque en la comunicación oficial de cese de operaciones, que mencionaré más adelante, se señala que la suspensión se iniciará desde las 00:00 horas del sábado, 28 de enero, y sin embargo, hay que indicar que ya antes se había cancelado ese vuelo con destino a Ibiza. Además, a lo largo de la tarde del día 27 se cancelaron un total de 32 vuelos de la compañía Spanair. A las 20:16 horas del mismo día, Spanair comunica a la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, mediante un correo electrónico certificado —a las 20:16 horas tiene su entrada— el cese de sus operaciones a partir de las 00:00 horas de la madrugada del día 28. Dicha comunicación se recibe también por fax a las 20:18 horas. A las 20:29, según versión de la compañía, se cancelan los servicios en el aeropuerto de Barcelona con motivo de los informes recibidos de los pilotos sobre su situación de estrés e indisposición para desempeñar sus funciones —son palabras de la compañía— y a las 20:29, a esa misma hora, se transmite la decisión de suspender todas las operaciones con pasajeros, con el fin —dice la compañía— de prevenir riesgos, y entrecomillo.

A las 21:00 horas, es decir, un minuto después, esa misma tarde, en respuesta a la comunicación del cese de operaciones, desde AESA se envió por fax un oficio a Spanair, requiriendo a la mayor brevedad posible información detallada sobre los motivos que la habían llevado a la cancelación de las operaciones y de las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento del Reglamento comunitario 261/2004. Asimismo, AESA solicita a Spanair información detallada de los pasajeros afectados y de los planes de actuación para un cierre ordenado previsto por la compañía. En ese mismo fax AESA recordaba que, ante la suspensión de la actividad de Spanair en relación con los pasajeros, la compañía está obligada a lo que sigue: informar al pasajero de los derechos que le asisten, ofrecer el reembolso o un transporte alternativo, ofrecer al pasajero la atención necesaria durante la espera del transporte alternativo, según el artículo 9 del Reglamento 261/2004, informar de forma veraz e inmediata de las causas de las cancelaciones a los pasajeros afectados, así como la localización de las oficinas a las que poder remitir sus quejas. A las 09:15 horas de la noche el presidente de Spanair comparece ante los medios de comunicación para informar del cese de la actividad de la compañía, indicando como motivo la falta de viabilidad financiera para los próximos meses, y cuyo cese repentino había sido adoptado por precaución y para garantizar la seguridad de las operaciones. Asimismo, informa de la presenta-

ción de un inminente concurso de acreedores en los próximos días. A las 22:00 horas, transcurrida una hora y cuarenta minutos del inicio efectivo de la suspensión de operaciones por parte de Spanair, esta compañía publicó en su página web un comunicado informando del cese de las operaciones —eran las 22:00 horas de la noche—. A las 22:30 minutos el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el señor Catalá, en aquel momento secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, informa del inicio inmediato de un expediente sancionador a la compañía para exigirle toda la responsabilidad que le corresponde por el abrupto cese de actividad. El secretario de Estado recuerda que un billete de transporte aéreo es un contrato y, por tanto, la compañía tiene responsabilidades por el incumplimiento de las obligaciones que tenga asumidas por los pasajeros. A las 22:30 horas, con objeto de prestar la debida atención y apoyo a los pasajeros afectados por Spanair en los destinos extranjeros, la Dirección General de Aviación Civil, informa al MAEC, al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, del cese de operaciones de la compañía y de aquellos enlaces en los que los pasajeros podrían necesitar apoyo y asistencia, tales como Nador, en Marruecos, Banjul, en Gambia y Bamako, en Mali.

A las 23:00 horas, para conocer la situación en el aeropuerto de Barajas de los primeros afectados me persono y me reúno con los afectados, que estaban en una sala que se había habilitado al efecto y tomamos la decisión de que eran procedentes fundamentalmente de la conexión con Ibiza, que se les pueda dar manutención y alojamiento para esa noche. El sábado 28, a las 05:00 horas de la madrugada se reúne la Comisión de coordinación y seguimiento, cuyos trabajos de planificación y organización se iniciaron ya el viernes por la tarde. Esta comisión presidida por el director general de Aviación Civil se celebra junto con el comité de crisis del aeropuerto de El Prat y a lo largo del día se celebran reuniones a las 07:00, 09:00, 11:00, 13:00, 15:00, 17:00 y 19:00 horas. A las 09:00 horas de ese día la Dirección General de Españoles en el Exterior y de Asuntos Consulares informa detalladamente de cómo está toda la actuación en el exterior y de los vuelos programados para el sábado 28, domingo 29 y lunes 30, así como de los números de teléfono que la propia compañía y la agencia estatal habían habilitado para proporcionar información a los pasajeros afectados. Se envían faxes a las autoridades aeronáuticas de Israel, Serbia, Marruecos, Argelia, Mali y Gambia, comunicándoles el cese de operaciones de la compañía y solicitándoles el apoyo al objeto de facilitar la realización de los diferentes vuelos.

A las 13:00 horas se da una rueda de prensa en el Ministerio de Fomento, en compañía del secretario de Estado, para informar a la opinión pública de todo lo que se estaba llevando a cabo, especialmente para decirles a todos los pasajeros la asistencia a todos los afectados y ayudar a su reubicación en vuelos de otras compañías. También anuncié en esa misma rueda de prensa que a lo largo del sábado se notificaría a la compañía Spanair, como así se hizo, el inicio de un procedimiento sancio-

nador por dos infracciones muy graves de la Ley de Seguridad Aérea, que podrían acarrear una multa de hasta 4,5 millones de euros cada una. Estas dos infracciones se derivaban, en primer lugar, por la falta del cumplimiento de la obligación que tienen las compañías de asegurar la continuidad en la prestación del servicio y, en segundo lugar, por la obligación de respetar los derechos de los pasajeros. También informé de las instrucciones que había dado AENA de exonerar las tasas aeroportuarias en las tarifas de rescate de los pasajeros afectados, aunque dejé claro que AENA se ha reservado el derecho de actuar para recuperar un dinero que es público y es de todos los españoles.

Por último, agradecí a todos los ciudadanos afectados su infinita paciencia y a los trabajadores de Spanair y Newco su trabajo y abnegación. También informé del contacto mantenido con los portavoces parlamentarios, que inicié a las 08:45 horas de esa mañana. El sábado 28, a las 20:00 horas, en colaboración con la Abogacía del Estado, AESA inicia la apertura de un expediente sancionador y lo notifica en mano al director económico-financiero de Spanair. A las 20:00 horas, con objeto de traer a España a los pasajeros afectados de Banjul y Mabako, y tras las oportunas negociaciones entre Spanair y Vueling, se alcanza un acuerdo de alquiler de dos aeronaves con sus tripulaciones, para que esta última realice con código Spanair las conexiones de ida y vuelta entre España y Gambia —era Barcelona-Banjul-Barcelona— y entre España y Mali, Barcelona-Bamako-Banjul-Barcelona, mediante dos vuelos que realizaría en la noche y madrugada del sábado 28 y domingo 29. Dada la excepcionalidad de estos dos vuelos y para tratar de evitar eventuales problemas operativos, se coordina el apoyo consular español y las autoridades aeronáuticas de Mali y Gambia. En este sentido, la Dirección de Aviación Civil, por un lado, se pone de nuevo en contacto con las autoridades aeronáuticas de Gambia y Mali, les informa mediante fax y e-mail de la operativa concreta y se le pide su apoyo y colaboración. A la Dirección General de Españoles en el Exterior y de Asuntos Consulares se le envía también una copia de estos faxes remitidos a las autoridades de aviación civil de los países indicados y de toda la operativa al respecto, y desde el Ministerio de Exteriores se comunica la disponibilidad total de los medios consulares de los dos países para facilitar la operativa. La agencia estatal a su vez emite las correspondientes autorizaciones de los vuelos de Banjul y Bamako, que son preceptivas. Pasamos al domingo, 29 de enero. A las 9:00 horas los representantes de Exteriores en Bamako informan que las autoridades aeronáuticas de Mali no autorizan el despegue del vuelo de vuelta, puesto que existen deudas económicas pendientes de Spanair en dicho aeropuerto. Para desbloquear la retención del avión con los pasajeros ya embarcados, el director general de Aviación Civil se pone en contacto con la autoridad aeronáutica de Mali, comunicándole todas las gestiones oportunas que íbamos a realizar para que el vuelo pueda despegar. A las 10:00 horas tras todo lo referido y todas

las vicisitudes sufridas los dos vuelos pueden salir. AENA informa que el primer vuelo de ida y vuelta Barcelona-Banjul ha aterrizado en El Prat y se ha realizado sin incidencias y que el segundo vuelo de ida y vuelta Barcelona-Bamako-Banjul-Barcelona llega a Barcelona a las 17:00 horas. Entre ambos vuelos se transportaron 200 pasajeros. El domingo 29, a las 10:00 horas, se realiza una nueva reunión del comité de seguimiento en el aeropuerto de Barajas, que presido yo misma, con todos los responsables del Ministerio de Fomento y AENA y también con la Delegación del Gobierno. Asimismo, se continúan celebrando todos los comités de coordinación. El trabajo de los comités, del comité de crisis, especialmente del de Barcelona, finaliza a las 24:00 horas del lunes 30 de enero. El día 29, domingo, a las 19:00 horas, el secretario de Estado de Transporte y Vivienda vuelve a recordar a la compañía las obligaciones que le corresponden y le vuelve a recordar que tienen obligación de cumplir el Reglamento 261. En este sentido, se insiste en la obligación de que la compañía tiene que asegurar lo que no estaba haciendo: la adecuada información a los pasajeros, la atención que es necesaria —comida, bebida, alojamiento—, la gestión de un transporte alternativo y el reembolso, en su caso, del pago efectuado por los pasajeros y la indemnización por los daños causados. Por su parte, el ministerio sigue coordinando en cada aeropuerto toda la gestión.

Actuaciones realizadas por el ministerio. El balance de toda la actuación realizada es el siguiente. El Ministerio de Fomento desde aquella tarde, 20:16 horas del día 27, cuando recibe información vía e-mail del cese abrupto de las operaciones, está en todo momento coordinando las actuaciones. Se pueden imaginar la situación a la que nos enfrentábamos ante ese escenario previsible de caos, porque había 22.770 pasajeros que debían volar con la compañía durante ese mismo fin de semana y 84.810 en los siguientes siete días, con 21 rutas, 16 nacionales, 16 internacionales y el resto nacionales. Ante la extrema gravedad de la situación, las principales actuaciones fueron la creación de los comités de coordinación y seguimiento, la batería de medidas concretas a las que me he referido, la permanente coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, el seguimiento de manera lo más eficaz posible de las actuaciones, la comunicación permanente con las compañías aéreas, en particular para que ofrecieran alternativas con precios especiales a todos los pasajeros, y también planes de choque operativos en todos los aeropuertos. El acuerdo alcanzado con tres compañías aéreas —Vueling, Iberia y Air Europa— hizo posible una tarifa especial de rescate de 60 euros para destinos en la Península, 90 para Baleares y 100 para Canarias, y la exoneración concedida por AENA del pago de las tasas aeroportuarias. En tercer lugar, se procedió a solicitar a la compañía el reembolso del precio pagado por todos los billetes. En cuarto lugar, se procedió a la coordinación de todos los comités de crisis aeroportuarios y al refuerzo de los servicios de AENA en seguridad, en información,

en restauración y en limpieza y también, como ya les dije, en manutención y alojamiento de los pasajeros que estaban fuera de su territorio, de su ciudad. En el caso de los pasajeros que compraron su billete durante el mes de enero de 2012 a través de una agencia de viajes, pagándolo en metálico, el BSP, banco perteneciente a IATA, que recoge el dinero de agencias de viaje y liquida a las compañías, dio instrucciones de entregar dicho dinero a la compañía Spanair por encontrarse en situación de concurso de acreedores. Todas las decisiones al respecto están bajo el control de los gestores concursales. En quinto lugar, se procedió a la coordinación de los distintos comités de crisis en los aeropuertos y se siguieron reforzando los servicios y habilitando salas especiales. En sexto lugar, se reforzó la comunicación de la información de los pasajeros, en particular, se llevó a cabo un refuerzo de la web pública y del Call Center de AESA y de AENA. Y a las 21:00 horas de ese viernes 27 se activó lo que conocemos como sitio de crisis de la página de AENA Aeropuertos. Asimismo, se dio información personalizada a todos los pasajeros que la requirieron. Se informó también al Instituto Nacional de Consumo y al Consejo de Consumidores y Usuarios como órgano representativo de los consumidores a nivel estatal sobre el cese de operaciones de la compañía. Aunque los afectados tenían que presentar sus reclamaciones directamente en la compañía Spanair, se ha dado apoyo a todos los que lo han requerido. Hemos recibido 13.911 reclamaciones y hemos atendido durante las dos primeras semanas 47.000 llamadas telefónicas en AENA y 2.200 en AESA. y en séptimo lugar, se estableció un dispositivo de coordinación con los responsables, como les he dicho, del Ministerio de Asuntos Exteriores para la gestión de las rutas internacionales. También el ministerio elaboró un plan de comunicación para informar a todos los medios de comunicación.

Señorías, con todo este conjunto de actuaciones logramos una cosa, minimizar los inconvenientes de todos los pasajeros, y sobre todo logramos evitar que se produjese la situación de caos que hemos vivido en algunos episodios anteriores. Tengo que decirles que lo que conseguimos seguro que es poco, pero que ningún pasajero tuvo que dormir en los aeropuertos españoles porque pudo tener dónde dormir. Se consiguió recolocar a una parte de los pasajeros afectados. Según las cifras que nos han remitido las compañías, durante el fin de semana se recolocaron 8.000 pasajeros en el peor momento de la crisis y fueron más de 31.400 los que se colocados a lo largo de los siguientes días. Se consiguió mantener en todo momento la seguridad y el orden público, y no quiero cerrar esta parte de la intervención sin decirles que se llevaron a cabo todas las actuaciones administrativas que competen a los responsables del Ministerio de Fomento.

Al constatar que Spanair había incumplido sus obligaciones con los pasajeros, con fecha 28 de enero AESA inició la incoación del expediente sancionador al que he hecho referencia, fundamentado en la posible comisión de las siguientes infracciones administrativas, que están

tipificadas como muy graves en la Ley de Seguridad Aérea y que se encuentran recogidas en los artículos 37.1.3 y 37.2.1: no haber atendido debidamente a los derechos de los que son acreedores sus pasajeros y no haber mantenido la continuidad de sus servicios. De confirmarse finalmente la comisión de dichas infracciones, a la compañía se le impondrá una sanción de hasta 9 millones de euros. Tras pedir a la compañía alegaciones y habiendo pedido la compañía ampliación de plazo, han presentado finalmente un paquete de alegaciones el pasado 24 de febrero. Ese es el día de entrada en AESA. Por otro lado, a fecha 1 de febrero, como saben, se procedió al procedimiento de revocación de la licencia de explotación de la compañía aérea Spanair, conforme a lo dispuesto en la Ley 30/1992, del régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. Asimismo, la Oficina de coordinación de *slots* aeroportuarios de AENA procedió a la cancelación de los *slots* disponibles por Spanair. En primer lugar, el programa de invierno y a partir del 8 de febrero se realizaron también las cancelaciones de su programa de la temporada de verano 2012. Se procedió asimismo a iniciar el procedimiento para la revocación definitiva de los derechos de tráfico aéreo para operar servicios de pasajeros, correo y carga de los que disponía la compañía, y también todos los acuerdos derivados de servicios con países terceros. Finalmente, como saben, el Juzgado de lo Mercantil número 10, de Barcelona, declaró en virtud del auto 1 de febrero de 2012 el concurso de acreedores voluntarios de Spanair. Este concurso ha sido calificado como ordinario y de especial trascendencia. Afecta a más de 2.600 trabajadores y se encuentran involucrados en él más de 3.200 acreedores, sin contar la deuda que se tiene con los propios trabajadores.

¿Qué medidas se han realizado tras el cierre? Señorías, en Europa desde el año 2005 hasta ahora han cesado aproximadamente su actividad 46 compañías aéreas, de las que 39 tuvieron que cerrar por motivos económicos. Esta tendencia se ha visto intensificada desde que en 2008 comenzó la actual crisis económica que padecemos. Estos cierres llegan a causar un impacto relevante en las operaciones pero, sobre todo, un impacto en las personas. Son conocidos y recordados por todos los cierres de Air Madrid, ocurrido en 2006, y de Air Comet en 2009. En este punto es importante destacar que la AESA vela fundamentalmente por la seguridad. Por tanto, en el caso de que existan motivos de seguridad que lo justifiquen es la Administración aeronáutica la que toma la decisión de ordenar el cierre de una compañía, siendo en este caso la referencia legal la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea. En cambio, cuando se trata de razones económicas nos encontramos con que los reglamentos comunitarios y, en particular, el Reglamento 1008/2008 que conocen sus señorías no ofrece una interpretación suficientemente clara ni prescriptiva acerca de si únicamente basándose en las dificultades económicas de una compañía se puede decretar su cierre.

Voy a enumerar a continuación qué medidas hemos puesto en marcha desde entonces para proteger los dere-

chos de los pasajeros y reforzar la supervisión económica. Cualquiera que sea el motivo por el que se llegue a la situación de cese de operaciones de una compañía en los dos aspectos referidos se requiere de forma prioritaria tener perfectamente acometido cómo se debe actuar en varios ámbitos. Primero, la recolocación en transportes alternativos y el resarcimiento económico de los pasajeros. En este sentido, buscando una mejor protección de los derechos de los pasajeros y tratando de mejorar nuestra capacidad de actuación preventiva ante situaciones de posible insolvencia de las compañías aéreas, desde el Ministerio de Fomento estamos impulsando iniciativas a nivel nacional y comunitario que les paso a describir a continuación. En relación con las actuaciones a nivel comunitario, quiero recordarles, señorías, que se han venido realizando sobre esta materia algunas actuaciones y quiero decirles de dónde partimos. En el año 1992 las autoridades aeronáuticas nacionales españolas intentaron implantar la constitución de una fianza basándose en los artículos 74 y 80 de la Ley de Navegación Aérea y la Comisión Europea objetó tal medida, ya que imponía una obligación no prevista en el reglamento; —en aquel entonces era el Reglamento 2407/1992—. El Parlamento Europeo el pasado 25 de noviembre de 2009 aprobó una resolución sobre esta materia solicitando a la Comisión —abro comillas— que examine la posibilidad de elaborar una propuesta legislativa que tenga por objetivo específico prever una compensación para los pasajeros de compañías aéreas que se declaren en quiebra y establecer las modalidades administrativas y financieras pertinentes, incluido el principio de responsabilidad solidaria de todas las compañías aéreas que vuelen al mismo destino y que tengan asientos disponibles, lo que aseguraría la repatriación de los pasajeros bloqueados en aeropuertos extranjeros en caso de quiebra de una compañía aérea, y cierro comillas. En el año 2010 la Comisión Europea elaboró un estudio que presentó a los Estados miembros en 2011, pero hasta la fecha no se ha tomado acción alguna ni propuesta legislativa ni ninguna otra instancia por los servicios de la Comisión. En este estudio se indicaba que el futuro sistema que se adopte —tomo palabras de la Comisión— estará basado en los siguientes criterios: partir de una regulación comunitaria al objeto de que todas las compañías estén sometidas a las mismas obligaciones; no implicar un coste directo repercutible que desincentive a los operadores de transporte o a sus usuarios; no suponer un incremento en los costes de gestión elevados; tener carácter universal; no perjudicar a los operadores; y clarificar las responsabilidades de los operadores para solventar situaciones de quiebra y/o insolvencia económica o cese de operaciones que, en su caso, deberá permitir que la Administración aeronáutica se resarza de los costes en los que haya incurrido. Como les digo, son todas ellas palabras del informe de la Comisión.

Pues bien, señorías, ante la falta de una respuesta clara por los servicios de la Comisión, el Ministerio de Fomento ha iniciado ya una serie de acciones con el fin de proteger en la mayor medida posible a los pasajeros

que pudieran verse afectados por el cese de actividad de una compañía aérea. Voy a detallarlos a continuación: en primer lugar, a nivel nacional se van a tomar las siguientes medidas. Está elaborado y se está tramitando un real decreto para instrumentar mecanismos para la mejora de la protección de los usuarios de transporte aéreo, cuyo título nos alinea ya y es coherente con la misma filosofía y estrategia que vamos impulsar en esta legislatura desde el Ministerio de Fomento para mejorar la calidad de los servicios de los usuarios con el resto de los modos de transporte. Este real decreto contendrá los siguientes puntos. En primer lugar, delimitar las reclamaciones y quejas de los usuarios del transporte aéreo cuyo conocimiento corresponde a la AESA y establecer y clarificar el procedimiento para su tramitación. Asimismo, este real decreto regulará el servicio de atención a los pasajeros de las compañías aéreas que operen en España. En segundo lugar, se va a introducir la presentación obligatoria de un plan de contingencia al objeto de llevar a cabo un cierre ordenado de las compañías que incluya la recolocación de sus pasajeros en transporte alternativo, así como todas las obligaciones del Reglamento 261/2004. Y, en tercer lugar, se va a incorporar la obligación de los transportistas de ofrecer un seguro opcional para sus pasajeros al hacer la reserva para cubrir el riesgo de cancelación de vuelos al objeto de cubrir el reembolso, la asistencia y la repatriación. El borrador de este real decreto está ya casi finalizado y próximamente vamos a iniciar la consulta a los agentes interesados y el correspondiente trámite de audiencia pública.

De otro lado, señorías, y también a nivel nacional, desde el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Aviación Civil y de la AESA se están llevando a cabo los trabajos necesarios para protocolizar un plan de acción para los supuestos en los que se presente el cese de operaciones de una compañía aérea con dos escenarios previsibles: el cierre ordenado de la compañía —con la consiguiente minoración de los daños a los pasajeros, así como la garantía de la seguridad operacional y del orden público en las instalaciones aeroportuarias de su entorno— y, en segundo lugar —aunque espero que no se vuelva a producir—, el cierre abrupto de la actividad con la consiguiente vulneración de lo que va a recoger el propio real decreto. Asimismo, se detallará la coordinación necesaria de todos los agentes.

Segundo bloque a nivel comunitario. En primer lugar, acaba de finalizar la consulta de la Comisión Europea sobre la revisión del Reglamento 261/2004 sobre los derechos de los pasajeros y desde el ministerio estamos planteando la necesidad imperiosa de que en la futura norma se incluya la obligación de que las compañías aéreas tengan un plan de contingencia, como va a ocurrir en nuestro real decreto, para paliar las situaciones de cese de operaciones al objeto de que se garanticen los derechos de los usuarios del transporte aéreo; en concreto, el aseguramiento del resarcimiento económico de los billetes adquiridos y no utilizados por los pasajeros y la articulación con otras compañías que permita la puesta en marcha de un plan de repatriación para todos

aquellos pasajeros que se encuentren varados en un destino diferente al suyo. En este caso no debería tratarse de una medida uninacional, sino que debería ser comunitaria. La segunda medida es la petición a la Comisión Europea de la urgente necesidad de revisar el Reglamento 1008/2008, en particular, los artículos 8 y 9 sobre suspensión y revocación de las licencias de explotación de forma que los criterios sean claros, uniformes y prescriptivos en cuanto a las condiciones económico-financieras que deben concurrir para adoptar una resolución de suspensión o revocación de una licencia o para otorgar una licencia temporal que, como saben, en la normativa en vigor no está recogida. Esta petición a la Comisión ya la hemos realizado mediante una carta del director general de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, con fecha de salida de 8 de marzo de 2012, al director general de Transporte Aéreo de la Comisión Europea y posteriores contactos personales para tratar el asunto.

Señorías, voy a pasar a continuación al mantenimiento de la conectividad y de los servicios de transporte aéreo. Resulta evidente que el cese de las operaciones de la compañía ha dejado un considerable hueco en el mercado español. Por este motivo, desde el Ministerio de Fomento estamos llevando a cabo una vigilancia continua de la evolución de las rutas y el tráfico aéreo en los aeropuertos insulares para analizar las posibles disminuciones en la conectividad de Baleares y Canarias, así como de las variaciones de precio con el objetivo de detectar cualquier efecto potencialmente perjudicial para los pasajeros. Empezaré, si me lo permiten, por los efectos del cese en las rutas de Baleares. A partir del seguimiento de los datos de tráfico se desprende en general que se ha mantenido un nivel razonable de competencia en las rutas de Baleares gracias a la existencia de varios operadores, algunos de los cuales han incrementado a su vez su oferta anterior para atender el antiguo mercado de Spanair. Pero la ruta Mahón-Madrid —a la que más adelante me voy a referir— se encontraba antes operada por dos compañías y en este momento tenemos que tomar decisiones a las que luego me referiré. Conviene indicar que actualmente las compañías aéreas todavía están llevando a cabo una reorganización de su oferta para intentar captar el tráfico que hasta hace poco transportaba Spanair, por lo que será necesario esperar unos meses antes de que se pueda conocer con mayor detalle la configuración definitiva.

Sin embargo, en principio todo apunta a que en Baleares únicamente quedará sin servicio directo durante la próxima temporada, entre los meses de noviembre y marzo, la ruta que une Mahón con Madrid —como les decía—, ya que la débil demanda en esos meses, 55.000 pasajeros de promedio que la transitan, hace que su operación no sea atractiva para los operadores. Para paliar esta carencia y asegurar la conectividad de Menorca con Madrid, el Ministerio de Fomento inició ya el estudio y procedimiento para establecer una OSP que garantice una conexión directa entre ambos destinos y que estaría operativa para el inicio de la próxima temporada, con un coste de 1,2 millones de euros anuales. Una vez definidas

las características de esta OSP —frecuencia, precios, etcétera—, en la comisión mixta entre el Ministerio de Fomento y la comunidad autónoma tenemos previsto llevar a cabo la aprobación, en el Consejo de Ministros del mes de mayo, de esta OSP para, posteriormente, hacer la licitación pública. Por otro lado, el cierre de Spanair ha suscitado una cierta inquietud entre los usuarios por el incremento de precio que podría producirse en las conexiones aéreas y, de hecho, se ha producido en algunos casos entre los aeropuertos insulares y la península. Por este motivo, el ministerio ha creado un observatorio de precios con el que estamos realizando una supervisión permanente de las tarifas comercializadas. En relación con las posibles variaciones de los precios, es muy importante indicar que los sistemas informatizados de reserva de las compañías modifican los precios ofertados de forma continua en minutos, casi en segundos, en función de la demanda y del factor de ocupación del avión en cada momento. De este modo, las tarifas son generalmente más elevadas al disminuir —como saben— la antelación de la reserva y viceversa, y en ningún caso refleja la tarifa media ofertada por las compañías. Adicionalmente, también deben tenerse en cuenta los picos de demanda estacional, asociados por ejemplo ahora con Semana Santa o el periodo primaveral o los carnavales que hemos tenido en Canarias. El periodo primaveral y estival, el aumento del turismo, afortunadamente, hacen subir la demanda, y eso hace que los precios vayan variando. Así, por ejemplo, con los últimos datos del observatorio analizados, en el enlace Ibiza-Madrid se ha dado una cierta tendencia al alza de precios, si bien existen tarifas que siguen siendo competitivas dependiendo de la hora, el día, la fecha y la compañía operadora. Sin embargo, en la conexión, por ejemplo, de Barcelona a Palma, a Ibiza o a Menorca las tarifas ofertadas a dos días vista son muy superiores. Asimismo, en nuestros datos de las rutas entre Baleares y la Península no se observan variaciones muy significativas, a excepción del caso Madrid-Menorca que ahora debe hacerse con conexión a través de Palma de Mallorca a un precio elevado, unas cuatro veces superior al precio existente anteriormente al cierre de la compañía. Por eso, es por lo que hemos tomado la decisión de hacer una OSP.

Canarias. Hay que destacar que el cese de operaciones de Spanair no ha supuesto la desaparición de ninguna de las rutas que hasta enero operaba la compañía entre Canarias y la Península. Además, en todas ellas han seguido compitiendo, cuando menos, dos o más compañías, lo que debería traer consigo —debería, digo— una moderación de los precios acorde a un buen comportamiento de libre mercado. De acuerdo al seguimiento que se está realizando, tras los incrementos en los precios que se detectaron en las semanas inmediatamente posteriores al cese de las operaciones, coincidiendo con el pico de demanda de carnaval, la situación se normalizó el día 6, como ya expuse en el Senado, si bien es cierto que en algunas rutas, a día de hoy, se sigue detectando una cierta tendencia al alza que podría deberse al crecimiento del tráfico de primavera. No obstante, la evolución es desigual en las rutas, y si bien en varias rutas los precios a dos semanas vista

en la semana de análisis son superiores a la tarifa media de la tercera semana de diciembre, en otras la tendencia es a la inversa. Por ejemplo, las rutas Gran Canaria-Madrid, Gran Canaria-Bilbao y Tenerife-Madrid tienen precios moderadamente superiores, un 14%, a dos semanas a la vista. La rutas Lanzarote-Bilbao, Fuerteventura-Madrid, Tenerife-Barcelona y Lanzarote-Madrid presentan diferencias bastante significativas; hay incrementos que llegan al 77%. Según nuestros datos, a dos semanas vista, los precios ofertados entre las islas y la Península en clase turista varían desde 60 euros a 800 euros, la mitad para el residente, en función de día, hora y compañía operadora. Pero también tengo que decirles que este gap entre precio mínimo y máximo en periodo ordinario, el que hemos analizado, también tiene un gap impresionante. Así pues, en las conexiones aéreas entre Canarias y la Península, en este momento, no se considera necesario realizar ninguna nueva acción desde el ministerio, pero sí continuar analizando la evolución del mercado, ya que el comportamiento de estas rutas está respondiendo a la libertad de mercado, no existiendo en este momento ruta en régimen de monopolio, garantizando la movilidad de los ciudadanos entre las islas a unos precios que —como le digo— en algunas rutas sí que preocupan. Sin embargo, en las rutas interinsulares de más baja demanda la compañía aérea que las operaba en solitario, Binter Canarias, anunció en 2011 su retirada de alguna de ellas.

Por este motivo, señorías, para mantener operativos los enlaces de La Gomera y El Hierro con el resto de las islas, el Ministerio de Fomento va a proceder en las próximas semanas a licitar la explotación en exclusiva de estos enlaces, compensando los déficits de estas operaciones. Las rutas que se licitarán serán las siguientes: La Gomera-Tenerife norte, La Gomera-Gran Canaria, El Hierro-Gran Canaria y Gran Canaria-Tenerife Sur. Este contrato tendrá una duración, de entrada, de dos años y contará con un presupuesto de 3,1 millones de euros anuales, con un coste total de 6,2 en los próximos dos años. De cualquier modo, señorías, vamos a seguir en los próximos días observando los precios en periodos que no sean periodos punta, que tienen un comportamiento similar al periodo punta, por ejemplo, un Jueves Santo con un Jueves Santo, o un sábado antes del Domingo de Ramos, con un sábado antes del Domingo de Ramos. Por lo tanto, vamos observando qué es lo que ocurre día a día, lo que ocurría antes y lo que ocurre ahora. Pero, desde luego, con estas OSP pretendemos dejar garantizado lo que debe ser el transporte con las islas Canarias.

Dentro del contexto general de crisis económica —y voy terminando esta intervención— hay que recordar que el cese de operaciones de Spanair, además de dejar un considerable vacío en el mercado de transporte de pasajeros, ha supuesto la pérdida de empleo para unos 2.600 trabajadores que formaban parte de la plantilla de la compañía y 1.100 trabajadores de la compañía de *handling* Newco. El titular del Juzgado Mercantil 10 de Barcelona aprobó, mediante auto del 27 de febrero, un ERE que permite a los empleados de Spanair acceder

a la situación de desempleo y reclamar del Fondo de garantía salarial, Fogasa, la parte de la indemnización que abone este organismo, dado que la compañía aérea no afronta estos pagos. El ERE de Spanair fue aprobado un mes antes de la fecha límite en el calendario marcado por el propio juzgado gracias al acuerdo al que los trabajadores generosamente han llegado y, desde luego, a la administración concursal.

Es importante recordar que este Gobierno ha hecho de la lucha contra los inaceptables niveles de desempleo que estamos padeciendo una de sus prioridades, y que las primeras medidas que se han tomado con carácter urgente nada más llegar al Gobierno han ido todas encaminadas de forma más o menos directa a ese objetivo prioritario. Con la difícil coyuntura económica y con la fuerte competencia que existe en el sector, muchas compañías aéreas se encuentran en una delicada situación financiera que están afrontando con un estricto control de los costes de explotación para poder competir y seguir operando.

Desde el ministerio se han redoblado los esfuerzos y se va a seguir trabajando para conseguir que el sector del transporte aéreo en España goce de una salud óptima, que permita el crecimiento sostenible de las compañías aéreas y empresas relacionadas de servicios, garantizando el empleo a sus trabajadores y creando nuevas oportunidades de trabajo. En este punto me gustaría destacar nuestra sensibilidad a la difícil situación que están atravesando todos los trabajadores afectados de Spanair y de Newco, y a todo el apoyo y disposición que el ministerio hemos proporcionado y seguimos proporcionando.

En línea con todo lo anterior, les voy a reseñar la reunión que tuvo lugar el pasado 3 de febrero en la sede del Ministerio de Empleo y Seguridad Social con representantes de dicho ministerio y del Ministerio de Fomento, en particular con la asistencia del secretario de Estado de Infraestructuras, con una delegación de los sindicatos, Comisiones Obreras, UGT y USO, con el propósito de analizar la situación de los trabajadores tras el anuncio hecho por esta última de presentar un expediente de regulación de empleo. Dicho encuentro fue convocado en respuesta a la petición de las organizaciones sindicales a ambos departamentos, en la que solicitaban la celebración de esta reunión. También hay que reseñar el encuentro mantenido el 2 de febrero en el ministerio entre la compañía Newco y la Dirección General de Aviación Civil, para analizar y poner sobre la mesa todos los problemas y toda la aportación que podía hacer el Ministerio de Fomento. El motivo, como saben, era el deseo de los trabajadores de conocer de las autoridades aeronáuticas el futuro, sobre todo lo que conocíamos de la compañía Spanair.

Por último, deseo reseñar también la reunión que mantuve el pasado 16 de febrero con representantes de todas las compañías aéreas que operan en España y sus principales asociaciones para analizar la situación y el apoyo a los trabajadores de la compañía Spanair. Uno de los temas más importantes que tratamos fue mi petición de apoyo a las compañías, a que arrimaran el

hombro y a que hicieran posible lo que va a contener el real decreto: que cuando ocurra el cese de una compañía, como ha sido el caso de Spanair —espero que nunca vuelva a ocurrir este cese abrupto—, todas y cada una de las compañías puedan intervenir para hacer frente a todos los pasajeros que han dejado tirados y también, cómo no, hacer posible que muchos trabajadores obtengan un empleo. En este punto, señorías, quisiera dejar bien claro que todos los trabajadores de Spanair afectados por el cierre de la compañía han tenido, tienen y tendrán al Ministerio de Fomento a su lado para apoyarles en su posible recolocación dentro de las competencias que tiene este ministerio.

Con esto último termino mi intervención en este punto, pero no sin antes destacar las ideas más relevantes que les he intentado transmitir. Lamentablemente hemos asistido al cierre de una de las compañías aéreas con más tradición y prestigio y con una plantilla plagada de magníficos profesionales. Hemos podido constatar cómo el modelo de negocio no ha ido bien y hemos tenido que ver también que algunas reglas que se están exigiendo no eran suficientes. En relación con las consecuencias de esta pérdida, que ya es irreparable, tenemos la máxima determinación para actuar siempre con rapidez y diligencia en el ámbito de nuestras responsabilidades. También quiero trasladarles que ante el cese de la actividad de Spanair anunciado de forma brusca e inesperada el pasado viernes 27, entendiendo además que este hecho constituía un inaceptable abandono de sus obligaciones por parte de dicha compañía, les hemos exigido todas las responsabilidades que el ordenamiento jurídico prevé. Como también les he explicado, desde el primer instante de la crisis hemos operado de la forma más completa posible. Se han descrito las medidas que hemos iniciado a nivel nacional y a nivel comunitario y las actuaciones para mejorar la protección de los derechos de los pasajeros, el resarcimiento de todos sus derechos, también de sus derechos económicos, y lo que vamos a hacer para mejorar la capacidad de actuación preventiva y la supervisión económica.

En relación con el hueco dejado por Spanair en el mercado en cuanto a la desaparición de ciertas rutas o el incremento de los precios, tal como he expuesto en mi intervención, aparte de los desajustes producidos en los primeros días del cese de operaciones, tanto en la conectividad de determinadas rutas como en el incremento de los precios de los billetes aéreos, la adecuada competencia de que disponemos hoy en nuestro país, donde en la mayoría de las rutas concurren dos o más compañías, está provocando que la situación se vaya normalizando progresivamente y que el hueco dejado por Spanair se vaya cubriendo de forma continuada. Además, en las rutas donde esto no está siendo posible estamos definiendo y tramitando las OSP para garantizar la conectividad, como es el caso de Menorca-Madrid o las islas Canarias.

Finalmente, en lo relativo al apoyo en la recolocación de los empleados de Spanair, hemos realizado las actuaciones posibles y las que haremos en el futuro, en el ámbito de nuestra competencia, para intentar minimizar

lo que ha sido, a mi juicio, una terrible pérdida de puestos de trabajo, y tenemos la confianza, a pesar de las dificultades, de que esto lo podremos conseguir.

A continuación paso a analizar y a transmitirles todas las gestiones que ha realizado el ministerio y todos sus entes públicos en relación con las huelgas de la compañía Iberia. En octubre del año pasado el consejo de administración de Iberia aprobó la creación y lanzamiento de una compañía filial denominada Iberia Express, con el propósito de asumir las operaciones de corto y medio radio de la compañía matriz, que según dice la compañía actualmente son deficitarias. También se fijó como fecha de comienzo para las operaciones el 25 de marzo de 2012.

Desde el mismo momento en que anunció estos planes, la compañía Iberia se encontró con el rechazo por parte de determinados colectivos de sus trabajadores, que veían peligrar la continuidad futura de sus puestos de trabajo, así como sus actuales condiciones laborales, con la llegada de la nueva filial. En consecuencia, como principal medida de protesta contra estos planes el colectivo de pilotos de Iberia, a través de su sindicato mayoritario, Sepla, convocó doce días de huelga a lo largo de diciembre, enero y febrero, afectando aproximadamente a 1.550 pilotos que prestan sus servicios en la compañía. Por su parte, en el mes de febrero los sindicatos CTA y CNT convocaron a la huelga a 16.000 trabajadores de personal de tierra de Iberia, coincidiendo en los mismos días con la huelga convocada previamente por Sepla. Por último, también en febrero se sumó a la huelga el sindicato minoritario Stavla, que convocó a los 4.000 tripulantes de cabina de pasajeros, y de nuevo en fechas coincidentes con las jornadas de huelga convocadas por pilotos y personal de tierra. En resumen, estas jornadas de huelga se desarrollaron desde el 18 de diciembre de 2011 hasta el 29 de febrero de este año.

Es importante indicar que el 20 de enero de 2012 los sindicatos mayoritarios de personal de tierra, UGT y Comisiones Obreras, alcanzaron un acuerdo con la compañía Iberia para el mantenimiento de los puestos de trabajo mediante el cual se prorrogaba la vigencia de los acuerdos de garantía de empleo que se habían suscrito en abril de 2010, hasta el 31 de diciembre de 2014. Además también se acordó la prórroga automática de este acuerdo hasta el 31 de diciembre de 2015 en caso de que se produjera la firma del convenio colectivo de personal de tierra antes del 31 de diciembre de 2014. Contempla la prórroga de las garantías de empleo en relación con la creación de Iberia Express y el calendario para materializar el compromiso de transformación en fijos de los tripulantes temporales que se alcanzó en el convenio colectivo firmado en 2010. Posteriormente, el 25 de enero de 2012, los sindicatos de TCP firmantes del convenio —Sitcpla, CTA, UGT y Comisiones Obreras— también alcanzaron este acuerdo con la compañía por el que se ampliaban las garantías de empleo a los tripulantes de cabina de pasajeros con la creación de Iberia Express y además se concretaban las transformaciones en fijos de los TCP temporales que trabajan como

tales en Iberia. Así pues, aunque Iberia ya había alcanzado acuerdos con los sindicatos más representativos del colectivo del personal de tierra —UGT, Comisiones Obreras y TCP—, sin embargo la compañía no consiguió llegar a ningún tipo de acuerdo con los sindicatos convocantes de la huelga de diciembre, enero y febrero.

Como saben sus señorías, el mayor punto de desencuentro entre dichos sindicatos y la compañía corresponde a la creación de la operadora Iberia Express. Los sindicatos en desacuerdo parten de la base de que el operador Iberia Express parte de las rutas de corto y medio alcance y de su flota actual y de que se está poniendo en riesgo el futuro de sus puestos de trabajo y condiciones laborales actuales en la empresa matriz. Así, uno de los objetivos comunes en las huelgas convocadas por Stavla, CTA y CNT es la integración de Iberia Express en la propia estructura de Iberia y el mantenimiento de todos los puestos de trabajo de esos colectivos con sus actuales condiciones laborales. Por otro lado, Sepla denuncia además que se estaría produciendo una vulneración en materia de cambio de programaciones del convenio colectivo anual y que no se han producido avances significativos en la negociación del próximo convenio, iniciada a comienzos de 2010. Actualmente, a los puntos anteriores de desacuerdo entre las partes en conflicto, debe añadirse que Sepla ha vinculado la posibilidad de llegar a un acuerdo con la compañía a la readmisión de lo que considera inadmisibles, que es de cuatro pilotos despedidos por faltas consideradas como muy graves por la compañía, y a la retirada de los expedientes disciplinarios, que consideran indebidos, abiertos contra otros 19 pilotos. Por su parte, para Iberia es fundamental y es cuestión de supervivencia futura la creación de una filial —de esa filial Iberia Express— que sea capaz de competir en las rutas de corto y medio radio, al entender que ante todo se trata de una decisión estratégica de la compañía, fundamentada en consolidar su posición competitiva en rutas de largo radio y convertir el corto y medio radio como proveedor de pasajeros para las rutas de largo alcance. Recuerda la compañía que su argumentación es una decisión que corresponde al consejo de administración y que, por tanto, los trabajadores no pueden interferir en la misma.

Protección del interés general y fijación de servicios mínimos. Ante las convocatorias de huelga que se puedan producir en el ámbito del transporte aéreo, o que se han producido, el ministerio, como saben, determina los servicios mínimos que las empresas tienen que cumplir durante todas las jornadas de huelga convocadas. Estos servicios mínimos se establecen a través de una resolución de la Secretaría de Estado, siendo su objetivo armonizar el interés general de los ciudadanos, y en particular sus necesidades de movilidad con el legítimo derecho a la huelga. De esta forma, la resoluciones de servicios mínimos dictadas para las huelgas convocadas en Iberia durante los meses de diciembre, enero y febrero establecían para los días y periodos afectados que los servicios públicos que se habían considerado como esenciales eran todos los servicios aéreos entre Canarias y Baleares con

los aeropuertos peninsulares, así como los servicios interinsulares en ambos archipiélagos, y todos los servicios aéreos entre Melilla y aeropuertos peninsulares. En segundo lugar, el 50%, redondeando por exceso, de los servicios de cada compañía área para cada ruta entre ciudades españolas peninsulares cuyo recorrido alternativo de transporte público signifique un recorrido de 500 kilómetros o más, o un tiempo de viaje superior a cinco horas. En tercer lugar, el 25%, redondeando por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta entre ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido inferior a 500 kilómetros o un tiempo de viaje inferior a cinco horas. En cuarto lugar, el 50%, redondeando por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta entre ciudades españolas y extranjeras cuyo tiempo de viaje por avión sea inferior a seis hora de duración. Asimismo, las resoluciones establecían que la compañía debía adoptar las medidas necesarias para garantizar que los servicios esenciales se prestasen en las condiciones habituales del servicio.

En relación con las consecuencias de las huelgas realizadas hasta la fecha, quiero informar que el correcto establecimiento de los servicios mínimos y su adecuado cumplimiento permitieron que se cumplieran perfectamente los objetivos perseguidos por el ministerio en cuanto a equilibrar el interés general de movilidad de los ciudadanos y el derecho a la huelga de los trabajadores. Buena prueba de este hecho es que en las doce jornadas de huelga celebradas no se registró ninguna incidencia significativa y que la inmensa mayoría de los pasajeros que se vieron afectados por la cancelación de vuelos de Iberia durante estas jornadas pudieron ser reubicados sin problema. Sin embargo, como saben, Iberia se encuentra inmersa en un arduo proceso de transición tras su fusión con British Airways tras pasar a formar parte del grupo IAG, que ha visto hasta ahora, según refiere la compañía, como se erosiona su cuenta de resultados. En primer lugar, debemos considerar que en una jornada estándar la compañía Iberia tiene programados unos trescientos vuelos y ante una convocatoria de huelga, la compañía reprograma dichos vuelos, cancelando aproximadamente el 35% de los mismos, lo que se traduce en unas pérdidas del orden de tres millones de euros diarios, y esto sin contar con todo lo que significa en términos de actuación de cara a los ciudadanos. Debo señalar que España, como saben, tiene una referencia internacional a nivel de turismo y que, por tanto, cualquier incidencia en el transporte aéreo tiene una repercusión en imagen, en términos desde luego económicos, en el turismo y en la atracción hacia nuestro país de turistas de todo el mundo.

Señorías, conscientes del papel clave que desempeña el transporte aéreo en nuestro país, en particular por su estrecha vinculación con el turismo y de la importancia que para el mismo tiene la actividad de Iberia, desde el Ministerio de Fomento hemos realizado los máximos esfuerzos para que en el ámbito de nuestras competencias, y más allá del establecimiento de servicios mínimos, ambas partes pudieran acercar posturas y alcanzar lo

antes posible un acuerdo que permita a la principal compañía aérea de nuestro país volver a operar con normalidad. El Gobierno, a través de los ministerios de Fomento, y de Empleo y Seguridad Social, ha mantenido durante las últimas semanas varios encuentros con los representantes de las partes en conflicto para intermediar ante la presión que suponía la vuelta a la convocatoria de huelga a partir del 16 de marzo. Esta nueva convocatoria de paros, como saben, abarcaba veinticuatro jornadas: seis paros en marzo, nueve en abril y otros nueve en mayo, coincidiendo veintiuno de ellos con lunes o viernes y con fechas de alta intensidad de tráfico debido a los periodos vacacionales del puente de San José y de la Semana Santa. Ante la inminente proximidad del nuevo calendario de paros, Iberia ya había informado de la cancelación de 245 vuelos los días 16 y 19 marzo, de los que 127 correspondían al viernes 16, y los 118 restantes al lunes 19. No obstante, con la intermediación de los ministerios de Empleo y Seguridad Social, y Fomento, el pasado lunes 12 de marzo fue posible desbloquear finalmente las negociaciones y alcanzar un acuerdo entre el sindicato Sepla y el sindicato de tripulantes de cabina Stavla e Iberia y se pudo anunciar la desconvocatoria de la huelga. Por su parte, CNT y CTA, a la vista de este anuncio, han acordado no convocar la huelga que también tenían prevista. Los sindicatos e Iberia acordaron aceptar un arbitraje propuesto para mediar en el conflicto al que nos enfrentábamos y en este sentido aceptaron la propuesta del Gobierno de don Manuel Pimentel Siles como mediador en el proceso de negociación entre las partes. El señor Pimentel, que actuó como árbitro en la negociación también en 2011 entre AENA y los controladores, ha sido hasta el momento el encargado de ayudar a articular soluciones e intentar un proceso de consenso entre las partes. Los objetos de la mediación han sido los siguientes: alcanzar un acuerdo razonable que evite el conflicto colectivo y garantice la paz social a medio plazo; conseguir que Iberia sea una compañía competitiva tanto en calidad de servicio como en costes unitarios y productividad para hacerla sostenible, y generar un marco laboral adecuado a las actuales circunstancias que tengan en cuenta el mantenimiento del empleo y, señalo, de la carrera profesional de los pilotos.

Después de la celebración por parte del mediador de numerosas reuniones tanto bilaterales como tripartitas con Sepla e Iberia para tratar de encontrar vías de acuerdo para resolución de este conflicto, se trasladó el 22 de mayo a ambas partes un primer borrador de reflexión y análisis tratando de explorar vías concretas de negociación, exponiendo un marco básico con condiciones mínimas en el que se establecía una primera fase consistente en un pacto previo al inicio de las operaciones de Iberia Express y una fase posterior, relativa a la negociación del octavo convenio colectivo. El 25 de marzo, el mediador propuso a ambas partes una propuesta de acuerdo, lo que suponía un marco de acercamiento de cada una de las posturas y abría una vía de diálogo que redundaría en beneficio de todas las partes, sin alcanzar

finalmente, como saben, un acuerdo. Con fecha 26 de marzo se tiene conocimiento de la ruptura de las negociaciones entre Sepla e Iberia, y con fecha 27 la sección sindical Sepla-Iberia convoca treinta nuevas jornadas de huelga, todos los lunes y viernes desde el 9 de abril hasta el 20 de junio. Ante esta situación, el Ministerio de Fomento ha llamado de nuevo a la responsabilidad a Sepla y a Iberia para retomar el diálogo y alcanzar un acuerdo entre ambas partes, recordando las graves consecuencias, tanto para la compañía como para el colectivo de pilotos y la economía del país, que puede generar este escenario de conflicto, instándoles a retomar el diálogo para alcanzar un marco de acercamiento a sus posturas.

Finalizo ya, señorías. Creo, sin duda alguna, que desde el Ministerio de Fomento hemos hecho y estamos haciendo todo lo posible para contribuir a la resolución del conflicto que está planteado en este momento. Por un lado, en las doce jornadas de huelga ya realizadas, y gracias al establecimiento de unos adecuados servicios mínimos, se garantizó el interés general de los ciudadanos, se facilitó su movilidad y, a la vez, se facilitó el derecho a la huelga que asiste a los convocantes, y todo ello con la completa ausencia de incidentes. Por otro lado, en estrecha colaboración con el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, al que doy las gracias, hemos mantenido distintas reuniones de intermediación entre las partes que llevaron a la desconvocatoria, como saben, el pasado 12 de marzo de las nuevas huelgas, y también donde se aceptó la intervención del mediador. Tras el anuncio, el pasado 26 de marzo, de la ruptura de las negociaciones y de la convocatoria, el 27 de marzo, de esas treinta nuevas jornadas de huelga, el ministerio ha llamado a la responsabilidad para retomar el diálogo y alcanzar un acuerdo entre ambas partes. En definitiva, señorías, que en estos momentos seguimos muy de cerca la situación y estamos apoyando en todo lo posible que ese proceso de diálogo siga vivo. Todo ello, desde luego, para lograr que no se produzca esa huelga anunciada y también que haya un entendimiento entre las partes.

A continuación, y a petición del Grupo Socialista, voy a explicar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria español, sobre el que ya se han aportado por mi parte referencias y comentarios, tanto en la Comisión de Fomento del Congreso como del Senado y en las contestaciones a preguntas orales en ambas Cámaras.

En primer lugar, quiero comenzar haciendo una breve referencia —y además creo que es muy oportuno en el día de hoy— a los distintos modelos de gestión aeroportuaria existentes en la actualidad. Estos son muy variados, como saben, y los podríamos clasificar en tres grupos atendiendo a tres criterios: la proximidad del aeropuerto, la titularidad —que, como saben, puede ser pública, privada o mixta—; en segundo lugar, la forma de gestión, directamente por la propiedad, por concesión o por contrato de gestión; y, en tercer lugar, la configuración respecto a su relación con otros aeropuertos: aislados, en red o grupos; o también respecto de las organizaciones de navegación aérea. Es importante señalar, señorías, que no existe un modelo ideal de gestión aero-

portuaria único y generalizable, sino múltiples formas de llevar a cabo una buena gestión aeroportuaria. Lo realmente trascendente es que el modelo elegido sea el adecuado a las necesidades y peculiaridades de cada país. Es cierto que a nivel mundial se está consolidando un enfoque más empresarial en las organizaciones aeroportuarias, con fórmulas societarias que las sitúan plenamente en el ámbito mercantil, que les permiten una mayor agilidad en la gestión, una mayor capacidad de generar ingresos comerciales, no estrictamente aeronáuticos, y un mayor enfoque de las inversiones hacia su rentabilidad económica.

Podría extenderme sobre esta cuestión y la existencia de modelos o situaciones concretas, exitosas o no, pero no es el objeto de esta comparecencia, aunque sí me gustaría hacer unas breves referencias a nuestro entorno geográfico específico, que he estudiado con detenimiento a lo largo de estos tres meses que llevo en el ministerio, como son los principales aeropuertos europeos. Los diez principales aeropuertos europeos se gestionan por organizaciones configuradas como sociedades mercantiles y siete de ellas incluyen algún porcentaje de capital privado. Cuatro son completamente privadas: Heathrow, en Londres, gestionado por la empresa británica BAA, cuyo socio principal es la empresa española Ferrovial; Gatwick, cuyo socio principal es el fondo de infraestructuras GIP; Fiumicino, en Roma, con la compañía AdR; y Estambul, con la TAV. Tres tienen capital privado, pero con mayoría de capital público: París, Charles de Gaulle. El aeropuerto de París, donde está ADP, como saben: la República Francesa, por una parte, el 52,4%; Strategic Investment Fund, 8% y Schiphol Group, el 8%; otros inversores institucionales, el 21,1; accionistas individuales, el 8,5; y los empleados, el 2%. Frankfurt, Fraport: Estado de Hesse, 31,5; ciudad de Frankfurt, 20,12; Artio Global Investors, 10,33; Deutsche Lufthansa AG, 9,92; Taube Hodson Stonex Partners 3,58 y accionistas individuales, 24,55. Amsterdam, Schiphol Group: el Gobierno holandés el 69,77; la municipalidad de Amsterdam, el 20,03, la municipalidad de Rotterdam, el 2,2; y AdP, el 8%. Tres son cien por cien de propiedad pública: Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y los aeropuertos españoles. Munich, Estado de Bavaria, 51%; Estado alemán, el 26%, y la ciudad de Munich, el 23%. Por otro lado, la tendencia de las mayores empresas aeroportuarias es la globalización de sus negocios con la estrategia de crecer en el mercado internacional. Un claro ejemplo de ello es la recientemente anunciada adquisición del 38% de las acciones del operador aeroportuario turco TAV por parte de Aeropuertos de París.

Pues bien, después de este repaso de cómo es la situación en nuestro entorno, en los principales aeropuertos de Europa, porque he escuchado en algunas ocasiones un mapa que no se correspondía con lo que es la situación real, quiero revisar el modelo actual de gestión aeroportuaria en España y hablarles del futuro. Tras el marco general antes descrito, en España el Ministerio de Fomento está revisando actualmente el modelo de gestión aeroportuaria con el fin de que AENA Aeropuertos

pueda convertirse en la empresa líder mundial en el sector de aeropuertos que, a su vez, sirve a un gran sector estratégico que es vital para la economía, como es el transporte aéreo. Actualmente, es el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros. Es necesario realizar esta revisión para adecuarse y enfrentarse con éxito en el contexto económico actual a los retos que presenta la evolución competitiva del transporte aéreo y poder hacerles frente durante los próximos veinticinco o treinta años. Como todos ustedes conocen, el transporte aéreo es un sector crucial para la economía española. Supone el 7% del PIB nacional y genera 140.000 empleos directos y 440.000 empleos totales, un 2% de la población activa. Su efecto catalizador va más allá de estas cifras, ya que el crecimiento del tráfico aéreo supone una mejora al rendimiento de otras industrias, como el turismo —especialmente en nuestras islas—, el comercio o la inversión. De hecho, es un sector clave para el turismo ya que es el modo de entrada del 77% de los turistas que llegan a nuestro país. En este sentido, conviene recordar que en el año 2010 España ocupó el cuarto lugar en el ranking mundial de países con mayor volumen de pasajeros, por detrás tan solo de países como Estados Unidos, China y Reino Unido. Y, sin duda, en 2011 hemos continuado ocupando un lugar destacado, ya que se ha producido un crecimiento del 6% del tráfico de pasajeros y se han obtenido 204,4 millones de pasajeros, la segunda mejor cifra de la historia de AENA.

Señorías, España cuenta en la actualidad con una red de aeropuertos que tienen como principal papel contribuir a la competitividad del sector aéreo, para lo cual es necesario garantizar la existencia de capacidad que se ofrece a las compañías aéreas, en unas instalaciones eficientes y a unos costes reducidos en comparación con los aeropuertos homólogos europeos. Por ello, partiendo de estos principios y de que el valor de AENA Aeropuertos radica en el mantenimiento y en la optimización de esto que es un valor inmenso para nuestro país, hemos entendido que había que seguir poniendo en valor a AENA, y por eso hemos renunciado a la celebración de los contratos de licitación del 90,05% del capital de las sociedades concesionarias que se crearon de los dos principales aeropuertos del país, Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Hemos buscado fortalecer al conjunto de todos los aeropuertos y favorecer que estos —y especialmente Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat— compitan con los grandes *hubs* europeos y de medio oriente.

Señorías, otro gran objetivo es la puesta en valor de AENA Aeropuertos. El principal objetivo a acometer es poner en valor AENA Aeropuertos que, debido a la crisis económica, se ha ido deteriorando hasta alcanzar un mínimo en estos momentos. En el año 2007, el Banco de Inversiones Citi realizó una valoración preliminar de la compañía situándola en 30.000 millones de euros; en febrero de 2011, la consultora estratégica Boston Consulting Group la valoró en 18.000 millones de euros y estimó que si el proceso de venta se realizase en 2013 el valor de la compañía se incrementaría hasta 22.450

millones de euros, más de un 26%; finalmente, el 30 de diciembre de 2011, el valorador independiente contratado por AENA, AFI, Analistas Financieros Internacionales, junto con Roland Berger, ha valorado AENA Aeropuertos en 15.378 millones de euros, es decir, casi la mitad que cuatro años antes. Para llevar a cabo esta puesta en valor de AENA Aeropuertos de una forma planificada y con rigor, les informo, señorías, que estamos elaborando un plan estratégico y de negocio de la compañía. ¿Qué estamos buscando? Primero, la optimización del potencial —que lo tiene— comercial, inmobiliario y de negocio de nuestros aeropuertos; la racionalización de las actuaciones inversoras y la adopción de estrictas políticas de austeridad, productividad y eficiencia, junto con la internacionalización de AENA Aeropuertos, que serán pilares fundamentales de nuestra estrategia de puesta en valor de la organización. Eso sí, señorías, desde luego no vamos a olvidar que tenemos aeropuertos que tienen una rentabilidad social de primera línea y también en esos, además de mantenerlos, desde luego vamos a trabajar para que sean eficientes.

A nivel nacional, es prioritario enfocarse en maximizar la eficiencia de costes y la estricta rentabilidad económica y social de las inversiones aeroportuarias, así como la adecuada competencia y complementariedad con otros modos de transporte, en especial con el AVE. Como ya he indicado, es esencial la internacionalización, bien mediante el incremento de la participación directa o indirecta de AENA Aeropuertos en la gestión de aeropuertos fuera de España o bien mediante la venta de su *know-how* a través de la comercialización de tecnología y servicios aeroportuarios. Actualmente, AENA Aeropuertos participa, directa o indirectamente, en la gestión de veintisiete aeropuertos fuera de nuestras fronteras y es una organización reconocida, prestigiosa y respetada a nivel mundial, lo que constituye un excelente punto de partida. El fortalecimiento financiero de AENA mediante la mejora de los resultados económicos, gracias al incremento de los ingresos procedentes tanto del negocio comercial inmobiliario como de la actividad internacional y del estricto —y digo estricto— cumplimiento de un plan de austeridad, proporcionará una mayor robustez a la sostenibilidad financiera de la red aeroportuaria de AENA frente a caídas de tráfico aéreo o dificultades del mercado nacional.

En tercer lugar, la entrada de capital privado. Posteriormente a haber logrado poner en valor AENA Aeropuertos, tenemos previsto abrir el proceso de entrada del capital privado para introducir en la sociedad prácticas de gestión privada que favorezcan el aumento de su eficiencia. La entrada de capital privado en AENA Aeropuertos, por tanto, se llevará a cabo una vez que se haya puesto en valor la misma, con los objetivos, en primer lugar, de garantizar la existencia de una empresa líder a nivel mundial, eficiente, de calidad y con capacidad para su expansión internacional; en segundo lugar, favorecer la cohesión y vertebración territorial de España; en tercer lugar, asegurar la existencia de una red de infraestructuras aeroportuarias de calidad, homogénea y a precios

competitivos, clave para la industria turística española; y en cuarto lugar, favorecer la participación de los Gobiernos autonómicos en las decisiones estratégicas, de manera que se integren los aeropuertos en el contexto de la planificación territorial y las competencias de las comunidades autónomas.

Participación de las comunidades autónomas, ayuntamientos y tejido social. Por último, señorías, quiero poner de relieve que en este último modelo es clave contar con la participación de las comunidades autónomas, los ayuntamientos y el tejido social en torno a nuestros aeropuertos. Para llevarla a cabo estamos trabajando en la elaboración del real decreto de desarrollo de la ley que aprobó el Gobierno anterior, de creación de los comités de coordinación aeroportuaria. Se van a crear comités de coordinación aeroportuaria entre el Estado y las comunidades autónomas, que van a permitir la participación de las mismas, la coordinación y el impulso de las políticas aeroportuarias del Estado y las comunidades autónomas en aquellas comunidades que hayan desarrollado de manera efectiva su competencia aeroportuaria; la coordinación de la política aeroportuaria del Estado con las políticas urbanísticas, territoriales y medioambientales de las comunidades; la coordinación entre el Estado y las comunidades autónomas en materia de servidumbres aeronáuticas acústicas; la accesibilidad y conectividad del aeropuerto con otros medios y vías de transporte, y el desarrollo de rutas aéreas. Estos comités serán los instrumentos a través de los cuales se articulará la participación de las instituciones territoriales en la gestión aeroportuaria, potenciando la competitividad de los aeropuertos españoles y su sostenibilidad, a la vez que se garantiza la involucración activa de dichas instituciones en el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias de su territorio.

Concluyo ya con este punto, señorías. El Ministerio de Fomento tiene como objetivo garantizar la viabilidad futura de AENA Aeropuertos mediante su puesta en valor, situándola como una empresa de referencia en la gestión aeroportuaria internacional. En este proceso de desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria es mi deseo contar, señorías, con la participación de todos los grupos políticos, de las administraciones públicas, de los sectores económicos implicados y de la sociedad civil en su conjunto. Posteriormente, se llevará a cabo un proceso de privatización parcial de su capital social que introduzca en su gestión prácticas que favorezcan su eficiencia y su competitividad.

A continuación, paso a explicarles, a petición de Convergència i Unió, los motivos que han llevado a la paralización del proceso que debía permitir la entrada de las instituciones catalanas en la gestión del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Como todos ustedes ya conocen, el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, estableció unas medidas para intentar fomentar la inversión y la creación de empleo, que en parte afectaban al sistema aeroportuario. A estos efectos se preveía la creación de la sociedad mercantil estatal AENA Aeropuertos para gestionar los aeropuertos integrados en la red de AENA.

La creación de esta sociedad fue autorizada por el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 y empezó a funcionar de forma efectiva el 8 de junio. Este modelo permitía que la explotación de todos los aeropuertos y helipuertos integrados en la red de AENA Aeropuertos pudiera llevar a cabo su actuación por cualquiera de las tres siguientes vías: de manera directa por AENA Aeropuertos; a través de sociedades filiales que tendrían en su ámbito las mismas competencias que AENA Aeropuertos; o mediante la creación de sociedades concesionarias en las que el accionista mayoritario sería privado, manteniendo AENA Aeropuertos una posición minoritaria. Esta última modalidad es la que se inició para los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y en desarrollo de esta última previsión, el 15 de julio de 2011, el Consejo de Ministros aprobó la autorización de la creación de las sociedades concesionarias de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, la cual pretendía introducir la gestión individualizada de dichos aeropuertos. En consecuencia, se iniciaron los procesos de licitación del 90,05% del capital de estas sociedades.

Las razones que justifican la decisión de paralización. Señorías, la decisión de llevar a cabo los procesos de licitación de las concesiones de los aeropuertos señalados se adoptó de forma, a nuestro juicio, precipitada y se pretendió implantar en un tiempo récord que sorprendió al sector por su velocidad; se pretendió llevar a cabo, como le digo, concesiones en el peor momento posible. De hecho, el partido entonces en el Gobierno mantuvo en sus intervenciones en esta misma Cámara y durante casi dos legislaturas la defensa de un sistema aeroportuario totalmente diferente al que pretendió implantar a solo unos meses de finalización de la última legislatura. Prueba de esta precipitación, si me lo permiten, es que el Consejo de Ministros, con fecha 11 de noviembre de 2011, tomó el acuerdo de crear las sociedades mercantiles responsables de los contratos de concesión de los aeropuertos de Madrid-Barajas y de Barcelona-El Prat, denominadas respectivamente —abro comillas— Consejo Rector del Aeropuerto de Madrid-Barajas S.A. —cierro comillas— y —abro comillas otra vez— Consejo Rector del Aeropuerto de Barcelona-El Prat —cierro comillas—, sin previo informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento. Estas se llamaban consejos rectores, pero eran sociedades mercantiles, cuyas funciones eran supervisar y planificar. Supervisar al concesionario, pero sin la posibilidad de participar en la gestión de los respectivos aeropuertos, repito, señorías, sin la posibilidad de participar en la gestión de los respectivos aeropuertos. Además, la decisión de individualizar la gestión de estos dos importantes aeropuertos se adoptó en un momento que no podía ser peor por las siguientes razones. En primer lugar, las condiciones de los mercados, claramente desfavorables, y que varios de los licitadores manifestaron que no estaban interesados en seguir participando en el proceso. En segundo lugar, la valoración de los activos que se llevó a cabo teniendo en cuenta una

situación tarifaria que no ha sido posible implantar. Este hecho genera una incertidumbre insalvable sobre los retornos de los potenciales adjudicatarios. Y en tercer lugar, continuar con el proceso en las condiciones actuales, corriendo el riesgo de que no se recibieran ofertas, que hubiera deteriorado la imagen y una pérdida de valor incalculable.

Actualmente, señorías, AENA es una empresa líder en gestión aeroportuaria. Se trata de la número uno en el mundo en volumen de pasajeros, lo cual le otorga un indudable valor para el conjunto del país. Nuestro objetivo es fortalecer a Madrid y a Barcelona, no para competir entre sí, sino para que compitan conjuntamente a nivel mundial, es decir, con los grandes *hubs* europeos como Heathrow, Frankfurt, el aeropuerto Charles de Gaulle o los de Oriente Medio, como Dubai. La deuda de AENA, señorías, alcanza 14.900 millones de euros y si se concesionaban esos dos aeropuertos el resto de los aeropuertos de la red iban a tener que hacer frente a ella, lo cual era materialmente imposible. Además, los propios bancos acreedores de AENA habían manifestado su disconformidad con el proceso concesional puesto en marcha por el Gobierno, avisando de los posibles cambios en las condiciones de los préstamos otorgados, una vez adjudicadas las concesiones. Por todo ello, el 25 de enero de 2012, el consejo de administración de AENA Aeropuertos decidió renunciar a la celebración de los contratos de licitación del 90,05% del capital de las sociedades concesionarias.

¿Qué instrumentos de participación de las comunidades autónomas, de la Comunidad Autónoma de Cataluña, queremos poner en marcha con ese comité de coordinación aeroportuaria? Señorías, esta renuncia a la celebración de los contratos de licitación no significa en absoluto que no se cuente con las instituciones catalanas para el caso del aeropuerto de Barcelona-El Prat o como lo hemos transmitido a las autoridades de la Comunidad Autónoma de Madrid; al contrario, creemos que es clave la participación de las administraciones autonómicas y locales y de todo el tejido empresarial y social, como se lo hemos transmitido al grupo GTI-4 catalán. He tenido la oportunidad de reunirme con todos ellos y quiero transmitirle que los grupos de trabajo que estamos creando al respecto vamos a trabajar de forma conjunta en la elaboración del real decreto que desarrollará las competencias de los comités de coordinación aeroportuaria previstos en la Ley 13/2010. Como ustedes ya conocen, la participación de las instituciones y de la sociedad civil estaba prevista legalmente en el artículo 13 del citado real decreto. En él se establece expresamente que, reglamentariamente y para cada comunidad autónoma, se crearán comités de coordinación aeroportuaria entre el Estado y las comunidades autónomas, cuyas funciones serán de informe y asesoramiento en las siguientes materias. El artículo 13 contempla, señorías —lo digo para que se entienda mi frase anterior—, que las comunidades autónomas participen, no así el acuerdo del Consejo de Ministros con la creación de las sociedades. Quiero que quede perfectamente claro, por lo que

voy a repetirlo. Como ustedes conocen, la participación de dichas instituciones, las públicas, está prevista legalmente en el artículo 13 del citado real decreto-ley, en él se establece expresamente que, reglamentariamente y para cada comunidad autónoma, se crearán comités de coordinación aeroportuaria. Solamente es el acuerdo del Consejo de Ministros el que recoge la participación de la sociedad civil. Las funciones serán las de coordinación e impulso de las políticas aeroportuarias del Estado y las comunidades autónomas en aquellas comunidades que hayan desarrollado de manera efectiva su competencia aeroportuaria; la coordinación de la política aeroportuaria del Estado con las políticas urbanísticas, territoriales y medioambientales; la coordinación entre el Estado y las comunidades autónomas en materia de servidumbres aeronáuticas acústicas y la accesibilidad y conectividad del aeropuerto con otros medios y vías de transporte, y el desarrollo de las rutas aéreas. Esas son las competencias que el ordenamiento jurídico prevé para las comunidades autónomas. Estos comités van a convertirse en los verdaderos órganos de coordinación que permitan la participación de las instituciones territoriales en la gestión aeroportuaria, en materias como el desarrollo de rutas aéreas o la coordinación de las políticas aeroportuarias en aquellas regiones que hayan desarrollado de manera efectiva su competencia aeroportuaria contribuyendo a garantizar la competitividad de los aeropuertos españoles y la sostenibilidad del sistema aeroportuario.

El aeropuerto de Barcelona-El Prat, al igual que el de Madrid— Barajas, es un activo esencial de la red de AENA Aeropuertos. Por ello, carece de sentido, si queremos poner en valor a dicha sociedad para que dinamice la industria turística y favorezca la economía en Cataluña, en Barcelona y en todo su entorno, que es fundamental también su cohesión y vertebración territorial, y prescindir de un activo como este en estos momentos sería contraproducente. Por otra parte, el desarrollo del aeropuerto de Barcelona-El Prat se ha visto potenciado por el hecho de formar parte de la red de AENA Aeropuertos. Ello le ha permitido alcanzar unos parámetros de capacidad y coste muy ventajosos para las compañías aéreas. Por el aeropuerto de Barcelona-El Prat han circulado durante el año 2011 un total de 34,4 millones de pasajeros y cuenta con capacidad para gestionar hasta 55 millones de pasajeros. Para ello ha sido necesario invertir en el aeropuerto, desde el año 2000 al año 2011, 3.541 millones de euros. Se podría decir que la gestión del aeropuerto de Barcelona-El Prat, de forma integrada en la red estatal de Aeropuertos del Estado, ha colocado al mismo en una posición de ventaja competitiva muy relevante para el aeropuerto, en un contexto en el que, según el informe de Eurocontrol, se espera que en el año 2030 diecinueve aeropuertos europeos, como mínimo, operarán con su máxima capacidad. Y ahí estaremos nosotros, señorías, con la capacidad necesaria para hacer frente al incremento de la demanda. Por lo tanto, contamos con una ventaja competitiva fuerte frente a aeropuertos que no pueden crecer como los nuestros.

Además, está el coste, un aspecto muy importante, en el que el aeropuerto de Barcelona cuenta con otra gran ventaja. Las compañías aéreas pagan una media de 2,4 veces menos que en aeropuertos similares por operar un vuelo dentro del espacio económico europeo y hasta 3,5 veces menos por vuelos fuera del espacio económico europeo. En cuanto a la calidad de las infraestructuras, ambos aeropuertos han ganado el premio al mejor aeropuerto europeo otorgado por la ACI.

Como conclusión, quiero transmitirles mi firme convencimiento de que los pasos que está dando este Gobierno van a permitir avanzar en el desarrollo de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, acorde con la importancia estratégica que el transporte aéreo juega en la economía española y la cohesión e integridad territorial. Y todo ello, señorías, sin menoscabo alguno de las instituciones catalanas, que van a participar, que lo están haciendo ya, como sabe, pero que lo harán más en el futuro. Las instituciones catalanas van a contar siempre y van a estar siempre no solo en la cabeza y en las palabras del Gobierno. Este ministerio está abierto para seguir dialogando y sobre todo para que haya una mayor participación, como lo hicimos, tal como le recordaba, el pasado 5 de marzo, con los representantes catalanes del grupo de trabajo de infraestructuras, el GTI-4, formado por las principales entidades empresariales catalanas, a quienes quiero darles las gracias, así como a las instituciones y a la Generalitat, por el esfuerzo que han hecho, junto con el aeropuerto de El Prat, para trabajar en los comités de ruta, que estoy segura de que es lo que ha hecho posible ese resultado, el número de pasajeros, que ha sido estupendo e impresionante y que se debe, sin duda, a la gestión no de mi equipo, sino del equipo anterior. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, señora ministra, por la amplitud de la información que ha dispensado a la Comisión. Comenzamos ahora la ronda de intervenciones de los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista, por el que tiene la palabra su portavoz, don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Gracias, señora ministra, por su amplia y profusa comparecencia. El Grupo Parlamentario Socialista solicitó esta comparecencia atendiendo a la importancia estratégica del sector para el ejercicio del derecho a la movilidad de los españoles y para su economía —me refiero al sector del transporte aéreo—, por la preocupación creciente de un sector sometido a la crisis, como los demás, y también a cambios específicos, como el cielo único y los nuevos modelos de negocio y que, sin embargo, y siento decirlo, no percibe ideas claras, no percibe modelos concluyentes, ni una gestión eficaz en su regulador público de referencia. Solicitamos esta comparecencia también y sobre todo para conocer sus planes de futuro en este ámbito, si es que los tienen, o al menos su plan para tener un plan, que es lo que nos han contado respecto al futuro de la obra pública en España. Pero poco de esto hemos

encontrado en la intervención de la ministra, a pesar de su extensión. En lugar de planes y explicaciones, hemos recibido un catálogo muy, muy pormenorizado, eso sí, de buenas intenciones y de conceptos tan incontestables como vacuos: eficiencia, optimización, competitividad, sostenibilidad, viabilidad y después un buen lote de autojustificaciones, muchas autojustificaciones. Responsabilidades y soluciones, pocas; autojustificaciones, muchas.

Al Grupo Parlamentario Socialista le interesa, señora ministra, saber cuál es su modelo de gestión aeroportuaria, qué planes tienen para la gestión de los aeropuertos españoles hoy y mañana. Se encontraron ustedes con un modelo perfectamente perfilado, elaborado y en marcha, a imagen de los modelos que se están destacando por aportar competitividad en Europa. Un modelo liberalizador, sí, pero con reglas que aseguraban flexibilidad y eficiencia en un operador claramente público. Ustedes pararon el proceso, denostaron el modelo y, ahora, a cambio solo nos hablan de planes estratégicos, puestas en valor, optimización, productividad, apoyo a la internalización, austeridad, sostenibilidad. Esto no es un modelo, señora ministra, estos son criterios lógicos y universales de actuación para cualquier gestor público. Nos dicen ustedes: es que el anterior modelo se planteó y se puso en marcha de una manera rápida. El anterior señor ministro de Fomento explicó las líneas generales de su modelo en abril de 2009, en una comparecencia específica sobre modelo aeroportuario, en enero de 2010 explicó los pormenores y acabó ejecutándose en buena medida a finales del año 2011. Son dos años y medio. No sé a qué llama usted prisa, a mí esto me parece una puesta en ejecución razonablemente tranquila. En fin, lo suyo nos parece más que tranquilo un tanto parado, y perdóneme que me exprese en estos términos. Nos dice: es que en tal contexto económico había riesgo de no encontrar socios. Señora ministra, seis consorcios integrados por las empresas más importantes de España y del mundo se ofrecieron inmediatamente para asociarse a este modelo, los seis más importantes del mundo, insisto, y solamente abandonaron cuando ustedes pararon el proceso, porque antes tan solo pidieron un aplazamiento de la adjudicación definitiva por razones de financiación.

Nos plantea usted que el riesgo era malvender las concesiones. No, señora ministra. La dificultad que planteaban nuestros socios en las concesiones no era respecto a la minoración de los cánones, se quejaban de que los cánones eran muy altos. A lo mejor la dificultad estaba ahí, no en malvender, sino en que el canon era muy alto. Asimismo, nos dice que habría riesgos para el sostenimiento de la red porque los dos aeropuertos más importantes y más rentables se sacaban a concesión. Precisamente, señora ministra, el decreto que usted ha mencionado, de diciembre de 2010, asegura y da valor de ley a la red por primera vez en nuestra historia, en la historia de la red aeroportuaria española; el concepto de red aparece en un precepto legal, en concreto en el artículo 7.2 y en el artículo 10 de este real decreto, y

además el dinero proveniente de las concesiones, los cánones, el canon a recibir año a año por la sociedad AENA iba a servir lógicamente para financiar el mantenimiento de la actividad de los aeropuertos menos rentables. ¿Dónde está la dificultad? No había dificultad alguna, señora ministra, usted lo sabe.

En todo caso, lo que queremos saber es qué modelo alternativo quieren ustedes poner en marcha más allá de criterios lógicos y universales —insisto— de actuación, porque la optimización, la productividad, la internacionalización no son modelos. El Gobierno socialista separó la gestión de la navegación aérea de la gestión de los aeropuertos; ¿van a mantener ustedes la separación o no? El Gobierno socialista culminó un nuevo modelo de navegación aérea que cuenta con el marco normativo más moderno del mundo, según OACI, y que ha permitido rebajar las tasas en un 15% en dos años; ¿van a desarrollar ustedes estas normas de navegación aérea? El Gobierno socialista creó una estructura mercantil —usted lo ha dicho— para la gestión aeroportuaria a fin de ganar flexibilidad; ¿van a mantener ustedes esta estructura mercantil o volverán al estadio y a la fórmula anterior? El Gobierno socialista introdujo la posibilidad de captar socios financieros cuando fuera interesante, en función del mercado financiero internacional, hasta el 49% del capital, con el límite del 49% del capital para garantizar siempre la titularidad pública. Usted no ha hablado de límite alguno en su oferta de captación de socios financieros; ¿van a mantener este límite o lo van a eliminar? El Gobierno socialista garantizó por ley, insisto, la viabilidad de todos los aeropuertos de la actual red de AENA, los rentables y los no rentables, legalizando el concepto de red; ¿van a mantener ustedes todos los aeropuertos de la red con garantía legal? El Gobierno socialista impulsó la gestión individualizada y por concesión de Barajas y El Prat, siete consorcios, insisto, los más importantes del mundo, participaron en el concurso. Ahora dicen ustedes que se habían vuelto locos, pero yo creo que no, yo creo que ni estaban locos ni estaban decididos a perder dinero, venían a un negocio que era razonable; ¿van a mantener ustedes de alguna manera la gestión individualizada y competitiva de algunos aeropuertos en nuestra red? El Gobierno socialista aseguró la participación estratégica de los territorios, de sus instituciones y de sus agentes económicos y sociales dentro de los consejos de administración de las sociedades filiales de AENA que iban a autorizar las concesiones; ¿van a sustituir el compromiso de que las comunidades y los agentes territoriales estén en los consejos de administración de las sociedades filiales simplemente por la creación de los comités de coordinación aeroportuaria? Señora ministra, estos comités de coordinación aeroportuaria que están en el decreto eran una medida complementaria; se trataba de unificar los órganos coordinadores que ya existían para las servidumbres acústicas y para la organización y la potenciación de nuevas rutas. Esta coordinación ya existe en otros órganos y los comités de coordinación aeroportuaria tan solo pretendían en este decreto unificar órganos. ¿Usted va a sustituir el intento de que las comunidades autónomas, los territorios estén

en los consejos de administración para tomar decisiones estratégicas simplemente por estos comités de coordinación aeroportuaria? En fin, explíquelo usted. El Gobierno socialista cumplió las directivas europeas sustituyendo las viejas tarifas públicas que establecía AENA unilateralmente por prestaciones patrimoniales públicas y precios privados que se debían fijar tras el acuerdo en el seno de un comité de regulación económica que ustedes se acaban de cargar. ¿Qué régimen tarifario van a aplicar ustedes ahora en los aeropuertos? ¿Quién lo va a aplicar? ¿Va a haber debate, va a haber negociación, cómo lo establecen las directivas europeas? ¿En función de qué órgano? Porque el que existía se lo han cargado ustedes. Nadie tiene ni idea de cómo se van a organizar las tarifas en nuestros aeropuertos.

En lugar de estas respuestas que yo le requiero, usted nos ha vertido una serie de inconcreciones que bien poco aclaran. A mi juicio, aún no nos han explicado debidamente por qué frustraron un modelo, el del Gobierno socialista, que aplaudieron cuando se presentó. Solo quiero citarles las declaraciones a la Agencia EFE de la presidenta de la Comunidad de Madrid el 2 de diciembre del año 2010, cuando se estaba presentando el modelo. Esperanza Aguirre: estoy totalmente de acuerdo. Apoyaré con entusiasmo el modelo salvo que eso fuera un inconveniente para sus promotores. Les he trasladado al señor Blanco y al señor Zapatero que estoy totalmente de acuerdo con estas medidas. Me parece positivo para los clientes del aeropuerto de Barajas, para los viajeros madrileños, españoles y extranjeros. Esta era la opinión de la señora Aguirre. Es más, cuando se presentó el modelo en esta misma sala, en la Comisión de Fomento, su propio portavoz llegó a decir: parte de sus propuestas de hoy son las nuestras de ayer; estamos de acuerdo con la exposición que usted ha hecho del modelo aeroportuario. **(El señor Ayala Sánchez: Parte).** El Partido Popular, que ya ha mantenido estos principios, va a apoyar este modelo. «Diario de Sesiones» del 12 de enero de 2010, página 17. Esto es lo que ustedes opinaban del modelo que hoy ha denostado desde la tribuna. **(El señor Ayala Sánchez: Ahora te regaño, hay para todos).** Por lo tanto, algo de incoherencia tenemos que denunciar al respecto. De esta manera, créame, alimentan ustedes ansiedades —eso dicen los periódicos económicos—, ansiedad ante el futuro de AENA —nadie sabe exactamente qué van a hacer ustedes con nuestros aeropuertos— y alimentan también especulaciones. La especulación más común, señora Pastor, se la voy a contar yo. En general, el sector considera que lo que usted no nos cuenta es lo siguiente. Va a hacer usted tres cosas: primero va a parar el modelo vigente denostándolo, va a esperar a que la economía se recupere algo; más adelante va a dividir usted AENA entre aeropuertos rentables y no rentables y, finalmente, va a privatizar usted los aeropuertos rentables y va a cerrar los aeropuertos no rentables. Esto es lo que se especula, y usted da pie a la especulación porque no cuenta cuáles son realmente sus planes. Además, para dar credibilidad a estas teorías, el actual director de operaciones de AENA

aseguró, ante la asamblea de líneas aéreas que se celebró el pasado día 21 de este mes en Madrid, que estaban realizando un plan de análisis de rentabilidades económicas aeropuerto a aeropuerto —estaba yo delante, no me lo ha contado nadie—, que podría culminar incluso con el cierre de algunos de ellos. ¿Qué aeropuertos van a cerrar, señora Pastor, y cuándo? Porque hoy no nos lo ha dicho. ¿Cuáles son sus planes, cargarse el modelo socialista para privatizar los aeropuertos rentables y cerrar los no rentables? ¿Todos? ¿Solo algunos? En fin, estas son las cosas que debiera usted aclarar, más allá de lugares comunes. Yo ya le adelanto que nosotros vamos a combatir este modelo por ineficiente y por insolidario. No obstante, me alegro de que hoy haya valorado positivamente alguna de las inversiones de AENA durante los últimos años, porque en la última comparecencia que tuvo usted ante esta Comisión denostó de una manera extraordinariamente grave la deuda de AENA, y la deuda de AENA es esto, señora Pastor: las realizaciones de AENA, las inversiones de AENA para que hoy contemos con una red de aeropuertos modernos, para que usted pueda presumir de los aeropuertos de AENA, para eso endeudamos a AENA, señora Pastor. Yo me alegro de que usted se alegre ahora, porque en la última comparecencia no se alegraba.

En relación con Spanair —ya muy rápido—, le agradecemos la información cronológicamente detallada sobre lo sucedido los días 27 y siguientes del mes pasado, también le agradecemos las lecciones de historia previa, pero, en fin, no hemos venido aquí a eso, en todo caso, la historia podía usted completarla con un par de matices. No he podido encontrar ni una sola iniciativa registrada por el Partido Popular en el Parlamento de Cataluña que reclamara la supresión de las ayudas públicas a Spanair, no lo he conseguido. He detectado cierto reproche en su intervención hoy al respecto, pero el Partido Popular no planteó ninguna iniciativa para retirar esas ayudas públicas. Por el contrario, he repasado el último informe de la Comisión Nacional de la Competencia para comprobar que existe un ranquin por comunidades autónomas en las ayudas públicas para líneas aéreas, un ranquin de comunidades autónomas. ¿Sabe usted qué comunidades autónomas encabezan el ranquin de ayudas públicas a líneas aéreas? Valencia, Castilla y León, Galicia, Murcia, todas ayudan a las líneas aéreas que operan en sus aeropuertos a veces no rentables. Por lo tanto, los reproches pueden ser compartidos, señora Pastor. Salvo este matiz, toda la lección de historia la asumimos como buena.

Nosotros solo queremos pedirle cuentas de un episodio concreto y reciente, señora ministra, que le concierne a usted directamente: el cierre abrupto de las operaciones de Spanair y sus consecuencias inmediatas sobre el transporte aéreo español. Nuestro juicio se puede resumir en dos palabras: imprevisión y, en buena medida, señora Pastor, ineficacia también; 380 vuelos previstos y cancelados, 22.000 pasajeros en tierra durante la primera semana, 4.000 trabajadores en la calle de mala manera que siguen en mala situación, reducción de los

tráficos en los principales aeropuertos, problemas de conectividad y de subidas de precios para residentes y turistas en las islas que se mantienen. Ha hablado usted de cierta tendencia al incremento de precios; duplicación y triplicación de precios, señora Pastor, no ligera tendencia. Habla usted de cierta inquietud entre los isleños; no, yo hablaría de cabreo mayúsculo de los isleños. Desprestigio de la marca España entre turistas y turoperadores, en fin, un problema; un problema importante, señora Pastor, que no debemos minusvalorar sobre todo de cara al futuro. Nos interesa la responsabilidad más que la historia, señora Pastor, y la responsabilidad es, desde luego, primero, de la empresa; esperamos que sus dirigentes cumplan las sanciones previstas en la ley que usted hoy ha pormenorizado aquí. Pero también hay una parte de responsabilidad suya y del Ministerio de Fomento que yo estoy en obligación de citar, señora Pastor, responsabilidad política por no haber sabido prever lo que estaba en los periódicos: el cierre inminente de la compañía, y por haber gestionado deficientemente un episodio que ha generado demasiados problemas. Hoy nos hemos enterado además de que asumieron ustedes el mando incluso antes de que se anunciara el cierre efectivo de la compañía, que hicieron ustedes decenas y decenas de reuniones y de llamadas. **(La señora ministra de Fomento, Pastor Julián: Es mentira).** Pues no sé, señora ministra, qué decir, pero les cundió poco el trabajo. **(La señora ministra de Fomento, Pastor Julián: Cero, cero).** También hay una responsabilidad jurídica, porque han ignorado ustedes el Reglamento 1008 que ha referido de la Comisión Europea que obliga a los Estados literalmente a comprobar permanentemente la solvencia económica de los detentadores de licencias aeronáuticas. Repito: el Reglamento le obliga a usted a comprobar permanentemente la solvencia económica de los detentadores de licencias aeronáuticas. Pero no hace falta irse a Europa, basta con consultar la web del propio Ministerio de Fomento y se comprueba que entre las funciones de AESA está la de supervisar el mantenimiento a lo largo del tiempo de las condiciones que se exigieron para conceder la licencia de explotación aeronáutica.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Simancas, debe ir terminando.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** La solvencia financiera entre ellas. ¿Para qué? Para lograr un cierre ordenado cuando surge esta circunstancia, señora Pastor. Por lo tanto, responsabilidad de la empresa, sí; responsabilidad del Ministerio de Fomento que usted encabeza, también.

No obstante, lo que más nos importa son las soluciones, desde luego. Le vamos a pedir tres tipos de soluciones —ya muy rápido—: medidas para que esto no vuelva a suceder, no un nuevo reglamento para ordenar las quejas, señora Pastor, ni para establecer seguros opcionales a los viajeros, esos ya saben ellos buscárselos; o más planes para después del desastre, no; le vamos a

pedir que refuerce usted las funciones de AESA en la supervisión económica de las empresas del sector para que nos enteremos antes de que van a cerrar y para que podamos actuar de una manera preventiva. Establezca usted, si es necesario, unilateralmente en el marco europeo un fondo de garantía para quiebras, dado que la regulación a nivel comunitario va extraordinariamente lenta. En segundo lugar, le vamos a pedir que impulse usted la recuperación de los trayectos perdidos por el cierre de Spanair, especialmente en las islas, porque a pesar de sus esfuerzos y del diagnóstico benevolente que usted ha expresado aquí, las islas han perdido conectividad gravemente, y han visto multiplicarse los precios. **(El señor Ayala Sánchez: Conectividad no. Conectividad es otra cosa).** Tiene usted un instrumento que ha citado, que es el de las declaraciones de obligación de servicio público, yo le pediría que lo utilizara con algo más de generosidad, no solo en Menorca, no solo en La Gomera, en El Hierro, en el resto de las islas afectadas también. Y, por último, le vamos a pedir que cumpla sus promesas con los trabajadores despedidos de Spanair. Usted les prometió públicamente que una vez extinguidos sus contratos por el ERE, les ayudaría a buscar colocación en el sector, no me refiero a un comentario en una reunión con presidentes de líneas aéreas. En estos momentos, por ejemplo, sabemos que Iberia necesita técnicos de mantenimiento con licencia Airbus 320 y hay unos cuantos de Spanair en el paro; señora ministra, alguna gestión, se lo prometió usted y lo necesitan, llevan mucho tiempo esperando. Ayúdeles a acceder a la formación precisa para mantener sus categorías profesionales en Senasa o en otras empresas, que lo están pidiendo. La gestión del desastre no fue del todo buena, desquítese usted por lo menos solucionando algunas de sus consecuencias.

Solo una frase respecto a la huelga de Iberia. Le vamos a decir tres cosas: el problema es grave para la movilidad de miles de personas, para el turismo, para nuestra economía; en segundo lugar, el Gobierno tiene un papel que jugar siempre, especialmente en un sector estratégico para el país como es el transporte aéreo, especialmente cuando se ha sacado pecho en los periódicos por el logro fallido de la mediación, especialmente cuando también hay huelga en el sector de operaciones del aeropuerto de Barajas, el Gobierno tiene un papel, insisto; y, en tercer lugar, cuente usted con el respaldo, desde luego, del Grupo Socialista en la medida de nuestras posibilidades para que sus gestiones, las que nos anuncia de mediación, para solucionar el conflicto tengan éxito.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, en el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural van a repartir el tiempo dos portavoces, en primer lugar, doña Ascensión De las Heras Ladera tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA:** Muchas gracias, señor presidente por adelantar mi turno de inter-

vención. Señora ministra, le agradecemos su detallada comparecencia.

Al hablar del nuevo modelo aeroportuario ha declarado que tiene pensado llevar a cabo un nuevo plan de reestructuración económica y financiera que no afectará a la seguridad ni a la operatividad ni a la calidad del servicio que se viene prestando en los aeropuertos españoles. Ha afirmado usted que con ese nuevo plan estratégico y de negocio para AENA para cada uno de los aeropuertos aplicará estrictos parámetros de eficiencia, viabilidad y sostenibilidad. Déjeme, señora ministra, que al menos albergue un poso de duda en cuanto a sus buenas intenciones, no porque no las tenga, que nos consta, sino porque lo que usted pretende es muy difícil de conseguir, por no decir imposible. Desde mi grupo estamos de acuerdo en que es imprescindible poner en valor AENA como uno de los entes públicos más importantes del país. No cabe duda de que es una labor que conlleva la inversión de múltiples recursos y que es una tarea que nos compete a todos y todas. Sin embargo su plan pretende mantener la eficiencia y la calidad de servicios aplicando un severo ajuste que hace incompatibles ambas situaciones. Es verdaderamente complicado que un ente como AENA, que ya es el primer operador —como usted ha dicho en varias ocasiones— aeroportuario del mundo, tanto en cuanto al número de pasajeros como por su presencia internacional, pueda mantener sus prestaciones si desde su ministerio se empeñan en cortarle las alas.

Señora ministra, usted conoce de sobra los conflictos laborales entre AENA y los trabajadores de la compañía; yo he intentado escuchar todo lo que ha dicho usted, pero no lo ha mencionado. Según dice, la puesta en marcha de ese nuevo plan estratégico y de negocio y la puesta en valor de la compañía no se haría a costa de suprimir puestos de trabajo. Sin embargo la realidad es tozuda y nos encontramos con que eso ya está ocurriendo. Hace un año el Ministerio de Fomento y AENA alcanzaron un acuerdo de garantías laborales con los sindicatos, un acuerdo incluido hoy en el convenio del Grupo AENA. Ese acuerdo recogía el compromiso de mantener las plantillas mínimas existentes hasta esa fecha, con su distribución y dotación, ya que solo podrían modificarse por el acuerdo de una comisión de seguimiento. Sin embargo con la llegada del nuevo Gobierno han comenzado los incumplimientos. Ahí están diversos ejemplos como los de Madrid Barajas, Tenerife Norte, Sevilla, Almería o Melilla.

Centrándonos en Barajas, por el incumplimiento de las plantillas mínimas aeroportuarias, en concreto 9 puestos de trabajo en el colectivo de operadores, los trabajadores de AENA llevan ya cinco jornadas de huelga realizadas, concentraciones y protestas en terminales de pasajeros. Los paros convocados los días 8 y 30 de abril, y 2 y 3 de mayo siguen en pie. La Inspección de Trabajo ha dado la razón a los trabajadores, emitiendo dos requerimientos que obligan a AENA a cubrir esos 9 puestos de trabajo. Sin embargo la compañía parece que no tiene pensado cumplir con este requerimiento, y que

se va a contentar con pagar la multa. Desde nuestro grupo le queremos preguntar, señora ministra, si usted cree que ese es el ejemplo que tiene que dar la Administración de cara y a las puertas de una huelga general. Queremos saber qué va a hacer su ministerio ante esta situación tan irregular.

Este conflicto, tal y como ha reconocido el comité de empresa, señora ministra, está pidiendo una mediación de la Inspección de Trabajo para reabrir los diálogos y las negociaciones, y sin embargo la dirección de AENA se niega. ¿Qué va a hacer su ministerio? ¿Piensa contestar a las diferentes misivas enviadas por los representantes de los trabajadores? Desde nuestro grupo le pedimos que atienda lo que le están demandando porque, señora ministra, es lo justo. También sabe que el sindicato de pilotos Sepla —usted se ha extendido y lo ha explicado— ha realizado una nueva convocatoria de huelga. Las dificultades para el entendimiento entre Iberia y sus trabajadores son más evidentes desde que la compañía anunciara la puesta en marcha de Iberia Express. El arbitraje existente hasta ahora ha sido claramente insuficiente, no ha logrado llegar a ninguna solución satisfactoria para ambas partes. Usted sabe perfectamente que las consecuencias de esta falta de entendimiento las pagarán los ciudadanos y ciudadanas. ¿Qué piensa hacer el ministerio si el conflicto continúa enquistado? ¿Cuál será la posición del Gobierno? ¿Cómo afronta estos nuevos paros y qué solución tiene usted en mente, aparte y además de las garantías de los servicios mínimos que se dan por hechos, y usted ha dicho que se van a ejercer? Nos gustaría conocerlas, pero no solo a nosotros, sino a los ciudadanos y ciudadanas españoles que al fin y al cabo serán los grandes afectados por la falta de soluciones del Gobierno. Señora ministra, le emplazo a usted y a su Gobierno a adoptar todas las medidas necesarias para resolver el conflicto y que los ciudadanos no sean las víctimas de unas negociaciones paralizadas, y ante las que el Gobierno parece no hacer absolutamente nada.

Por último, volviendo a AENA, quería preguntarle por qué existe la orden de la no publicación, Notam, cuando hay huelgas convocadas en AENA. Eso no beneficia, eso no mejora la imagen de nuestro país. En el resto de países europeos se informa a Eurocontrol y a los operadores y usuarios aeroportuarios y de navegación aérea a través del servicio de información aeronáutica, que presta el Ministerio de Fomento a través de AENA. Tenemos numerosos ejemplos de cómo se realiza en el resto de países europeos. ¿Piensa el Ministerio de Fomento cumplir la normativa internacional vigente en cuanto a información susceptible de ser publicada por Notam, conforme al anexo 15 de la OACI y del Doc. 8126? Señora Ministra, AENA no es la Medusa de la mitología, por lo que pedimos que deje usted de mirar para otro lado como si fuera a quedarse de piedra al encarar el problema. Su inmovilismo es el que está propiciando el alargamiento de un conflicto laboral que necesita de una solución lo antes posible; de lo contrario, el encadenamiento y solapamiento de los paros y huelgas afectará considerable-

mente a los ciudadanos y a la propia empresa pública, un hecho que desde nuestro grupo creemos que dista mucho de la intención de la puesta en valor que usted —creemos sinceramente— pretende.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra doña Laia Ortiz Castellví.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: También quiero agradecer a la señora ministra su comparecencia y los detalles aportados. De hecho, es poco tiempo el que tenemos. Le quiero hablar fundamentalmente de Spanair y sobre todo del cambio de modelo aeroportuario, y esto tiene mucho que ver también con el futuro del aeropuerto de El Prat porque al final forma parte de lo mismo y también tiene que ver con la crisis de Spanair. El origen del proyecto de Spanair está en la necesidad de hacer una apuesta estratégica por el aeropuerto de El Prat, y era un proyecto de colaboración público privada donde se compraba por un euro una compañía para impulsar operaciones en el aeropuerto de El Prat. Aquí tengo que decir que todos debemos hacer autocrítica, desde la posición que hayamos tenido y desde las diferentes responsabilidades. Es un proyecto que ciertamente ha fracasado, pero tenemos que ver también de dónde viene ese origen del fracaso. En una parte es porque muchas de las voces del sector privado que apostaban por ese proyecto luego retiraron la mano, sobre todo no apostaron para poner esa inversión que ellos mismos habían pedido, pero también por el centralismo del modelo actual y los obstáculos que desde AENA y también el juego de Iberia pusieron. Por tanto creo que se debe hacer autocrítica por parte de todos.

Es importante hacer una reflexión sobre el papel de los recursos públicos. Aquí se hablaba de un proyecto de colaboración público privada, pero creo que usted, por su responsabilidad, y ya no solo hablando de aeropuertos, tiene que ver qué papel juegan los recursos públicos y esa relación con el sector privado. Deberíamos cuestionar o plantearnos si el camino es, por ejemplo, dar ayudas a Ryanair, compañía que ni tributa en España, o a Iberia o a Iberia Express y cuál es la rentabilidad de esas inversiones. Hoy mismo usted volvía a hablar de la necesidad de compensar a las concesionarias de autopistas. Creo que es una reflexión general que tenemos que hacer: unas concesionarias que exigían precisamente que se hicieran unas radiales que hoy están vacías, y ahora exigen que se les compense. Siempre se tiene que hablar de austeridad y eficiencia, pero en estos momentos todavía más. Creemos que ese uso del dinero ni es eficiencia ni es de justicia.

Pero iré a lo concreto. Usted ha hablado muy pormenorizadamente de todo el calendario, de todas las reuniones en la gestión de la crisis de Spanair y del cierre. Han pasado dos meses desde el cierre y nos preguntamos si se podría haber hecho más en la gestión, en la relación con los consumidores, con los trabajadores. Sí quiero poner de manifiesto qué es lo que hay que hacer ahora, y aclarar que no es un problema catalán; el problema de

Spanair es un problema económico, social y laboral, y aquí hay que tenerlo en cuenta. Ha hablado usted de los afectados, del nombre de trabajadores: de hecho afecta a 4.000 trabajadores directos e indirectos, y estos trabajadores recibirán —cuando la reciban— una indemnización de veinte días por parte del Fogasa; una situación que les deja sin recursos, pero además sin expectativas.

Pero además de los elementos laborales la compañía también desempeñaba un papel fundamental para la conectividad de determinadas comunidades, especialmente en Cataluña; también la conectividad internacional, pero asimismo en las islas Baleares o en las islas Canarias. Por ejemplo, en Baleares operaba Spanair el 20% de los vuelos totales, y en El Prat también jugaba un papel fundamental. Diversas compañías han ofrecido suplir el actual servicio, el que prestaba Spanair, y nos gustaría saber y pedirle una mayor colaboración en dos cuestiones fundamentales. Por un lado, la coordinación con la Generalitat desde la capacidad que tienen, desde AENA y desde la mediación con diferentes compañías para la recolocación de los trabajadores. Se ha creado una nueva compañía. Nos gustaría saber cuántos de esos trabajadores se han podido recolocar en esta nueva compañía que se ha creado. Pero hay una segunda cuestión, y es qué está haciendo como ministra para responsabilizarse de la movilidad y del derecho a la movilidad de los ciudadanos, especialmente de las zonas que puedan quedar con una menor comunicación.

La crisis de Spanair tiene también que ver precisamente con el modelo aeroportuario, y creo que es relevante. Usted ha hablado algo, pero ha pasado un poco de puntillas sobre el modelo en lo concreto, en lo que va a ser. La crisis de Spanair tiene un cierto origen por parte de la sociedad civil, pero también desde las administraciones por el hartazgo en Cataluña de la política aeroportuaria centralista. Esto sí creo que ha sido una miopía en gobiernos del Estado de todos los colores, una falta de visión de Estado. **(Rumores).** Porque nos preocupan los obstáculos que se ponen desde aquí demasiadas veces. Todo lo que no ha ido a reforzar Barajas AENA también lo boicoteaba. Yo creo que hay que ser conscientes de lo que ha estado pasando, y usted decía que gracias a AENA y a su gestión El Prat es hoy lo que es. Yo creo que esto es casi una provocación, y cuando lo oigan los ciudadanos y ciudadanas de Barcelona pensarán que es casi una provocación por los numerosos incidentes que se han podido producir precisamente por un modelo de gestión que no es el adecuado. Ya no hablo ni de banderas ni de patrias, hablo de un modelo de gestión basado en el centralismo.

Usted hablaba de descentralización, y hoy podemos decir que es una buena noticia que usted se fije en Europa. Recordamos desde nuestro grupo parlamentario —y también el diputado que me ha precedido— que se había pedido al ministro Blanco —y antes a la ministra Magdalena Álvarez— precisamente que se diera una vuelta por Europa para ver cuál es el modelo de gestión de los aeropuertos, precisamente para que apostara por esa descentralización de la gestión, para que cada aereo-

puerto pueda decidir. Lo que le preguntamos es si va a cumplir algo que llevamos exigiendo, que es el Estatut de Cataluña. En ese modelo que usted planteaba, donde ha dicho que sí participarán las administraciones públicas, yo le pregunto ¿en qué cantidad, en qué porcentaje, porque ha hablado de privatización, de participación de la gestión privada. Nos gustaría saber en qué consiste, o qué va a pasar con los aeropuertos de Girona y Reus, si se van a descatalogar como aeropuertos de interés nacional. Esto lo venimos pidiendo año tras año y de esto no ha hablado.

Nosotros entendemos que necesitamos que el gestor de cada aeropuerto tenga la capacidad de definir la misión de la infraestructura, y que la Administración catalana sea determinante, y esto quiere decir la Administración pública: ayuntamientos y Generalitat. Pero en España nos encontramos con que ahora el único gestor central define la misión de cada uno de los aeropuertos y define los objetivos que debe perseguir. Por ejemplo, en el caso de Alemania, Italia o Francia, que usted ha puesto también de ejemplo, los aeropuertos se gestionan de forma individual, como le decía, y en uno de los casos con un liderazgo de la Administración local y en otros casos de la Administración territorial. Usted habla de participación privada. No son los mayoritarios en Europa. Le pongo otro ejemplo. En Austria, participación de los trabajadores directamente en la propia gestión del aeropuerto. Usted no ha hablado de avanzar hacia ese modelo, ha hablado más de un modelo anglosajón y ha hablado de privatización.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Ortiz, debe ir terminando, por favor.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ:** Para nosotros el modelo centralizado no es la opción, pero tampoco lo es la privatización. Algunos estaban muy contentos hablando de que esa privatización, la que se planteaba con el Gobierno anterior, suponía una descentralización. Para nosotros eso no es una garantía de nada. No es una garantía ni de cohesión territorial ni de la prestación de un servicio de interés general y que va mucho más allá de una cuestión de mercado o de competitividad.

Nos gustaría que concretara. Usted ha hablado de participación, de diálogo. Nos gustaría saber con quién dialoga, si habla sobre todo con empresas, con el sector privado o está hablando realmente con las administraciones, porque a nuestro entender el modelo tiene que ser descentralizado, público y desde la cooperación pública. Nosotros creemos que ese es el modelo a avanzar y hacia donde ha ido la Europa más exitosa en el modelo aeroportuario.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) la diputada doña Arantza Tapia Otaegi.

La señora **TAPIA OTAEGI:** Deseo agradecer en primer lugar a la señora ministra las detalladas explica-

ciones que nos ha ofrecido así como todas las actuaciones que ha puesto en marcha con objeto de la crisis que se produjo con el cese de operaciones de la compañía Spanair. Y también le pido disculpas por no haber podido atender a toda su intervención; la leeré atentamente en el «Diario de Sesiones».

En primer lugar haré una pequeña referencia a lo acontecido con la compañía Spanair puesto que en el País Vasco tuvimos una mala experiencia con ellos, y casi resulta una obviedad señalar que estaban en apuros desde hacía mucho tiempo, ya en el año 2008, y desde luego con el grave accidente que tuvieron en Barajas la situación se agravó hasta límites insospechados. En ese momento anuló las operaciones que realizaba desde el aeropuerto de Hondarribia hasta Madrid sin previo aviso, como ahora, evidentemente con un alcance muchísimo menor, pero la experiencia fue exactamente la misma. Como consecuencia de esa crisis económica y de ese grave accidente Spanair o no ha sabido o no ha podido —o ambas cosas— hacer frente a la situación y llevar a cabo el plan de viabilidad que tenían previsto para reflotar la empresa antes del año 2012. Esa era al menos su intención y lo que nos trasladaron en aquel momento. Ha sido imposible y además aquello que ya se vio en el año 2008 en Gipuzkoa ahora ha llegado a una situación muy, muy complicada.

A esto debemos añadir que la intervención de la Administración pública, en este caso en Cataluña, ofreciendo ayudas, bien sean subvenciones o como en este caso la entrada en capital de forma continuada en una empresa privada, no es el modelo más adecuado. Es un modelo que se utiliza también en otras ocasiones para atraer líneas de bajo coste en algún momento, para conseguir dotar de funcionalidad a un determinado aeropuerto. Pero de forma reiterada observamos que no es el modelo, porque las administraciones públicas invierten grandes cantidades económicas sin excesivas garantías por parte de la empresa privada, que hay que decir que además en la mayoría de los casos —y permítame la expresión— dejan en la estacada a las administraciones públicas.

Señorías, yo creo que tenemos que ser un poco más serios y al igual que en el resto de modos de transporte —y eso he creído entender a la señora ministra en otros sectores— tenemos que responder a la demanda y utilizar los medios públicos solo para garantizar unos servicios públicos adecuados. En ningún caso para reflotar o poner en marcha una compañía privada. Para eso está el capital privado, sin ninguna duda. En cualquier caso tenemos que analizar además retornos económicos y sociales de esas ayudas o inversiones que hagamos como instituciones públicas. Todo el tema al que ha hecho usted referencia —la regulación comunitaria, los operadores, la protección de usuarios— nos parece adecuado, lo analizaremos atentamente, y es un ámbito en el que tenemos que trabajar.

En segundo lugar, me gustaría hacer referencia aunque sea brevemente al modelo de gestión aeroportuario, porque si es cierto que hasta la actualidad se ha trabajado con un modelo realmente centralizado creo que en este

momento tenemos que pasar a un modelo más descentralizado, basado en unos parámetros de calidad, de accesibilidad y sostenibilidad ambiental evidentemente que garanticen a todos la igualdad de condiciones, independientemente del lugar en el que residan. Quienes venimos de los extremos del territorio, que no estamos en la centralidad territorial, lo conocemos realmente bien. Creo que ese debe ser el espíritu que nos tiene que guiar. Desde luego tenemos que abordar esa cuestión de fondo porque a veces nos limitamos a analizar si vamos a ampliar o no un aeropuerto, si vamos a poner unas determinadas medidas de seguridad, que evidentemente son necesarias, si tenemos que trabajar con unos u otros aeropuertos, pero sí tengo que decirle, señora ministra, que como instituciones vascas nos hemos sentido un tanto abandonadas, máxime teniendo en cuenta todo lo que nos ha comentado usted que han hecho desde su ministerio tras la marcha de la compañía Spanair. Las instituciones vascas no hemos tenido ni voz ni voto en todos los problemas sufridos. Usted nos ha citado que como consecuencia de la marcha de Spanair ha quedado un único operador en condiciones de monopolio, y que han puesto en marcha un observatorio de precios y están analizando todos los precios de los billetes de todas las compañías. Desde luego eso no se ha hecho en ninguno de nuestros aeropuertos; sabemos que nuestro aeropuerto es muy pequeño, que tiene la capacidad que tiene, pero en ningún momento se ha hecho ese análisis ni se ha utilizado ese observatorio. Si cabe la posibilidad le querría pedir que el aeropuerto de Hondarribia y sus precios sean analizados dentro de ese observatorio, porque si hay un lugar donde existe monopolio desde luego es en el aeropuerto de Hondarribia.

Me gustaría comentarle —puesto que no he escuchado su intervención no quería extenderme en exceso— que si bien no renunciamos a la transferencia de la competencia, al menos sí queremos avanzar en una gestión más descentralizada. Queremos ir hacia un modelo donde instituciones públicas, pero también privadas, trabajen para la gestión de esos aeropuertos. Ese es nuestro modelo ideal al que queremos llegar, al menos en un futuro cercano y por el que nos ponemos a su disposición para colaborar. El Estado al ser el titular del dominio público aeroportuario puede ceder el uso de los aeropuertos mediante contratos específicos a consorcios públicos, privados, público privados, donde incluso el Estado, las comunidades autónomas y las administraciones locales pueden participar, de tal manera que se puedan gestionar esos aeropuertos también desde la cercanía. No me cabe la menor duda de que además seremos capaces de encontrar una mayor eficiencia en la gestión de esos aeropuertos, con una mayor especialización de la que tenemos en ese momento. Por tanto a nuestro grupo le gustaría empezar a trabajar en un modelo mucho más descentralizado y mucho más acorde a una situación más europea, y menos AENA centralizada como la que tenemos en este momento.

De nuevo quiero agradecerle su intervención en el día de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación por el Grupo Parlamentario Mixto repartirán el tiempo los dos portavoces. En primer lugar, por Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Bosch i Pascual.

El señor **BOSCH I PASCUAL**: Señora ministra, quiero agradecerle su intervención. Comprobamos con alegría que usted no tiene ninguna alergia a dar explicaciones; eso para nosotros es motivo de felicitación. Quiero darle las gracias por contarnos todo lo que nos ha contado, aunque la mayoría ya lo conocíamos. Ahora nos congratulamos de tener mucha más información y con una precisión casi cronodigital; se lo agradecemos.

Tenemos que hablar de cuestiones que mucha gente no sabe; algunos no saben y otros no quieren saber. El supuesto trato de favor a Spanair, al cual se ha aludido algunas veces, palidece ante lo que han hecho los Gobiernos españoles en las últimas décadas, especialmente en relación con Iberia. Desde los 1.400 millones inyectados a Iberia —por cierto durante mandatos del Partido Popular básicamente— para favorecer su proceso de privatización, entroncando después con los 700 millones de euros otorgados a Air Nostrum u otras filiales para sostener ciertos vuelos a través de medidas publicitarias, hasta la construcción faraónica de la T-4 en Barajas, incluyendo también la adjudicación de *slots* preferentes y tarifas de favor para la compañía de bandera, que sospechamos que parece que quiera continuar siéndolo, y también para favorecer el nudo central del territorio y del proyecto centralista español. Por tanto aquí tenemos un problema de modelo, un problema de sistema, en el cual más que libre competencia lo que tenemos es incompetencia encadenada, o así lo vemos nosotros.

El operador AENA, al que usted cualifica de prestigioso y reconocido, acumula unas pérdidas de entre 10.000 y 12.000 millones de euros, depende de cómo lo calculen y estas pérdidas proceden básicamente del aeropuerto de Barajas, donde además el Gobierno ha estado invirtiendo el 55% de los recursos a pesar de concentrar este aeropuerto solo el 25% del tráfico aéreo. En realidad este sistema tan centralizado se acaba alimentando de los aeropuertos turísticos de la costa, y usted lo sabe perfectamente. Ya sé lo que me dirá; que en el caso de Spanair el Gobierno de la Generalitat de antes y el de ahora no lo han hecho bien. En realidad desde nuestro punto de vista y perspectiva lo que se ha hecho ha sido ayudar a Spanair como se ayuda a David cuando quiere competir con Goliat; Goliat de bandera rojigualda además. No se ha conseguido. De hecho se quería ofrecer un buen servicio internacional desde Barcelona o una red de conexiones decente en el Mediterráneo. Eso también ha entrado en jaque y ha hecho que algunos de los problemas que usted menciona en relación con las situaciones insulares se hayan agravado. Pero como la política no depende tanto de dónde venimos como de dónde vamos o queremos ir, hay que avanzar. Ahora lo que exigimos —ya lo sabe usted— es una gestión individualizada del aeropuerto de Barcelona, porque lo pedimos nosotros, pero lo pide casi la sociedad

civil catalana en pleno: el empresariado catalán, y también como sabe muy bien el presidente de Vueling y exministro del Gobierno de su partido, Josep Piqué. Lo van a conceder, ¿sí o no? Habrá gestión individualizada, ¿sí o no? Ha dicho que habrá participación de la Generalitat, pero ¿cuánta? Y, ¿cómo? ¿Quién mandará en el aeropuerto de Barcelona? Esa es la pregunta: ¿será un mando compartido o un mando unívoco del Estado? Nosotros interpretamos que los diversos Gobiernos españoles, no solo el actual Gobierno del Partido Popular del cual usted forma parte, han ido promoviendo un modelo caro, centralista, burocrático e ineficaz. Un auténtico sistema aeroportuario de tinte soviético que solo conservan en Europa países como Rumanía o Bielorrusia. Esa es nuestra visión del tema, y por tanto nos gustaría que nos la corrigiera. Además todos los contribuyentes estamos pagando de más, de nuestros bolsillos, esta dirección dirigista por tierra, por mar y por aire.

Hablando de pagar de nuestros bolsillos, y poniendo ya los pies en tierra, estamos obligados ahora y aquí a mencionar un tema de actualidad que hay que considerar. Se trata de las autopistas radiales de peaje de la región de Madrid; infraestructuras que acumulan un déficit de 3.500 millones de euros, que fueron diseñadas en época de los Gobiernos del Partido Popular y que el diseño se ha revelado calamitoso porque desdobra las autovías gratuitas de la zona, que todo el mundo utiliza lógicamente. Ahora nos tememos que esa ruina la acabemos pagando los de siempre. En realidad en Cataluña y en Valencia ya hemos pagado las autopistas tres veces. Empezamos a pagar desde hace cuarenta años los peajes de la autopista del Mediterráneo, que como usted sabe, señora ministra, concentra el 48% de los ingresos por peajes de todo el Estado; después pagamos nuestra parte de autovías gratuitas, como las que hemos mencionado, que rodean Madrid; y finalmente también pagamos un primer rescate de cerca de 100 millones de euros para salvar la ruina de estas autopistas de peaje que rodean Madrid. Por cierto, un rescate pactado entre el entonces Gobierno del PSOE y nuestros compañeros de *Convergència i Unió*, no sabemos exactamente a cambio de qué. Ahora comprenderá usted que nos neguemos a pagar una cuarta vez, porque esto ya pasa de castaño oscuro; esto empieza a entrar en color negro, negro de asfalto. No queremos que las autopistas de peaje de Madrid se salven con dinero público o alargando concesiones de las autopistas del Mediterráneo. Yo sirvo a mis electores, y ellos quieren que deje bien claro que no queremos pasar por el tubo. Denunciaremos, protestaremos, nos movilizaremos y nos plantaremos contra cualquier nuevo abuso. En todo caso, si quiere, le sugiero una solución posible: cierre las autopistas en bancarrota, ciérrenlas; que dejen de provocar pérdidas. Olvidemos el error histórico que se ha cometido en las desmesuras del pasado y nosotros ya le pagaremos una placa funeraria que diga: *Sic transit gloria Madrid*. Seguro que nos acabaremos entendiendo por esa senda.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra la diputada doña Ana Oramas, de Coalición Canaria.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO:** Señora ministra, quiero agradecerle —pedimos la comparecencia para el tema de Spanair, pero hablaré de otras dos cosas también— por un lado la intensa comparecencia que ha hecho, detallándola, y además quiero expresarle aquí mi felicitación por la gestión de la crisis y agradecerle que nos tuviera perfectamente informados durante las veinticuatro horas de todas las actuaciones, de los problemas generados en los aeropuertos canarios, llamando personalmente y sobre todo resolviéndolos, evitando que viviéramos los caos que tuvimos en otros determinados momentos. Por ejemplo, en Canarias, en el tema de Lanzarote fue vital su intervención y las actuaciones que se estuvieron llevando a cabo, y en ese sentido tengo que agradecerle como canaria, sabiendo la importancia de la imagen en una gestión de crisis, que se pusiera al frente de la misma y la información que dio a esta portavoz.

Como muchas de las cosas que ha dicho las tenía reseñadas para mi intervención, no las voy a reiterar. Spanair ha afectado mucho a Canarias, porque hemos perdido una compañía; hemos perdido frecuencia, hemos perdido vuelos y el número de operadoras, y, como dijo usted, ha habido una afección de precios. Hablamos —usted misma lo ha dicho— del caso de Barcelona a 800 euros, que es una cosa inadmisibles. Usted sabe que el director general de Aviación Civil ha estado reunido con el Gobierno de Canarias, y se está haciendo un seguimiento. Exigimos —me alegro de que usted lo manifeste— que se siga haciendo ese seguimiento, y, si no, se harán las denuncias correspondientes en la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia porque ha habido acuerdos y determinados precios que todavía están por ver. El director general de Aviación Civil ha dicho esta semana en la reunión que ha tenido con el Gobierno de Canarias que el dato de los residentes trimestrales que tendrá en próximas fechas va a ser un buen indicador de la posible modificación de precios para tener la información exacta; es un dato que va a tener en los próximos días el ministerio. Es importante seguir trabajando, porque ha habido también una tibia respuesta en la cobertura de los *slots* abandonados por las otras compañías. Para Canarias la conectividad es fundamental; vivimos de eso y creemos que también es importante la convocatoria por la Comisión Mixta Estado-Canarias para el seguimiento de las obligaciones de servicio público como una vía para mantener actualizado dicho instrumento, pero también para tenerlo en reserva en la declaración de interés público, como en otras regiones ultraperiféricas, por si fuera necesaria la intervención, como esa intervención que usted ha manifestado respecto al tema del transporte Gomera-El Hierro fundamentalmente con Gran Canaria y Tenerife. Esperamos seguir trabajando conjuntamente, y sería importante que esa

convocatoria de la Comisión Mixta Estado-Canarias se hiciera en las últimas fechas.

En cuanto a la comparecencia sobre la gestión de los aeropuertos, que yo no le pedí, sabe que este es un tema estratégico para Canarias. Sé que el presidente y el consejero de Canarias han manifestado que Canarias desea que haya un control público de la gestión de los aeropuertos canarios dado su carácter estratégico, pero hay que buscar unos sistemas de gestión en los que puedan tener participación las instituciones canarias, la Administración central, la autonómica, la local y los representantes de los operadores. Usted anuncia los comités de coordinación aeroportuaria, y también estaban los famosos comités de ruta. Puede ser un avance, pero desde luego en Canarias no renunciamos a tener esa cogestión, con una especie de AENA paralela en la propia red de AENA, de los ocho aeropuertos canarios que mueven más de 35 millones de pasajeros y 12 millones de turistas. Esperemos que algún día tengamos ese Estatuto de Autonomía que nos permita la gestión del transporte interinsular como estaba aprobado en esa reforma del estatuto que su partido apoyó en su momento. En cualquier caso, los temas de comunicación con África, los de conectividad de Canarias, la gestión aeroportuaria tienen que ser tratados en conjunto entre el Estado y Canarias, y en ese sentido confío en que usted siga trabajando con Canarias.

Ahora le planteo el último asunto. Me hubiera gustado poder comunicárselo antes —porque sé que usted es una persona seria y se ocupa de los asuntos—, pero me ha sido imposible, porque parece ser que la última reunión fue ayer. Se trata de un tema gravísimo que afecta a Canarias, y estoy convencida de que usted —no le pido respuesta hoy porque a lo mejor no lo sabe— en las próximas horas se podrá ocupar de ello, suministro de combustible en el aeropuerto de El Hierro. Como usted sabe, AENA sacó a licitación el suministro de combustible. No se presentó nadie porque no es viable económicamente. Se sabe cuál es la solución definitiva —la han aportado AENA y el ministerio para el próximo concurso, pero será dentro de un año—: que se saque conjuntamente el aeropuerto de El Hierro, y el que tenga Tenerife o Gran Canaria —si es negocio— lleve el de El Hierro, pero a partir del 31 de marzo queda sin suministro el aeropuerto de El Hierro del repostaje de combustible. Eso afecta a las aeronaves de emergencia de la siguiente forma. Afecta porque, primero, los aviones de incendios que contrata la propia Administración General del Estado no podrían actuar en El Hierro; segundo, Salvamento Marítimo no podría actuar en El Hierro; tercero, tampoco las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; cuarto, y lo más importante, los servicios sanitarios nocturnos de helicópteros para desalojo de enfermos graves en El Hierro no podrían actuar. Ni España ni Canarias pueden permitir que durante los próximos nueve meses, hasta que se realice el concurso, El Hierro se quede en esta situación. Le doy el dato del año pasado: 87 personas fueron trasladadas por el helicóptero del SUV. Hay dos soluciones que manifesté ayer

AENA al Gobierno de Canarias, que son o una orden ministerial que declare el servicio público o unas instrucciones a AENA para que se firme el convenio con Cepsa-Aeropuertos para el suministro hasta que esté adjudicado el nuevo concurso. Esos son aproximadamente 10.000 euros mensuales, que pueden parecer mucho, pero no podemos tener una situación de emergencia en una isla donde viven 10.000 personas, cuando viene además la temporada de verano y de incendios. No podemos encontrarnos con que ni las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, ni los aviones que contrata la Administración General del Estado, ni los helicópteros de emergencia sanitaria pueden aterrizar en El Hierro porque no pueden repostar, y es necesario por ese tipo de aviación. Le pido a la ministra, conociéndola y sabiendo cómo se ocupa de los asuntos, a pesar de la urgencia, que el día 31 de marzo la isla de El Hierro no quede sin suministro de combustible para emergencias.

Le agradezco muchísimo su comparecencia y espero que en el tema de gestión aeroportuaria se ponga, por un lado, cabeza y rigor, y sobre todo, se considere estratégico que, en el caso de Canarias, la red de aeropuertos canarios siga estando en gestión pública.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra su portavoz, don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU:** Muchas gracias, señora ministra, por lo detallado, exhaustivo y completo de sus informaciones. Me van a permitir también que en relación con la cuestión de Spanair sea también algo exhaustivo, porque creo que vale la pena relatar algunas cuestiones. Quisiera señalar dos principios en los que se ha basado la actuación del Govern de la Generalitat —yo creo que el anterior y el actual— en relación con la viabilidad de la compañía. El primer principio es que el Govern de la Generalitat tenía una responsabilidad debido a que era accionista relevante y no podía dejarla caer, sino que tenía que darse un tiempo para estudiar la situación. Hay que tener en cuenta que Spanair era una de las empresas más grandes con sede en Cataluña con una facturación de más de 600 millones de euros y con miles de trabajadores repartidos por todo el Estado español. El segundo principio es favorecer la conectividad del aeropuerto de El Prat por el papel clave que tiene para la competitividad de la economía catalana. Y el tercer principio es la priorización en la utilización de recursos que los tiempos de crisis y la responsabilidad de la gestión pública exigen.

En los años 2009 y 2010 el Gobierno de Cataluña a través de dos empresas públicas hizo una inversión financiera directa de 60 millones de euros. El actual Govern de la Generalitat mantuvo viva Spanair durante un año gracias a las aportaciones que hizo a la compañía a la espera de encontrar una salida viable para la misma. Nada más entrar, en enero de 2011, la Generalitat inyectó 9,5 millones de euros pensando que, dadas las perspectivas económicas de Spanair, eran suficientes

para todo el año. En mayo se vio que las perspectivas económicas eran peores —todos sabemos lo que ocurrió el año pasado con el sector aéreo—, por lo que fue necesario una nueva inyección de 56 millones de euros. Finalmente, cuando se decidió dar un mes más para permitir que las negociaciones para encontrar socio industrial llegasen a buen puerto se inyectaron 10 millones de euros.

Búsqueda de un camino viable para Spanair. A raíz de una la inyección que tuvo que hacer el Govern de la Generalitat en mayo del año pasado se inició un proceso activo para asegurar la viabilidad de la empresa, que no tenía otra alternativa que encontrar un socio industrial. Se creó un comité de seguimiento y mediante un riguroso proceso de selección se contrató a un banco de inversiones para, trabajando conjuntamente con Spanair, liderar la búsqueda de un socio. Esta búsqueda fue exhaustiva y concluyó con dos manifestaciones serias de interés por parte de Qatar Airways y HN. Pronto fue evidente que conseguir un socio industrial sería un proceso difícil pero no imposible. Se llegó a firmar un memorándum de interés con Qatar Airways, pero al final las cosas no llegaron a buen puerto. En ello tuvo mucho que ver la incertidumbre en el criterio de la Unión Europea en relación con las ayudas de Estado. Ante la imposibilidad de encontrar un socio industrial para la situación de la compañía, el Govern de la Generalitat consideró en la reunión del comité de seguimiento del viernes 27 de enero que no estaba justificado hacer más contribuciones a la compañía. En conclusión, hubiera sido tan irresponsable optar por continuar en enero de 2002 como no continuar en enero de 2011.

Gestión de la crisis. Cuando en la reunión del comité de seguimiento de 27 de enero se consideró que el escenario del cese de las actividades era posible, se citó a las tres de la tarde a las compañías Vueling, Iberia y Air Europa, considerando que podían ayudar a resolver la crisis si finalmente esta se producía. Esta reunión sirvió para coordinar todo el operativo que desplegaron todas las compañías durante el fin de semana y que funcionó correctamente. Durante los tres días posteriores al cese de vuelos de Spanair se logró recolocar 29.461 pasajeros de las compañías nombradas más arriba conjuntamente con Lufthansa y Ryanair. El primer comité de crisis fue liderado por la Generalitat, al que se incorporaron el director del aeropuerto de Barcelona y el director general de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, que, conforme a lo que ha contado la señora ministra, asumió las responsabilidades en función de sus competencias. Durante todo el fin de semana se celebraron en el aeropuerto de El Prat los comités que marcan los protocolos de seguridad, en los cuales todas las administraciones colaboraron —creo— de manera ejemplar.

Actuación del Gobierno de la Generalitat en materia de defensa del consumidor. Desde el momento del cese de actividades de Spanair la prioridad de la Agència Catalana de Consum fue atender a las personas que compraron vuelos de esta compañía, especialmente a las que tenían que volar el fin de semana. El sábado 28 la

Agència Catalana de Consum comprobó que las compañías en las que se recolocaron los pasajeros estaban cobrando las tasas sobre los precios establecidos de recolocación. Se hicieron las gestiones y el Ministerio de Fomento anunció que AENA procedería, tal como ha dicho la ministra, a devolver esas tasas. Hay que resaltar que la única comunidad autónoma del Estado que ha gestionado este sistema ha sido Cataluña, ya que las demás que disponen de este servicio lo han derivado a la Agencia Española de Seguridad Aérea. Durante este periodo se ha puesto en marcha un dispositivo especial con el fin de hacer frente a las reclamaciones por cese de Spanair y dar el asesoramiento correspondiente a más de 3.800 reclamaciones.

Actuación en materia laboral. En el plano social se ha actuado con mucha celeridad por todas partes (trabajadores, sindicatos, el juez, los administradores concursales y también la Consejería de Empresa y Ocupación de la Generalitat). Esta rapidez ha permitido acelerar el derecho al cobro de la prestación del paro, así como de los salarios atrasados y de las indemnizaciones, las cuales tiene que efectuar Fogasa. Sobre la base de la Ley Concursal, cualquier actuación de la autoridad laboral viene condicionada por el juez mercantil, que es quien tiene la potestad de autorizar los expedientes de regulación. La autoridad laboral de Cataluña ha llevado a cabo la gestión de un conflicto colectivo de ámbito estatal, lo cual ha comportado un plus de responsabilidad añadida. El 22 de febrero se logró firmar el acuerdo por el cual los trabajadores aceptan la situación de quiebra de la empresa, la indemnización de veinte días y la constitución de la comisión del plan social encargada de hacer un seguimiento y participar activamente en la recolocación de los trabajadores afectados —en total 2.597, de los cuales 800 en Madrid, 589 en Palma, 426 en Barcelona y el resto en otras provincias—. El 1 de marzo se ha celebrado la primera reunión de la comisión del plan social y a principios de este mes el Servicio de Ocupación de Cataluña ya se había puesto en contacto con cinco aerolíneas y se tenía constancia de que alrededor de un centenar de trabajadores estaban ya en un proceso activo de recolocación.

Señora ministra, estas informaciones pueden complementar las que usted ha dado. Creo que la gestión fue muy correcta; basta recordar —pido a todos los portavoces que repasen la hemeroteca— esa situación —ni una persona tuvo que dormir en el aeropuerto; son palabras que han sido pronunciadas aquí— y lo que sucedió en los casos de Air Comet o Air Madrid, que fueron auténticos espectáculos. Por tanto, la gestión ha sido muy correcta, tanto la del ministerio como la del Gobierno de la Generalitat.

Señora ministra, estamos preocupados por esta situación en relación con la cobertura de vuelos. La información que usted nos da es que estos costes tendrá que asumírselos la Administración del Estado para sufragar obligaciones de servicio público con Baleares y Canarias. En cierto modo, durante estos años los ha sufragado la Administración catalana a través de las ayudas pres-

tadas a Spanair, que cabría también reconocer puesto que tanto los vuelos prestados por Spanair en Baleares como en Canarias creo que eran de plena satisfacción de las autoridades de ambas autonomías. No tengo nada más que decir en relación con Spanair.

Antes de pasar a la segunda cuestión, que es importante —el modelo aeroportuario—, quisiera hacer una pequeña observación. Es un tema que hoy no tocaba, el de autopistas, pero ha habido aquí una referencia a nuestro grupo al respecto. Ofrezco al señor Bosch todo el tiempo que le haga falta a él y a sus diputados para contarles el tema de las autopistas radiales de Madrid, el acuerdo que hubo en una comisión presupuestaria en esta misma Cámara por casi todas las fuerzas políticas, ya que su grupo ha tenido un cierto ánimo de contar cosas como no son. Le voy a contar lo que se hizo, con la voluntad que se hizo, que era justamente hacer viables estas concesiones y que no tuvieran que ser sometidas al amparo y la ayuda del Estado. Algunos también podrían ayudarme aquí, otros portavoces que participaron en una solución provisional pero racional, que era la más barata para las arcas del Estado, de la que no vamos en ningún caso a arrepentirnos, pero nos parece que las cosas hay que contarlas bien. Como veo que reiteradamente usted usa esto con ánimo de agitación, no quiero que se equivoque más, quiero que aprenda, y me ofrezco a dedicarle todo el tiempo del mundo para que no vuelva a equivocarse de forma tan estrepitosa —me imagino que no es su voluntad— en un tema tan serio como este.

Vamos a hablar por fin del modelo aeroportuario. Pactamos con el anterior Gobierno, señora ministra, su modelo de gestión aeroportuaria; no era nuestro modelo pero se le acercaba. Básicamente garantizaba la gestión aeroportuaria y la introducción de mayores cotas de racionalidad que las del modelo existente. Lamentamos que se haya suspendido la aplicación de ese modelo. Es cierto, y usted tiene razón, señora ministra, que al final, seguramente por falta de tiempo, las cosas se hicieron un tanto precipitadamente. Quisiera darles algunos datos. Se dice que no habría habido empresas, pero hoy verán que hay una noticia, a la que pueden acceder hoy por Internet o por los teletipos. Si no recuerdo mal, la licitación por El Prat era de 1.700 millones de euros y por Barajas 3.600 —me puedo equivocar—. ¿Ustedes saben dónde está el aeropuerto de Viracopos? (**El señor Ayala Sánchez: En Brasil**). En Brasil. Ustedes se imaginarán que este no es el aeropuerto de Barajas en tamaño, ni el de El Prat; es un aeropuerto respetable pero relativamente modesto. En un concurso público al que han acudido empresas españolas —que por desgracia no han sido adjudicatarias—, este aeropuerto ha sido adjudicado esta semana a un *pool* de empresas en una concesión muy parecida; el modelo no debía ser tan malo cuando lo están aplicando en otros países importantes, y por cierto funciona bien, y se consiguió la cifra de 1.700 millones de euros por una concesión. Por tanto, haberlos hay. Por cierto, por el de Brasilia, que ya conocemos algo más, pero cuyo aeropuerto tiene menos movimiento que

el de Palma de Mallorca, 2.000 millones de euros, o el de Guarulhos, que es el aeropuerto principal de São Paulo, la friolera de 7.194 millones de euros. Por tanto, postores haylos; cuando no hay postores es si se les dice que no se presenten. El Gobierno en este tema —se lo he dicho a la señora ministra con toda la afabilidad, con toda amabilidad, con todo cariño, si me permite— se equivocó, perdió la oportunidad de ingresar en sus arcas 1.700 y 3.600 millones como mínimo —yo creo que hubieran sido más—, que en estos momentos hubieran ayudado al bueno del señor Montoro a no tener que presentar unas cuentas tan desgraciadas como las que ha tenido que presentar en el mes de febrero. Por tanto, error, señora ministra, creo que ustedes se han equivocado; no todo lo que hacen los gobiernos anteriores está mal: Los amigos socialistas se equivocaron en muchísimas cosas, en muchísimas, muchísimas, y en infraestructuras en muchísimas, pero en algunas acertaron. No vayan ustedes a corregirles justamente en las cosas que acertaron. Creo que hay que corregir las cosas equivocadas pero, si además una cosa que hacen bien nos la cargamos, el tema ya es absolutamente lamentable.

¿Dónde estamos ahora? Estamos donde estábamos en la comparecencia sustanciada aquí con una antecesora suya, con la señora ministra doña Magdalena Álvarez. Estamos mucho mejor porque usted nos trata muy bien, nos da explicaciones, no nos insulta, nos dice las cosas amablemente (**Risas**); o sea, estamos mucho mejor. Pero estamos donde estábamos, es decir, reivindicando la indisoluble unidad no de España, de AENA. Uno puede comprender, señora ministra, que se defienda la indisoluble unidad de España, muy bien, pero la indisoluble unidad de AENA, no. AENA, señora ministra, hace las cosas mal, muy mal. El aeropuerto de Girona el año pasado, según los datos de AENA, perdió un 38,80% de su tráfico; son datos de AENA. ¿Qué empresa pública o privada tiene la ocurrencia cuando se pierde un 40 % de tráfico de subir las tarifas un 20%? Hay que estar loco, señora ministra, hay que estar loco, hay que ser muy mal gestor, hay que ser un irresponsable. Tiene usted que pedir responsabilidad a quien haya dado la orden de subir las tarifas de Girona un 20% cuando en un año ha habido un descenso del 40% del tráfico. AENA hace las cosas muy mal, y lo de la red no sirve para nada, absolutamente para nada.

Señora ministra, yo le pido que recapacite usted. Es lo mismo que le dijimos a su antecesora, aunque no logramos convencerla, al bueno del señor Blanco, sí le convencimos, pero no a la señora Álvarez, doña Magdalena. El modelo de AENA es un modelo caduco, si usted lo quiere vender nos vamos a encontrar con un problema terrible, ¿no? Si usted lo vende al 51%, al día siguiente va a venir el bueno del presidente de la Comisión de Competencia española y el de la europea a decir lo que le ha dicho BAA en Inglaterra, y es que empiece a vender aeropuertos, que empiece a trocearla. Me parece mucho más inteligente una solución como la que se pactó con el anterior Gobierno diciendo: No vamos a vender nada,

que lo de AENA siga en manos públicas, pero vamos a reforzar AENA con más de 5.000 millones de euros, disminuyendo sustancialmente su deuda. ¿Cómo? No vendiendo, simplemente vendiendo concesiones a 20 años. Es decir, mantenemos la titularidad de El Prat, de Barajas, de todos y cada uno de los aeropuertos, pero conseguimos una gestión individualizada, lo cual es objetivamente bueno, porque los diez casos a los que usted hace referencia todos son de gestión individualizada, no hay ninguno donde el sacrosanto principio de la red esté presente.

Señora ministra, se lo digo con toda la afabilidad, con todo el respeto que usted se merece por el intenso trabajo que está llevando a cabo, por la dedicación que usted está prestando, por su capacidad de diálogo, etcétera. Usted se lo merece, pero, por favor, recapacite; alguien le está vendiendo una fenomenal moto en el tema del modelo aeroportuario, alguien la está engañando, alguien la está llevando a un punto sin salida. En el mundo el modelo es una gestión individualizada. ¿Que usted quiere mantener AENA como una empresa potente, capaz de competir? Yo suscribo todo esto. El modelo anterior lo permitía. Esos 5.000 millones que hacía en caja podía invertirlos compitiendo en el mundo y reforzaba AENA, hacía que AENA, empresa pública española, si quiere usted con una parte privada, siguiera siendo líder en el mundo, conseguía que El Prat y Barajas compitieran al máximo, disminuía el déficit público español... Es decir, todo ventajas. Frente a esto ya sé lo que pasa, que algunos no quieren perder sus privilegios, y usted, que tiene un sentido de la administración pública absolutamente loable, que lo ha demostrado a lo largo de toda su carrera política, tiene que poner los intereses de España por encima de los intereses corporativos de quienes solo defienden seguir gestionando sus negocios en el interior de una compañía que no funciona, que no hace las cosas bien.

Yo lamento —usted lo sabe— no poder quedarme más aquí. En el tema del modelo de AENA, lo que usted está contando de que la participación va a ser con esta especie —no sé cómo lo llama— de entidad, de comité, de coordinación, está bien, pero se lo digo con sinceridad por si no se lo ha dicho algún amigo suyo de la sociedad civil catalana— esta no es la solución. Se lo digo con el corazón, no es la solución. No nos engañemos, no perdamos tiempo. Yo creo que usted tiene muchas oportunidades para utilizar instrumentos que favorezcan esta gestión individualizada. Por favor, señora ministra, hágalo cuanto antes.

Segunda cuestión, Girona. Échele usted una ojeada, creo que vale la pena, y eche usted una bronca a alguien. Repito. ¿A alguien se le ocurre, cuando una empresa pierde el 40% de su volumen de negocio, subir los precios un 20%? ¿Tiene algo que ver con querer hacer una gran AENA para competir en el mundo o es simplemente un grandísimo despropósito? Se lo pido incluso por si usted cree en su modelo central para toda la vida de AENA. Incluso para esto le conviene a AENA que no se cometan errores de la magnitud de este.

Siento mucho, porque es una descortesía evidente, no poder quedarme, pero usted sabe perfectamente por qué.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora ministra, por su extensa, minuciosa y concienzuda intervención en las cuatro comparecencias que han tenido lugar a lo largo de hoy. El Grupo Parlamentario Popular muestra su satisfacción y el orgullo de tener al frente del Ministerio de Fomento a alguien que no solo trabaja, que por supuesto trabaja, sino que además también tiene las ideas claras y sabe qué es lo que necesita España y hacia dónde tenemos que dirigir en concreto la política aeroportuaria. Hoy hemos tenido ocasión de comprobarlo en cuestiones tan dispares como el modelo, como la suspensión de una licitación existente, como la actuación frente al cierre patronal de una compañía aérea o frente a la huelga, todavía desgraciadamente amenazando, de Iberia. Por tanto, señora ministra, agradecimiento, satisfacción y tranquilidad en el Grupo Parlamentario Popular. Por fin tenemos un modelo aeroportuario, por fin; por fin tenemos un modelo claro, nítido y definido. Sí, señora ministra, por fin, y digo por fin porque hasta ahora eso no lo hemos tenido en ningún momento en los últimos ocho años. Y además tenemos un modelo coherente, un modelo que patentiza lo que el Partido Popular ha venido defendiendo tanto cuando gobernábamos, hasta el año 2004, como en nuestra labor de oposición, hasta este momento, sin bandazos, sin vaivenes, sin inconcreciones; un modelo de quien sabe cómo se dirige y cómo se articula la política aeroportuaria y aeronáutica. Además, señora ministra, apreciamos que es el modelo que de verdad cree en la red aeroportuaria.

La red aeroportuaria se ha defendido siempre por varios partidos políticos, pero ninguno con la contundencia con que lo ha hecho el Partido Popular. Y no es una cuestión que se hiciera en el Real Decreto-ley de 3 de diciembre de 2010, como aquí se ha dicho; no, es una cuestión que arranca ya desde su creación en el año 1992, que se ha puesto de manifiesto a lo largo de todos esos años y fundamentalmente —porque aquí hemos podido comprobar, como siempre, que hay amnesias selectivas— cuando se aprobó la Ley 9/2010 en la anterior legislatura, una ley pactada por el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular casi en su integridad. Y ahí es donde se separa por primera vez —y dicho en texto legal, señor Simancas, no se le olvide a usted traer siempre rabos de pasa— Navegación Aérea y Aeropuertos Españoles y donde por primera vez se dice algo que el Grupo Parlamentario Popular ha venido defendiendo desde el año 2000. Por tanto, nadie viene aquí a decir cómo se crea la separación entre Navegación Aérea y Aeropuertos Españoles y nadie a decir si cree de verdad en la red, porque hemos visto aquí que efectivamente tenemos un modelo que de verdad cree en la red sin lastre y sin servidumbres, sin ningún tipo de

lastres y sin servidumbres; un modelo para la eficacia y para la eficiencia, que es lo que necesita España, por mucho que a algunos les moleste oírlo. Porque curiosamente —también yo voy a refrescar la memoria con el «Diario de Sesiones»— siempre le toca al Partido Popular deshacer los entuertos y rectificar las decisiones de un Gobierno sin ideas y sin ningún tipo de base. Por tanto, señora ministra, en cuanto al modelo aeroportuario, le manifestamos nuestra satisfacción, nuestro agradecimiento por su explicación y, por supuesto, la tranquilidad que depositamos en el Gobierno de España. Luego haré alguna referencia concreta para aclarar a la Comisión algo que debería estar claro, pero en principio eso es lo que tenemos que decirle de su intervención sobre el modelo aeroportuario.

En cuanto a la paralización de los concursos para la enajenación del 90,05% de las concesiones del aeropuerto de El Prat y del aeropuerto de Barajas, señora ministra, tenemos que manifestar igualmente nuestra satisfacción y tranquilidad por que se haya hecho lo anunciado: paralizar un concurso que era una locura, porque se pretendía sacar a licitación y venta unos aeropuertos cuyas cuentas, hechas por el anterior Gobierno, y como ha dicho perfectamente en su minuciosa intervención la ministra, valían la mitad que en el año 2007; unos aeropuertos que estaban en pérdidas, pero que estaban en pérdidas no solo por el endeudamiento sino por la gestión. Hasta 2005 la gestión de AENA tenía números rojos, cuenta de explotación sin amortizaciones ni servicio de la deuda. A partir de 2006 empieza en números rojos y acumula al final —insisto, en explotación— 18.000 millones. Por tanto, se saca a licitación una organización y unos aeropuertos que valían la mitad que en 2007 y que en los últimos años estaban en unas clarísimas pérdidas.

Hay también una cuestión que hay que aclararle a todo el mundo. No hubo ni un solo concursante, ni uno solo. Solo hubo preguntantes, única y exclusivamente. Hubo seis consorcios que dijeron: Tenemos las condiciones para presentarnos, enséñennos la documentación, enséñennos los papeles. Y cuando esos seis consorcios, efectivamente muy prestigiosos —nada que decir—, acceden a la documentación y a la información que se les iba a facilitar, salieron corriendo. Por lo tanto, no había ni una sola oferta ni iban a presentar una sola oferta. Y es una falacia, por emplear un término bastante educado, decir que alguien del Gobierno actual o de la oposición anterior le dijo a nadie que no presentara la oferta. Eso es una falacia para quien corresponda, aunque se haya ido. Eso es una falacia. Además, venir aquí a comparar con aeropuertos que no sabemos cómo están o venir aquí a jugar con unos ingresos que efectivamente no se iban a producir, no deja de ser un discurso absolutamente demagógico.

Señora ministra, también hemos comprobado a lo largo de hoy varias cosas: una, que no hay peor ciego que el que no quiere ver ni peor sordo que el que no quiere oír, porque tratar de comparar las situaciones de la pasada legislatura con la actual es clarísimamente seguir sentado en la amnesia. El señor Blanco, desde diciembre de 2009 —que fue la primera vez que habló—

hasta abril, mayo o junio de 2011, habló de cuatro modelos aeroportuarios distintos y contradictorios entre ellos. Por tanto, no se puede decir con ninguna claridad que aquí había un modelo aeroportuario que estaba funcionando y que ahora nosotros somos los que lo hemos desbaratado. En absoluto. Insisto, hemos defendido lo que siempre hemos defendido.

¿Usted quiere «Diario de Sesiones»? Tome usted «Diario de Sesiones», señor Simancas. «Diario de Sesiones»: Todavía no sabemos de verdad qué es lo que usted quiere, porque ¿cuál es el modelo que usted va a implantar y cuándo? Usted siempre improvisa ante cualquier cambio y, siempre, patada hacia adelante. Confunde usted privatizar cuando habla de concesionar. Mezcla usted vender y confunde lo que es externalizar con liberalizar. ¡Atienda, señor Simancas! **(Rumores)**. Señor Blanco, no es el mejor momento de vender. No es el mejor momento de vender, eso es lo que ha dicho el Grupo Parlamentario Popular ante las declaraciones a las que usted ha hecho referencia antes. No se ha preparado AENA para un proceso de enajenación, privatización o escisión. Eso es lo que ha anunciado la señora ministra hoy, un proceso para preparar a AENA para que pueda enajenarse, privatizarse o escindirse. Eso es lo que sí ha hecho la señora ministra, y les advertimos de que ustedes no estaban haciendo las cosas bien hechas, desde el primer día les dijimos que era una barbaridad y desde el primer día, y no engañamos a nadie, dijimos que así no se podía hacer. Por lo tanto, insisto, señora ministra y la vuelvo a felicitar, ya habíamos dicho nosotros que así no se podían hacer las cosas. Antes lo he dicho: 1.819 millones de pérdidas de explotación desde el ejercicio 2006 hasta el ejercicio 2010, porque de 2011 no conocíamos todavía las cifras. Esa es la maravillosa gestión, como siempre, de los gobiernos socialistas. Mire, señor Simancas, le voy a leer otro trozo del «Diario de Sesiones» que también le va a gustar a usted mucho: Esta es la mejor demostración de que a los Gobiernos del PSOE y del PP se les puede llegar a aplicar la fábula de la hormiga y la cigarra. ¿Se acuerda usted que está en el «Diario de Sesiones»? El PSOE todo el tiempo cantando y de juerga y el PP trabajando, la única diferencia es que en la fábula la cigarra es la única que pasa hambre y aquí es por su culpa por la que pasan hambre todos los españoles. ¿Se acuerda, señor Simancas? «Diario de Sesiones», para que usted sepa qué es lo hemos dicho desde el Partido Popular con respecto a su modelo y con respecto a la aceptación o no y a la crítica de las cuestiones que estaban llevando a cabo.

Señora ministra, con respecto a su minuciosa exposición de la actuación en la crisis de Spanair, evidentemente, el Gobierno —no nos sorprende— ha cogido el toro por los cuernos y no solamente ha puesto remedios sino una serie de medidas necesarias para que esto no vuelva a ocurrir. Lo ha dicho el señor Macías y no tengo ningún inconveniente en volver a repetirlo: qué diferencias con Air Madrid en el año 2006 y con Air Comet en el año 2009. Qué diferencias. Desde luego, no se puede decir tampoco que no hubiéramos anunciado desde el

Partido Popular que la operación de Spanair era un auténtico fiasco. En enero de 2010 —a usted que le gusta tanto el «Diario de Sesiones»— ya anunció que la intervención del Gobierno catalán en la operación de Spanair era un auténtico fiasco y un desastre, como se ha comprobado finalmente. Ahora va a resultar que es la ministra de Fomento la responsable de que haya cerrado Spanair. Parece que eso se deduce de sus palabras, parece que cuando los directivos esa misma tarde todavía ocultan cuál es la situación tenía que haberse reaccionado antes. Hombre, vamos a ver, para previsión de la situación que se está avecinando la que tuvo el Gobierno el 3 de diciembre, que tuvo que declarar el estado de alarma cuando a pesar de que llevaban diez o quince días con los controladores en Santiago sin servicio no fueron capaces de prever nada y pusieron a España en un estado de alarma por la magnífica previsión del Gobierno socialista. Eso sí que fue un buen trato a los ciudadanos, eso sí que fue un buen trato a los usuarios y eso sí que fue un buen trato a todo el mundo para que no sufrieran perjuicios, el que tuvo el Gobierno socialista previendo el 3 de diciembre de 2010 el cierre del espacio aéreo español; maravillosa la actuación en aquel momento.

Tampoco podemos olvidar ni dejar de decir que aquí hay un fracaso de una compañía y, por ende, de sus accionistas y administradores —que a lo mejor hay alguna responsabilidad— que han puesto dinero público, no como cualquier accionista que ha puesto el de sus bolsillos, sino que han puesto dinero público, ese que luego se mira con lupa a ver dónde se gasta o dónde se vuelve a gastar. Claro, si ya hubiéramos tenido la ley de transparencia que ha anunciado este Gobierno probablemente cuestiones de estas no se podrían hacer. Y, a lo mejor, cuando se resuelva el concurso que está ahora mismo en trámite, hay alguna responsabilidad de los administradores que entra dentro de la Ley Concursal y de alguna más. Por tanto, es delicado que aquí se venga a leer el manifiesto del Gobierno del señor Mas, que parece que no tiene tiempo en el Parlament de Catalunya y tiene que venir un representante suyo a leerlo aquí —como ha hecho el señor Macías—, a decir las bondades de la gestión de los gobiernos catalanes cuando puede ser que a lo mejor haya algún tipo de responsabilidad. Se quiere confundir y mezclar lo que son ayudas públicas a una compañía aérea con las ayudas promocionales, pero hay una pequeña diferencia. ¿Y saben ustedes por qué, señor Simancas, que le hace a usted tantísima gracia? Pues porque precisamente la operación de Qatar Airways no se pudo consolidar porque Qatar Airways tenía miedo y sospechas más que fundadas de que Europa iba a sancionar a la compañía por las ayudas recibidas del Gobierno catalán. Por eso se deshizo la operación de Qatar Airways y no por otras razones, y eso debería escucharlo bastante más gente en esta sala, porque esas cuestiones no les gusta oír las a nadie. **(El señor Bosch i Pascual: No es verdad; no es verdad)**. Pero esa es la verdad y hay que decirla.

Por tanto, señora ministra, el Ministerio de Fomento reaccionó a tiempo, minimizó absolutamente las conse-

cuencias y ha adoptado las medidas para que no vuelva a suceder. Si otro Gobierno hubiera adoptado las medidas que usted ha adoptado ahora, en situaciones bastante más graves como fueron las de Air Madrid o la de Air Comet, si se hubieran adoptado en su momento esas medidas que ahora el sentido común ha hecho que adopte la ministra, no se hubiera producido la situación de Spanair, porque hubiéramos previsto con suficiente antelación esas cuestiones y hubiera habido responsabilidades previas y garantías. Estamos en lo mismo: gestión socialista, ancha es Castilla, y gestión rigurosa de no solamente actuar inmediatamente sino prever que no pase en el futuro; prever que no pase en el futuro.

Alguna referencia mínima tengo que hacer a la huelga de Iberia. Creemos —se lo han dicho también los demás grupos parlamentarios— que hay una buena gestión, unas medidas adecuadas y diligencia en el funcionamiento. Lamentamos la situación. Desde el Grupo Parlamentario Popular, señora ministra, queremos decir también que lamentamos que no se aclare esta situación e, igual que usted ha hecho, creo que nos tenemos que unir al llamamiento a todas las partes afectadas, a la empresa y a los trabajadores, para que lleguen a un acuerdo. España no se puede permitir en la situación actual que su compañía de bandera, una compañía que además está en un proceso de fusión con una extranjera, esté ahora generando las dudas que está generando y perjudicando fundamentalmente nuestra economía y un sector como el turístico en el cual en el futuro inmediato, Semana Santa y vacaciones de verano, España tanto tiene que ofrecer y tanto tiene que recuperar. Por tanto, por nuestra parte, que ese llamamiento sea el que no haga cejar al ministerio en intentar alcanzar un acuerdo hasta el último segundo anterior a que se consolide la convocatoria de la huelga.

Acabo definitivamente. En el Grupo Parlamentario Popular, señora ministra, como usted sabe, señor presidente, escuchamos a todos y cada uno de los grupos parlamentarios, lo que pasa es que cada uno arrastra sus propias frustraciones y sus propias fantasías. Nos parece muy bien, pero lo que no se nos puede decir a nosotros es que las compartamos. Cada uno tendrá que apechugar con lo suyo, sobre todo porque quien no quiere tampoco compartir los principios que cohesionan la convivencia, la sociedad y el Estado no puede venir a darnos a nosotros lecciones de nada. Señora ministra, estamos a su disposición y encantados de escucharla. Termino volviendo a felicitarle por sus cuatro intervenciones en la tarde de hoy. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Llevamos tres horas y veinte de Comisión. Vamos a parar diez minutos para que la señora ministra tenga un respiro y pueda contestarles a todos ustedes. Reanudaremos la sesión a las siete y media. **(Pausa).**

Reanudamos la sesión con la intervención sin límite de tiempo de la señora ministra para dar respuesta a las cuestiones planteadas en el debate. Tiene la palabra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Muchas gracias, señorías, por todas sus intervenciones. Voy a procurar ir dando respuesta a todos y cada uno de los portavoces que han intervenido. La señora Oramas me había pedido que su respuesta fuera en primer lugar, pero veo que ahora no está en la sala, por tanto, cuando se incorpore daré respuesta a su petición.

En primer lugar, me gustaría responder a la intervención del portavoz del Grupo Socialista, señor Simancas, y decirle que agradezco todas y cada de las palabras de su intervención. Se lo agradezco porque lo que dice siempre me lleva a la reflexión, algo que, como sabe, es cosa importante en la vida, y sobre todo porque siempre le escucho con atención para ver si usted presenta alguna alternativa o alguna propuesta con respecto a algún tipo de materia del ministerio y, frente a eso que usted dice de intervenciones vacuas, pocas responsabilidades e inconcreciones, siempre me encuentro con una intervención sin una sola propuesta. Yo creo que todos, con independencia de lo que nos toca en cada momento, ya sea en el Gobierno o en la oposición, deberíamos contribuir a mejorar el país, y para mejorar el país no vale con venir aquí y dedicarse a decir que el Gobierno no concluye, que no dice lo que usted quiere oír. Aquí hay que venir a decir también, porque usted representa al principal partido de la oposición —se lo he recordado algunas veces—, qué queremos realmente para el futuro de un sector tan importante como del que estamos hablando.

Usted empezó diciéndome —parece que las intervenciones las prepara conmigo también— que habían definido ya en abril de 2009 el modelo aeroportuario y que ese acuerdo del Consejo de Ministros, que fue dos años y medio después, fue premeditado, es decir, que sabían ustedes lo que hacían. Me llama mucho la atención, señor Simancas, porque que dos años y medio después uno lleve un acuerdo al Consejo de Ministros, que no le pida informa al Servicio Jurídico del Estado, que vaya sin informe del abogado del Estado y que diga cosas totalmente diferentes a las que dice la ley que han aprobado y que pasen directamente de ley a acuerdo de Consejo de Ministros parecería que no habían pasado dos años y medio, sino dos horas y media.

Señoría, cuando usted dice lo que dice creo que conoce el contenido del acuerdo y usted seguro que conoce también los estatutos, esos estatutos que se llaman Sociedad Estatal-Consejo Rector del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Seguro que usted los conoce y si usted los ha leído sabe perfectamente que no se compadecen con la ley que aprobó el Gobierno. Es de ahí de donde viene el problema, porque lo único que dice la ley que aprobó el Gobierno —en la participación— es cómo se crearán los comités de participación, pero lo que dice el acuerdo del Consejo de Ministros son cosas bien diferentes. Por cierto que para este acuerdo, como le insisto, su Gobierno no pidió informe al Servicio Jurídico del Estado. Por lo tanto, para mi ese modo de actuar se llama chapuza en términos jurídicos, chapuza jurídica, ¿eh?, no he dicho otra cosa.

Le ha respondido con amplitud el portavoz del Grupo Popular. Cuando usted habló de que todo el mundo estaba tan interesado que es que se desvivían por el modelo debe ser que no hablaron con usted, porque conmigo, aunque me incorporé después, sí que han hablado. Algunos de ellos habían optado por informarse de lo que iba, pero lo que estaban viendo es que el modelo que se estaba planteando estaba hecho en un momento complicado, y sobre todo hay una cosa, señor Simancas —a mí ya sabe que me gusta hablar para que me entienda todo el mundo—. El modelo consistía en que ustedes sacaban una concesión y la sacaban en el momento peor, en el momento en que AENA estaba peor valorada. Hacían una concesión, imagínese, a cualquiera de los concesionarios que ustedes conocen o a algunos que venían de otros países en asociación, en UTE con alguna empresa, por ejemplo, de construcción española. Se presentan y después el que va a controlar la concesión es una sociedad que se llama consejo rector en el que participan personas de la sociedad civil y otras instituciones. Yo pregunté a los posibles concesionarios si les parecía que este sería un modelo razonable. A usted le dan una concesión y a usted quien le controla es una sociedad estatal, sociedad anónima por cierto, señorías.

Ya sé que puedo cansarles, pero me gustaría decirles con qué capital se constituía. El capital social del Consejo Rector del Aeropuerto de Barcelona se constituye con un capital social de 61.000 euros representados mediante títulos y dividendos en 61 acciones nominativas de 1.000 euros cada uno, de un valor nominal cada una de ellas que se enumerarán de la 1 a la 61. Es decir, estábamos creando una sociedad con 61.000 euros, señorías. Esto es exactamente el modelo. Esto es un modelo, ¿se dan cuenta, no? Es un modelo en el que yo creo una sociedad de 61.000 euros de capital social para que la concesionaria le pida y le planifique, porque es la responsable del seguimiento. Señorías, este es un modelo maduro como ven, estaba perfectamente maduro. Era un modelo en que 14.900 millones de deuda eran los 14.900 millones a los que tenían que hacer frente AENA y el resto de los aeropuertos de España, frente a esos ingresos sobre los que se ha dicho aquí en algún momento qué bien le vendría al Estado ingresar 3.000 millones. Pero el Estado no está para ingresar 3.000 millones ni 1.500. Para lo que el Estado está es para garantizar que un servicio público que es el transporte aéreo sea un servicio de calidad, sea un servicio cohesionado y sea un servicio que pueda ser viable, porque aquí, como ha recordado alguno de los miembros de esta Comisión, tenemos que dar servicio aeroportuario en Canarias, en la isla de El Hierro, en Melilla o en Ceuta. Por lo tanto, de lo que estamos hablando aquí es de un modelo que pueda ser viable. Entiendo que a algunos no les guste mi concreción. Mi concreción consiste en decirles que vamos a hacer posible poner en valor los aeropuertos españoles.

Claro que digo que hay inversiones bien hechas, pero, señorías, tengo que explicarles a todos ustedes —seguro que lo saben— que cuando me he encontrado aeropuertos con 2.500 plazas de aparcamiento, más del 80%

vacías, y además con un consumo de luz elevadísimo, a lo mejor les parece una tontería, pero lo que hay que hacer para empezar es apagar las luces y, para seguir, ver qué hacemos con las 2.500 plazas; si no, les cuento las terminales vacías que tenemos en aeropuertos como el de Alicante o el de Santiago de Compostela, que están totalmente vacías. Para nosotros invertir es tener mejores pistas. Para nosotros invertir bien no es hacer aeropuertos mastodónticos ni hacer esas terminales sin pasajeros. Eso es poner en valor. También es poner en valor, señorías, ver cómo pueden ser más eficientes todos y cada uno de los aeropuertos y eso significa ajustar los costes y gestionar con eficacia y con eficiencia, porque los aeropuertos tienen rentabilidad social y generan riqueza. Por lo tanto, hay que contribuir a la generación de riqueza, pero no con 2.500 plazas de aparcamiento, porque AENA no se dedica a los aparcamientos; AENA se debe dedicar a ser un gran operador aeroportuario.

Todos los que estamos aquí somos de una comunidad autónoma determinada, vivimos en ciudades y en provincias y sabemos que cuando la gestión se comparte, cuando esa gestión se puede hacer con rigor pero con la participación de las comunidades autónomas, las cosas van a ir mejor. Por eso soy partidaria, como responsable de este ministerio, de que las comunidades autónomas participen de forma activa, y también, cómo no, de que lo haga el tejido social, porque estamos hablando de promocionar nuestros aeropuertos. Los clientes no van a venir por el arte de birlibirloque. Los aeropuertos, cuando vienen clientes, se convierten en *hub* porque son atractivos y porque permiten la movilidad de las personas a unos costes razonables. Para que haya costes razonables tienen que funcionar bien los aeropuertos. No hace falta ser un experto mundial para saberlo. Esto es saber gestionar la cosa pública, que no es tema menor, y les quiero asegurar que en eso estamos. Estamos, primero, en poner en valor, en ajustar costes, en un plan de actuación en todos y cada uno de los aeropuertos. AENA cuenta con magníficos profesionales, que por cierto tengo que defender hoy en esta Comisión. He escuchado algunas cosas que nunca había oído antes y quiero decir que hay magníficos y excelentes profesionales, que tienen una formación y que llevan ejerciendo en AENA durante décadas, y sin duda alguien debería ser más moderado cuando habla y pone en duda la profesionalidad de quien conforma AENA.

Señor Simancas, le recuerdo que no solamente es hablar o decir que los demás no hacen, sino que es encontrarse, como yo me he encontrado, señoría, con la cuenta de resultados de todos y cada uno de los aeropuertos de España, con su situación financiera y con qué aeropuertos son en los que todos los meses hay que poner dinero para pagar las nóminas, señoría. ¿Sabe usted lo que es eso? Poner dinero de todos los españoles. Eso es lo que alguno ha llamado aeropuertos peatonales. Claro que hay que dimensionarlos y habrá que determinar que todos los aeropuertos tendrán su espacio, pero que tienen que ser rentables necesariamente, rentables económica y socialmente.

Señor Simancas, me ha preguntado por el régimen tarifario aeroportuario. Tengo la impresión de que quien le hizo la nota que usted ha explicado aquí debe de saber que las tarifas vendrán en la ley de presupuestos y por tanto le voy a dar cumplida respuesta en la misma, señor Simancas. Lo que haremos serán unas tarifas equilibradas que permitan que AENA Aeropuertos pueda ser viable y dar un servicio público. Será un sistema muy razonable, mucho más razonable que encontrarse con un agujero de 14.900 millones. Van a pasar años y no van a ser capaces de explicar a los españoles por qué han dejado ustedes una deuda de 14.900 millones. Usted puede decir lo que le parezca oportuno y conveniente. Por supuesto debo decirle que la coherencia la demuestra uno cuando gobierna también. La coherencia es cuando uno gobierna y tiene responsabilidades.

Respecto a que dicen por ahí que hay ansiedad ante el futuro de AENA y que eso puede llevar a la especulación, nadie me ha contado lo de la ansiedad. **(El señor Simancas Simancas: Está en los periódicos).** ¿Sabe lo que me produce a mí ansiedad, señoría? Ver cómo pago los 14.900 millones, ver cómo pongo en valor todos esos aeropuertos que abro por la mañana y pensar de dónde pagamos la nómina. Eso es lo que me preocupa. Eso es lo que me produce ansiedad, señor Simancas. Ojalá les hubiera producido ansiedad a ustedes esta legislatura anterior y así a lo mejor alguno no tendría que hablar de ansiedad.

En cuanto al análisis de rentabilidad, es lo que hay que hacer. ¿Cómo no vas a ver la rentabilidad que tienen tus aeropuertos? ¿Cómo no vas a ver lo que te estás gastando en la luz de esos aparcamientos que son mastodónticos? ¿Cómo no lo vas a ver? ¿Y cómo no vas a ver que lo más importante es ampliar las pistas si lo necesitas? Claro que hay que verlo y por eso para nosotros la clave está en los análisis de rentabilidad y eso es lo que está haciendo el equipo de AENA y todo el personal de AENA. Desde luego, nosotros trabajamos para que AENA sea eficiente y trabajamos para que en todos los lugares de España pueda haber transporte aeroportuario pero más eficaz.

Señoría, usted me habla de Spanair, tengo que decirselo y espero no alargarme mucho. Usted me ha hablado de las lecciones de historia previa. Ya sé que a ustedes a veces hablar de la historia no les gusta, pero hay que recordar algunas cosas, porque, si no, parece que el mundo existe desde el día 23 de diciembre para adelante, que es cuando me he incorporado yo al Ministerio de Fomento, pero existía ya el Ministerio de Fomento antes y existía Spanair y existió, en pasado, un Gobierno de la Generalitat de Catalunya, por cierto, que era el que componía el accionariado de Spanair. Si quiere le doy pelos y señales de quiénes eran los accionistas. Los accionistas eran los siguientes. Fíjese en los accionistas. Accionistas uno, Iniciatives Empresariales Aeronàutiques, Ieasa. ¿Y quién formaba Ieasa? Pues lo formaba una sociedad particular que se llamaba Volcat y luego el Consorcio de Turismo de Barcelona, Catalana d'Iniciatives, la Fira de Barcelona, Avançsa y Cimalsa,

y puedo seguir. Es decir, estaban las instituciones catalanas, estaba en Ayuntamiento de Barcelona, estaba el Consorcio de Turismo de Barcelona y estaba la Generalitat cuando ustedes entran en Spanair. Es decir, entran a formar parte de una compañía y a hacerse cargo de la compañía, pero ustedes, son ustedes los que estaban allí y por eso este es el accionariado de la compañía. Por tanto, pedir explicaciones a quien tuvo que enterarse por una llamada telefónica de qué estaba pasando me parece una irresponsabilidad.

Cuando le he ido describiendo todo lo que ocurrió recuerde que hay un momento que he dicho que llamé a las 08:45 de la mañana a los portavoces de los grupos políticos. Le quiero recordar, señoría, que usted fue el único portavoz, el único, que pasada una hora sacó un teletipo para pedir explicaciones al Gobierno. Sin embargo, el resto de los grupos políticos lo que hicieron fue hablar conmigo, con el Gobierno, para preguntar en qué podían ayudar. Esa fue la diferencia, señoría, y también lo quiero decir hoy aquí. **(Aplausos).** Esa fue la diferencia, un teletipo una hora después, y cómo arrimó el hombro, por ejemplo, el presidente de Canarias, que estuvo permanentemente en contacto con nosotros y con los aeropuertos para que los ciudadanos de las islas no tuvieran ningún percance, o cómo desde las embajadas y consulados de los distintos países en África se estuvo permanentemente en contacto. Esa es la diferencia y por eso, señor Simancas, me llama la atención que, aunque han pasado los meses, usted siga hoy pidiéndole responsabilidades a un Gobierno que lo que hizo fue actuar dentro de sus competencias, actuar con rapidez y no permitir que ni un solo ciudadano tuviera que dormir en el suelo. Por cierto, en las crisis anteriores, tuve que visitar, y lo hice con sumo gusto, a las personas que se pasaron la noche durmiendo en el suelo en el aeropuerto de Barajas, en las crisis que ustedes, esos magníficos gestores, gestionaron en la etapa del Gobierno socialista. Por tanto, la responsabilidad se tiene cuando se asumen responsabilidades y responsabilidad es lo que demostramos nosotros al hacernos responsables de una crisis e intentar atenuarla.

Como usted bien sabe también, en la crisis de Iberia hemos velado en todo momento por ayudar y apoyar, ayudar a que pueda haber un entendimiento en la que para nosotros es una empresa, Iberia, que junto con otras empresas españolas, como sabe, tiene en este momento un conflicto entre la patronal y los trabajadores. En todo momento lo que hemos hecho es intentar que se sienten a hablar, porque no hay nada en el mundo que no se pueda solucionar si se habla y se acercan posturas. Dentro de las competencias que tiene este ministerio, lo vamos a seguir haciendo en todo momento para garantizar los mejores servicios a los pasajeros.

En lo relativo al modelo aeroportuario —antes no se lo he dicho—, también me gustaría resaltar, señor Simancas, que lo más importante es, primero, que el contribuyente, es decir todos y cada uno de los españoles de a pie, tenga que contribuir con el menor gasto posible a mantener ese servicio, es decir, que sea rentable desde

el punto de vista económico, porque, si no, los ciudadanos tendrán que contribuir con sus impuestos a pagar el servicio. Por eso queremos hacer el servicio viable y después en una segunda fase que pueda entrar la participación privada, como se está haciendo en otros lugares.

Se han dicho aquí algunas cosas con respecto a que somos igual que no sé qué país y que no sé qué otro, que no los voy a repetir. Quiero decirles que no se equivoquen —en la defensa a veces se le va a uno la mano—, que AENA es el principal operador aeroportuario del mundo. Por tanto, cuando ustedes hablan de modelos de gestión, no hagan comparaciones que no resisten el más mínimo análisis, porque estamos hablando en España del primer operador aeroportuario del mundo en volumen de pasajeros. Tendremos que hacer todo lo posible por ese modelo del que algunos han hablado, efectivamente de mayor participación, porque ahora es prácticamente ninguna, ahora son los comités de ruta, es que no hay más. Porque cuando se habla de que hay más, me pregunto: ¿qué modelo se pensaba desde el Gobierno socialista para lo que no era El Prat y Madrid? ¿Qué modelo tenían? ¿En qué habían pensado? ¿En que unos eran de primera y otros de segunda? ¿El de Santa Cruz de Tenerife ya era un aeropuerto distinto? ¿Ese no podía participar? Ese no participaba. Participaban unos sí y otros no, o sea, la España de dos velocidades.

Nosotros vamos a trabajar por seguir haciendo posible que España siga siendo un referente y un gran operador. Vamos a trabajar con las comunidades autónomas y con todos los grupos políticos para que esa participación sea real y que se puedan planificar entre todos, con las comunidades autónomas, esos aeropuertos que tienen que tener una actividad comercial importante y también una actividad de buscar clientes muy importante para ponerlos en valor, que pueda entrar capital privado y podamos hacer realmente de todos y cada uno de nuestros aeropuertos una red viable y eficiente.

Contesto ahora a la señora De las Heras. Siento que no esté aquí, pero me gustaría hacer varios comentarios sobre su intervención. Primero, que por supuesto, señora De las Heras, la reestructuración de la que estamos hablando nunca afectará a lo que es esencial y la primera prioridad, que es la seguridad, porque la seguridad hablando del sector aeroportuario, como de todos los tipos de transporte, es clave, como saben, y para nosotros va a seguir siendo la clave. Por tanto, donde nosotros vamos a hacer economías es en aquellas cosas que son superfluas y desde luego vamos a hacer posible que nuestros aeropuertos sean rentables, pero nunca a costa de la seguridad.

Ha hablado también de los trabajadores, de las garantías laborales de los trabajadores de AENA. Quiero decirle que en todo momento vamos a respetar esos derechos y esas garantías. Creo que ella se refería —siento que no esté aquí— a un grupo de trabajadores de AENA que están haciendo tareas a través de Ineco, una empresa pública del Grupo Fomento. Son 9 trabajadores que hacen una función que antes hacían los controladores, y hay personas en AENA que quieren que, aunque esas personas hacen esa función, se contrate a otras 9 y eso es

en lo que en este momento —hoy mismo ha habido una reunión— se está trabajando, es decir, nadie ha ido a la calle, no. Lo que se está pidiendo es que para la función que ahora hacen 9 personas desde Ineco se contrate a otras 9. Por eso la actitud de AENA —está aquí su presidente— es de diálogo, diálogo y diálogo, diálogo con todos los trabajadores de AENA para buscar las mejores condiciones posibles para todos y cada uno de ellos.

La señora De las Heras se ha referido a otro tema que tiene relevancia, el de Sepla e Iberia. Le transmito lo mismo que le he dicho al señor Simancas, que vamos a seguir trabajando para que la falta de diálogo que pueda haber en este momento no se produzca y pueda haber un entendimiento. Me ha preguntado también —creo que fue ella— por el Notam, que es la publicación que se hace desde nuestra área de seguridad aérea. Esta mañana se ha publicado un Notam para la huelga que tiene un impacto operativo. Ese es el requisito que se ha de cumplir, según la normativa OACI. En el caso del sistema de dirección de plataforma, no se hizo porque no tenía impacto en lo que se conoce como operación, sino que se cambió a los recursos que hacían ese trabajo. En esos casos no es requisito, según normativa comunitaria, el Notam, pero hoy por la mañana sí se ha publicado el correspondiente Notam concerniente a la huelga general del día de mañana. También quiero decirles que en todo momento se vela permanentemente por el cumplimiento, cómo no, en algo tan serio, de la normativa comunitaria.

Por otro lado, la señora De las Heras dijo que AENA es inmovilista. No, AENA lo que está haciendo es gestionar con rigor y por eso desde el primer día lo que está haciendo el equipo directivo de AENA es ver de qué manera saca del atolladero la situación que se ha encontrado y cómo lo pone en valor. Si eso es inmovilismo, bienvenido sea el inmovilismo. Estamos hablando de cómo poner en valor los aeropuertos, de cómo enfocar las inversiones que se van a realizar en el ejercicio 2012. Lógicamente, hay terminales que están en marcha, que tienen una ejecución del 80% y hay que pagarlas. No podemos dejar una obra a medias, pero desde luego las inversiones que se están haciendo son para mejorar las pistas de vuelo y los sistemas de seguridad.

Doña Laia Ortiz ha intervenido también y quiero darle las gracias. Ha hablado de austeridad y de eficiencia y estoy totalmente de acuerdo con ella. Es importante —ha dicho—, sobre todo hablando de Spanair, pensar en los 4.000 trabajadores. Quiero transmitirle que he estado hablando de forma permanente con todas las compañías, dentro de la competencia que tiene el Estado, para intentar minimizar el problema de los trabajadores. He hablado con todas las compañías para que los trabajadores de Newco —que saben que es el *handling*— puedan incorporarse en el *handling* que opera también para otras compañías. En el caso de los TCP y de los pilotos también estamos hablando de forma permanente para su reubicación. No tengo una compañía aérea en el ministerio, no la tengo; si tuviera una compañía aérea nacional, podría hacerlo. Lo que tengo que hacer como ministra es trabajar sin descanso para intentar solucionar

los problemas de los trabajadores y que esa reubicación o recolocación sea lo más rápida posible. *De facto*, tengo datos de que en algunos grupos la recolocación llega ya al 20%, aunque en otros grupos hay mayor dificultad.

Me ha hablado del modelo centralista. No me gustan los modelos centralistas. He vivido el nacimiento de la España de las autonomías y he vivido la gestión centralista y me encuentro mucho más cómoda en una gestión descentralizada en la que comunidades autónomas, ayuntamientos y Estado puedan llevar a cabo una mejor gestión. Por eso, en este modelo me encontrarán y en ese modelo de participación de las comunidades autónomas es en el que estamos trabajando. Desde luego, no me gusta el modelo centralista.

Ha hablado de la no privatización. Estamos pensando en un modelo en el que sea el Estado quien siga teniendo el control de AENA, porque para nosotros el gran operador aeroportuario es un elemento clave y es parte de la esencia del Estado, pero creemos que debe entrar capital privado a formar parte de AENA, porque va a introducir una mayor eficiencia y va a ser determinante para el futuro de AENA. Como he dicho en esta Cámara, nuestros aeropuertos tienen la capacidad de crecer de manera importantísima, cosa que no tienen otros *hubs* europeos. Nosotros en los próximos años podemos crecer en algunos casos más del 40% y todo eso es lo que hay que seguir poniendo en valor.

Me hablaba del diálogo. Estamos dialogando con las comunidades autónomas, con las administraciones y también con las empresas. No creo que sea pecado dialogar con las empresas. Hay que sentarse con las empresas porque son las que están operando las líneas aéreas. Claro que tenemos que hablar. Por un lado me piden que hable con las empresas para que recoloque a los trabajadores y por otro me dicen que no hable con las empresas. ¿En qué quedamos? ¿Hablo o dejo de hablar? Tendremos que hablar con las empresas del sector para saber de qué modo pueden contribuir a que funcione mejor el sistema aeroportuario.

Voy a contestar a la portavoz de Coalición Canaria, porque sé que tiene mucha prisa. **(La señora Oramas González-Moro: Ya no).** Si no la tiene, lo haré de la misma manera, porque usted me lo ha pedido. Muchas gracias, señora Oramas, por su intervención. Gracias por el apoyo que nos dieron en todo momento el grupo que usted representa y el Gobierno de Canarias, porque de ese modo pudimos solventar muchos problemas, especialmente en la isla de Lanzarote. Quiero contestarle a dos temas específicos que me ha planteado. En primer lugar, me referiré al seguimiento de la evolución de los precios. Como le he dicho, tengo una gran preocupación y vamos a seguir analizando día a día qué está pasando con los precios por si tuviéramos que tomar alguna otra decisión. Puedo anticiparle ya que la Dirección General de Aviación Civil va a convocar de forma inmediata la Comisión Mixta Fomento-Canarias para seguir evaluando la evolución de los precios, así como las obligaciones de servicio público por si hubiera que tomar alguna otra decisión.

En relación con los *slots*, se han liberado todos los que tenía Spanair en Canarias y que ascendían a 4.500. Hasta la fecha se han asignado 1.435 *slots* en los aeropuertos canarios. Nuestra intención es intentar optimizar y mejorar los precios. Sabe que es un sector liberalizado, pero, eso sí, vamos a velar por que se respete la competencia y ante el más mínimo signo o síntoma de que se esté vulnerando la competencia, sepa que vamos a actuar con toda contundencia y rotundidad, porque eso va en detrimento de los derechos de los ciudadanos de Canarias que, como sabe, en muchos casos no tienen ninguna otra alternativa para su movilidad.

También me ha preguntado por el suministro de combustible en la isla de El Hierro. En este sentido, me han informado los servicios técnicos de los antecedentes que había, del almacenaje de combustible que tomó el aeropuerto en su momento y del convenio que se había establecido; desde luego mantendrán un diálogo permanente para solucionar los problemas y evitar que no haya ningún tipo de inconveniente dentro del ámbito de las competencias de AENA Aeropuertos y del operador aeroportuario. Sepa usted que este asunto del medio de transporte de emergencias es para nosotros muy importante; si no cubrimos eso, no cubriremos nada, por lo que tenemos que hacer frente no solo a lo que van a ser las emergencias, sino a que haya suministro de verdad en la isla de El Hierro. Me van a pasar una nota a lo largo de esta tarde-noche, he pedido a los servicios que hablen con los responsables de la isla de El Hierro y espero que cualquier tipo de problema se pueda solventar en las próximas horas.

Se ha referido a otro tema que creo que es relevante, y es dar cada vez un mejor servicio a Canarias a través de las OSP, de las obligaciones de servicio público. Nosotros estamos trabajando ya en la orden ministerial y, desde luego, sepa que no va a aquedar ningún tránsito en Canarias sin ser cubierto por obligación de servicio público cuando el sector privado no quiera entrar a competencia. Lo hemos hecho en Baleares y lo haremos en Canarias, como no podía ser de otra manera. Muchas gracias por su intervención y muchas gracias, como le digo, por la responsabilidad que ustedes también asumieron a lo largo de la crisis para hacer posible que no se resintiera una cosa muy importante, el turismo en unos días claves, la entrada de miles de turistas en toda España, pero especialmente en Canarias, ya que como saben entran por lo aeropuertos. Para nosotros es muy importante mantener esa gran imagen que tienen las islas Canarias con respecto al turismo, así como la actividad de nuestros aeropuertos con la mejor calidad, y desde luego sepa que lo vamos a hacer, al igual que ya estamos trabajando, por cierto, en el control de seguridad, para conseguir las menores molestias; preservar la seguridad, eso sí, con el cumplimiento de la normativa internacional, pero que no se maree a la gente, que se haga con un proceso ágil y, en algunos casos, le diría que hasta no sea humillante, porque tengo la impresión de que a veces no es que te sometan a un control de seguridad sino que te someten a una humillación, y ya somos todos un poco

mayores como para que nos sometan a una humillación; ya sabe a lo que me refiero.

Me gustaría responder a doña Arantza Tapia aunque no esté presente. Quiero que sepa que me llena de satisfacción que la cordura, el sentido común y la sensatez imperen de nuevo en la intervención de su señoría, portavoz del Partido Nacionalista Vasco. Ha hablado de tres temas fundamentales. En primer lugar, de que las ayudas y los recursos públicos deben ser justamente para lo que son los servicios públicos, y aquí quiero entrar en un tema que han tratado no solo doña Arantza Tapia sino alguna de sus señorías, y es el referido a las ayudas públicas a las compañías aéreas. Quiero que sepa que la Unión Europea está trabajando en este momento en este tema para ver si con alguna de esas ayudas, como fue el caso de Spanair, se está vulnerando la legalidad. Nosotros desde luego vamos a velar, en la medida en que tenemos competencias, por el cumplimiento de la legalidad en lo que tiene que ver con las ayudas públicas encubiertas; creo que no puedo ser más clara. También doña Arantza Tapia ha hablado de los retornos económicos y sociales de los aeropuertos; ha hablado especialmente de Hondarribia y del monopolio, del daño que puede hacer el monopolio en algunos casos, sobre todo en aeropuertos pequeños y que no tienen otra alternativa. Quisiera decir a doña Arantza Tapia que llamaremos a los responsables, tanto del aeropuerto de Hondarribia como de la comunidad autónoma, para tratar de ver el análisis de precios que está dando el observatorio, también en Hondarribia. Se ha referido, respecto al tema de Spanair, a los derechos de los trabajadores y agradeció la parte de mi exposición —prácticamente ella es la única que se ha referido a ella— sobre la nueva regulación de los derechos de los pasajeros, que me parece muy importante y puede significar un avance sustancial en el futuro, así como al importante trabajo que estamos haciendo en el marco de la Unión Europea para ver de qué modo puede incidir en la tenencia o no de licencia definitiva o provisional la situación económico-financiera de las compañías. Desde luego, en este momento, insisto y repito, la normativa es muy confusa —no solo lo digo yo, lo dicen otros países de la Unión Europea— y tenemos que trabajar en ella de una manera decidida.

Me gustaría también analizar con ustedes uno de los puntos a los que se refirió doña Arantza Tapia: la buena utilización de los recursos públicos. Sepan mi compromiso para que ni un solo euro se pueda dedicar a aquello que no es necesario. Por tanto, en los aeropuertos notarán en los próximos meses que no va a haber lugar para el despilfarro ni para gastos superfluos o gastos que no sean rentables.

Voy a continuar contestando a don Alfredo Bosch, del Grupo Mixto. No está en este momento, pero no importa, le contesto con sumo gusto. Gracias por esa frase que usted ha dicho de que no tengo alergia a las explicaciones. Es verdad, no tengo alergia a las explicaciones, no tengo alergia a explicarme y estaré aquí siempre que ustedes lo requieran —como lo he estado— para dar la cara —dije que aunque me la partan— cuando hay problemas. La

compañía no había dado señales de vida, ni había llamado para decir que había problemas, y aquí hoy de forma insidiosa —no por el señor Boch— se ha vuelto a insistir en que seguro que lo sabíamos. Señorías, puedo decirles en esta Cámara que quien diga eso, quien diga que lo sabíamos, dice una insidia porque en ningún momento, ni de forma oficial ni extraoficial, nadie comunicó al Ministerio de Fomento que esa compañía que se llama Spanair iba a cesar en su actividad. Nadie. Fue la ministra que les habla —por cierto, desde la Delegación del Gobierno en Coruña, después del trágico suceso que ocurrió en nuestra playa— quien llamó al presidente de la compañía. Por cierto, no lo olvidaré nunca, porque lo que me contestó exactamente el presidente de la compañía es que estaban reunidos e iban a ver qué decisiones tomaban. Esto fue lo que ocurrió y si alguien es capaz de demostrar lo contrario me encantará, porque será una novela para no dormir. A alguno le hubiera gustado que hubiera ocurrido otra cosa, pero lo que ocurrió aquel día fue lo que les estoy relatando. Desde luego, eso es lo que ocurrió y no ocurrió ninguna otra cosa. Señor Bosch, por tanto, gracias; no tengo alergia —claro que no— a las explicaciones. Él habló también de las ayudas a las compañías. Ya he respondido a este aspecto y he dicho que nosotros vamos a velar por la legalidad, pero que cuando yo estaba hablando del accionariado de la compañía Spanair estaba hablando de la participación directa en el accionariado con carácter mayoritario de las entidades públicas catalanas, de un Gobierno bipartito o tripartito, que era el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en aquel momento, y de un ayuntamiento, el ayuntamiento de Barcelona, con un color político en aquel momento, en el momento en que se entra a formar parte de la compañía. El resto, que se cumpla con la legalidad. Pero hay que destacar que hechos como estos solo se han producido una vez, y se han producido con la entrada de las instituciones dentro de la empresa Spanair.

Ha hablado también el señor Bosch del sistema centralizado, del sistema centralista, y quiero decirle que voy a velar —él lo habló por otra cosa, lo de David frente a Goliat— por hacer posible que no haya aeropuertos que sean David y otros que sean Goliat. Me gustaría que los aeropuertos españoles no tengan que decir: yo soy David y tú eres Goliat. No; los aeropuertos, cada uno en su tamaño, tienen que tener rentabilidad, pero no podemos confrontar unos aeropuertos contra otros. Insisto, nuestros aeropuertos no compiten entre ellos. Nuestros aeropuertos tienen que competir con los de otros países en Europa. Nuestra competencia tiene que ser con otros, con los países vecinos europeos.

Me ha llamado la atención una cosa —entre otras— de la intervención de don Alfred Bosch, que dice: ¿quién mandará, señora ministra? A mí lo que me gustaría es venir aquí y decirles qué aeropuerto ha tenido los mejores resultados, pero esto de mandar... ¿Pero alguien cree que el cambio de mando significa que la rentabilidad del aeropuerto va a ser mayor? ¿Alguien aquí ha puesto sobre la mesa un plan de viabilidad de los aeropuertos? Me hubiera gustado que, hoy, los que más pecho han

sacado hablando de modelos y modelos hubieran traído aquí, por ejemplo, el plan de viabilidad del aeropuerto de Girona. Me hubiera gustado y no lo he tenido. O que me hubiera dicho: Mire, señora Pastor, ya sé que este aeropuerto tiene una situación financiera tremenda, así que aquí traigo un plan de viabilidad. No, no he escuchado nada de eso. No he escuchado ningún tipo de alternativa, solo preguntar quién va a mandar. Aquí no estamos para mandar. Aquí estamos para gestionar, dirigir y que esto funcione bien, y si lo puedo hacer en colaboración con otras instituciones me voy a sentir mucho más cómoda que si lo hace solo la Administración General del Estado.

Dicen que las comparaciones son odiosas ¿verdad? Pues, por favor, cuando comparen a España con otros países —y lo digo con humildad— y a AENA con otros operadores lean las cifras y los datos cuantitativos y cualitativos y de instalaciones aeroportuarias de AENA Aeropuertos porque, como saben, estamos a nivel internacional en más de veinte aeropuertos del mundo, lo cual no se debe a mí, sino a la labor que se ha hecho durante décadas en AENA. Desde luego, en lo que no estoy de acuerdo es en el nivel de inversiones, con un apalancamiento financiero impresentable que ha conducido a AENA a una situación lamentable desde el punto de vista económico, y lo repetiré todas las veces que venga aquí. Lo repetiré siempre, porque por muchas veces que lo diga no serán suficientes para que este país no vuelva a cometer el gran error de una huida hacia adelante, de gastar lo que no tenemos. Por tanto, nadie me va a cerrar la boca ni me va a acallar sobre una realidad que estoy viviendo en primera persona. Lo que hay que hacer es arrimar el hombro, y quien tenga maravillosas ideas que no me hable de mandar, sino de ideas para mejorar la situación de nuestros aeropuertos.

Contesto con sumo gusto a don Pere Macias, que ha tenido que ir a presentar un libro, por lo que le felicitamos desde aquí. Yo iba a estar presente pero no he podido acompañarlo. Él, como saben, es un profesional del sector del transporte y hoy presentaba un estupendo libro que recomiendo. No me va a pagar el señor Macias, pero recomiendo su lectura. Gracias, por tanto, señor Macias por el apoyo también de la Generalitat, gracias a la delegada del Gobierno en Cataluña y gracias a todos los responsables de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y, como no, también a la directora de AESA y al director de Aviación Civil por ese trabajo y esos tres días sin dormir. Sé que lo han hecho con sumo gusto, pero quiero que sepan que todos los ciudadanos les estamos muy agradecidos por la gran labor que hicieron. Desde luego, los tres días sin dormir merecieron la pena porque otros sí pudieron tener acceso un poquito antes a lo que eran sus derechos; no a restablecerlos del todo, porque esto no ha terminado todavía, pero seguimos trabajando para restablecer los derechos de los ciudadanos. Muchas gracias también a todos los funcionarios de la Agencia de Seguridad Aérea y a todos los profesionales del ministerio que, como les digo, estuvieron

tres días prácticamente sin dormir y lo hicieron con sumo gusto, pero es de rigor agradecerlo.

Se ha hablado de las autopistas. Esta no es una comparación de autopistas, pero perdonen que tenga que decir que, efectivamente, me he encontrado con autopistas en quiebra, al borde de la quiebra; estaban en quiebra cuando llegué. Qué quieren que les diga; es que yo llevo desde el 23 de diciembre. Estamos trabajando, desde luego. Por cierto, son concesiones del Estado. Ya expliqué el otro día en el Senado cuáles son los elementos que están en el contrato de la concesión y que es el Estado el responsable último, por eso hay que arrimar el hombro, porque lo último que nos podría pasar es que tuviéramos que rescatar el modelo concesional español, que es un modelo de éxito en todo el mundo. Por lo tanto, lo que también habrá que preguntarse es por qué hemos llevado a este país o han llevado a este país a una situación económica en la que la actividad ha caído a menos del 40%. ¿O es que tengo yo la culpa también, que me incorporé el 23 de diciembre? Por lo tanto, claro que estamos ahí porque, desde luego, a riesgo y ventura cada uno tiene que asumir sus responsabilidades pero es verdad que el modelo concesional en este momento está en crisis y muchas compañías tienen un riesgo importantísimo de entrar o están al borde de la quiebra.

El señor Macias también me ha hablado —cómo no— del modelo aeroportuario, del modelo para que se garantice la participación de las comunidades autónomas en la gestión de los aeropuertos y de la sociedad civil. Me ha dicho una frase que entrecomillo: «la indisoluble unidad de AENA». Pero, señor Macias, si nosotros no somos dogmáticos, si nosotros lo que queremos es un modelo AENA Aeropuertos que funcione bien, que gestione bien y que haga posible que a los españoles, si es posible, no nos cueste un euro. Eso es lo que estamos buscando, la eficiencia, y desde luego participando en la gestión las instituciones públicas y también la sociedad civil.

Me ha hablado de las tarifas del aeropuerto de Girona. En este momento cada aeropuerto está trabajando en su sistema tarifario dentro de lo que se encuadra en tipo y nivel de aeropuerto y dentro del tráfico aeroportuario. Lo están haciendo los técnicos de AENA y en los próximos días, como saben, en los Presupuestos Generales del Estado se contendrá la parte correspondiente a las tasas aeroportuarias. Recordé ya antes que las tasas aeroportuarias, tanto de los tráficos aéreos españoles dentro del territorio nacional como de los tráficos a nivel europeo, están por debajo, dos y tres veces por debajo, de las tasas aeroportuarias del resto de los países europeos. Otra cosa distinta es que alguna compañía tome decisiones sobre la base de lo que a ella le gustaría que fueran las tasas aeroportuarias españolas, pero esas mismas compañías deberían pedirles a otros países en los que operan que les pusieran la tasa española, porque si les pusieran la tasa aeroportuaria española les iría muchísimo mejor porque sería tres veces más baja. Estoy siguiendo la prensa europea todos los días para ver por qué alguna compañía se queja en España que tiene las tarifas aeroportuarias tres veces más bajas y, sin embargo, en el país donde las

tiene tres veces más altas no dice nada. Me llama poderosamente la atención pero le seguiré la pista, me seguirá llamando la atención en los próximos meses.

Termino ya, señorías. Dijo el señor Macías que alguien me estaba engañando. Dicen que no engaña quien quiere sino quien puede. Piensen ustedes en nuestra vida personal y en la vida política, seguro que alguno de los que están aquí se ha sentido, no digo engañado, pero seguro que sí se ha sentido defraudado en la vida; fíjense en la vida política cuánta gente se ha sentido defraudada. En la vida pública no hay lugar para el engaño, en la vida pública, en la responsabilidad de un ministro de Fomento, solo hay lugar para dos cosas: una, ser transparente, decir la verdad a los españoles y, dos, gestionar los recursos públicos mejor que si fueran tuyos, y esos son dos de mis grandes compromisos. **(Aplausos)**. Por eso trabajo con todos los equipos de todas las empresas públicas y trabajo de forma ordenada y coordinada, sobre todo aprendiendo mucho de ellos, porque me he encontrado con 60.000 trabajadores de los que estoy aprendiendo todos los días. Ojalá pudieran ellos aprender de mí lo que yo estoy aprendiendo de ellos. Yo lo único que haré será trabajar como todos ustedes piensan que debe trabajar un servidor público, con honestidad, con lealtad al país, contando con todos los grupos políticos y trabajando con rigor. Seguro que nos vamos a equivocar, pero sepan que lo que no vamos a hacer nunca es engañar a los españoles. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente para aclaraciones, un turno de tres minutos. Y seré riguroso.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Con brevedad. Empiezo por lo más grave, los teletipos. Señora Pastor, yo no voy a aplaudirle aquí que usted mantenga informados a los portavoces de la oposición en el marco de una crisis porque esa es su obligación como miembro del Gobierno. No voy a aplaudirle a usted que cumpla con su obligación porque además generalmente lo hace mal y tarde. Hoy, 28 de marzo, su gabinete me ha entregado la documentación que llevó usted a Bruselas para negociar la revisión de las redes transeuropeas de transporte en representación de todos los españoles. Hoy, 28 de marzo. Por tanto, de aplaudir nada; es su obligación. Y si piensa usted que con una llamada va usted a evitar que yo cumpla con mi obligación, como oposición, de denuncia y de crítica pública está usted muy equivocada. Si quiere ver teletipos incendiarios en días críticos repase usted los del señor Ayala después de cualquier atasquito en una nevada gestiona por el señor Blanco. Esos sí son teletipos incendiarios. Por cierto, el señor Ayala está incómodo porque tiene que dar coba a la ministra y resulta que en el «Diario de Sesiones» figura: Señor ministro, estamos de acuerdo con la exposición que usted ha hecho del modelo aeroportuario y lo vamos a apoyar. Se lo dijo al ministro Blanco. El «Diario de Sesiones» es así de tozudo. Después es verdad que se ha contradicho, eso le pasa a menudo, pero dijo lo que dijo.

No estamos de acuerdo en que se tache de locura la concesión de los aeropuertos de Madrid y de Barcelona porque sería considerar locos a los responsables de las principales empresas de transportes de España y del mundo que se presentaron a la licitación de la concesión, que confirmaron formalmente su interés por materializar la oferta y que solamente se marcharon cuando ustedes les dijeron que se había acabado el negocio porque quieren ustedes privatizar AENA cuando les venga bien, pero en cuanto a gestión y explotación de AENA, ganó dinero el año pasado. ¿Por qué? Entre otras razones porque acabamos con el desastre de gestión de la navegación aérea que ustedes nos dejaron con aquel convenio desastroso de los controladores; controladores que hoy ha vuelto a defender aquí el señor Ayala. Acabará siendo su abogado; con el tiempo lo veremos.

Problemas con las nóminas de AENA. No sé qué problema tiene usted con las nóminas. Nosotros hemos gestionado ocho años AENA y hemos pagado religiosamente las nóminas mes a mes. No sé qué problemas tiene usted con las nóminas. Sé que tiene un problema con la deuda pero yo le voy a aclarar la deuda de AENA una vez más: limpia, legítima, viable, justificada para contar con unas infraestructuras razonables y a la altura de los retos que tiene un país que deposita en su industria turística un 10% del PIB. Eurocontrol acaba de hacer público un informe que dice que en veinte años se va a duplicar el transporte aéreo en el continente. Habrá que adelantarse con buenas infraestructuras. ¿Y esto no requiere inversión? ¿Y la inversión plurianual no requiere deuda? Es razonable, señora ministra. Lo que no puede hacer usted aquí es reprochar que se haga lo evidente.

Después me dice que si algunas obras son más o menos eficientes. No me hable usted de eficiencia y de aeropuertos en la misma frase porque en seguida me viene a la mente Castellón y el aeropuerto peatonal que hicieron ustedes allí con 150 millones de euros de dinero público. Hace cuatro días hemos tenido que cerrar aquí una línea ferroviaria que impulsó su compañero de gabinete, el señor Ruiz Gallardón, Madrid-Parque Warner: 85 millones de euros, diez años, 190 pasajeros al día. Si les hubiéramos alquilado un Mercedes cada día y les hubiéramos invitado a todos los viajeros a comer a Zalacaín nos hubiera salido más barato **(El señor Ayala Sánchez: ¿Sabes lo que cuesta comer en Zalacaín?)**. No me hable usted de eficiencia en la obra pública y en los sistemas de transporte, porque ustedes no son ejemplo de nada de eso.

Yo les he pedido —y ya termino con una frase, señor presidente— que sean ustedes claros y que nos cuenten qué modelo aeroportuario tienen en la cabeza, porque no me creo que no tengan ninguno. Nosotros queremos AENA en red, pero con gestión individual; participación privada, pero con el límite del 49% y naturaleza pública; una AENA estatal, pero con participación estratégica de los territorios, porque creemos en la España autonómica, nosotros sí. Y ustedes están en lo que están, están en la ocultación, porque quieren esperar un poco de tiempo a ver si la economía se anima, esto se trocea, los rentables por un lado, los no rentables por otro, y hacer el nego-

ciete que se hizo en su momento con Telefónica, con Endesa, etcétera. Esto es lo que tienen ustedes en la cabeza. Y no me venga ahora con improvisación. ¿Qué improvisación? El modelo se puso en marcha en tres años. No me plantee usted como gran prueba de la improvisación que no se pidió un informe a la Abogacía del Estado —es ridículo— o que la sociedad filial tenía poco dinero en el capital social. ¿Pero para qué quería más dinero, si era una filial de AENA?

Señora ministra, acabe usted con la ansiedad, que la hay en el sector —no por parte de la oposición—, porque esto es demasiado importante para que anden ustedes con jueguecitos, con frases vacuas y con ocultaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Ana Oramas tiene la palabra.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Primero quiero agradecer a la señora ministra la intervención y sobre todo la tranquilidad para la isla de El Hierro de que se pueda seguir garantizando la prestación de los servicios de salvamento marítimo, de extinción de incendios y sanitarios. La información que tengo es que el Gobierno de Canarias está dispuesto a pagar el transporte, que Cepsa está dispuesta a hacer una rebaja y que el resto tendría que ser de AENA. Yo espero que se solucione en las próximas horas porque es una tranquilidad para todos los canarios y para todos los herreños. Ninguna vida merece la pena por 7.000 euros al mes hasta dentro de nueve meses en que se adjudique.

Va a encontrar toda nuestra colaboración en todo lo que es la gestión aeroportuaria y en todas las responsabilidades de su ministerio que son vitales para Canarias, porque 35 millones de pasajeros, 12 millones de turistas y el 30% de nuestro producto interior bruto dependen de las comunicaciones. Tendrá nuestra leal colaboración.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muy brevemente. Quiero volver a agradecer a la ministra todas las explicaciones y todo el lujo de detalles que nos ha vuelto a dar en contestación a los distintos grupos, y agradecer mucho que el señor Simancas diga que es una obligación de la ministra llamar en todas las situaciones de crisis, porque mi teléfono jamás sonó cuando era ministra de Fomento doña Magdalena Álvarez. **(El señor Simancas Simancas: Es increíble)**. Y no se metió en ningún lío, no se metió en ningún charco ni tuvimos ningún problema en España. **(Ris)**. Pues jamás, yo no sé si es que no tenía yo cobertura o que daba la casualidad de que doña Magdalena Álvarez se olvidaba de mí. Por tanto, encima de que usted, señora ministra, nos llama, que se nos diga ahora que qué menos. Pues, señor Simancas, hay que ser un poco más humilde, un poco más sencillo y agradecer que le llamen para informarle. **(El señor Simancas Simancas pronuncia palabras que no se perciben)**. No, es que no hemos tenido más crisis, señor

Simancas. Podía usted no meter la pata, porque usted en eso de la memoria se le olvida siempre.

Señora ministra, yo siempre ratifico y confirmo las palabras que he dicho. El señor Simancas debería decirme si cuando yo dije que estaba de acuerdo con el señor Blanco era con su primer modelo, con el segundo modelo, con el tercero o con el cuarto. Repase usted, porque creo que la primera vez que intervino después de una conversación que habíamos tenido él y yo sí estuve bastante de acuerdo. A continuación empecé a dejar de estar de acuerdo porque ustedes iban siempre a la improvisación, al bandazo y a la patada hacia adelante a ver por dónde podían salir. Señora ministra, como este turno no era para petición de explicaciones, a pesar de que ese era el turno que nos había dado el presidente, la verdad es que alguien puede tener más futuro como profeta que como diputado portavoz del grupo parlamentario principal de la oposición. Vamos a ver si en el futuro el señor Simancas se viste de Rappel y puede tener mejor futuro. **(Ris)**. Hablando ya en serio, no me ha parecido nada aceptable esa intervención demagógica tratando de asustar como siempre, marca de la casa, a ver qué tenemos oculto o qué pretendemos hacer. Me preocupa la deriva de un grupo que no es consciente de dónde nos ha llevado y que ahora todavía tengamos que ver que especula con cuáles sean las intenciones o cuál sea el futuro que depara con un Gobierno del Partido Popular; seguro que será el contrario del que nos ha llevado un Partido Socialista que nos ha metido en la mayor crisis del mundo con cinco millones y pico de parados, algo que todavía no hemos sido capaces de frenar, entre otras cosas porque el Partido Socialista se preocupa de poner palos en las ruedas para que no podamos salir antes de la crisis. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Cerrará la comparecencia la ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Señorías, muchas gracias por su tiempo, por su dedicación en esta Comisión y por su paciencia.

Muchas gracias al portavoz del Grupo Popular, señor Ayala, por ese apoyo del Grupo Popular al Gobierno, y sobre todo por tener usted esa memoria que permite recordar permanentemente el presente y el pasado cercano, pero también el pasado remoto. Muchas gracias también, señoría, por el apoyo que dan usted y todo el grupo parlamentario al Gobierno. Se lo agradezco de verdad.

Muchas gracias a la señora Oramas por su actitud constructiva, como siempre, y desde luego por intentar entre todos tener un transporte aéreo que sea de calidad y que el operador AENA sea cada vez más eficiente.

Gracias, señor Simancas, por recordarme usted que esa externalización era un negocio. —entrecomillo—, era un negocio. Lo ha dicho usted. No sé si sería un negocio; para nosotros desde luego era ruinoso. Para nosotros vender los principales aeropuertos de España, los dos principales, junto con otros cuantos, pero los dos

más importantes, era la ruina, era vender las joyas de la corona a precio de saldo, señoría. Por eso, como ha hablado usted de negocio —lo ha dicho usted, no yo—, tengo que decirle que desde luego para el Estado era ruinoso, era malvender lo que para nosotros es clave y fundamental. También tengo que decirle que cuando habla usted de las nóminas de AENA, y se lo pongo de ejemplo, ustedes creen que cuando pedían dinero a un banco era genial, lo va a devolver el maestro armero, cuando estás en la Administración pides 1.000 millones, 1.000 millones, 1.000 millones, así hasta miles y miles de millones y va a venir alguien a devolverlo porque el concepto es que te lo están prestando gratis; pero hay que devolverlo, señorías. Esto es lo que hay que explicarle a los ciudadanos. Por lo tanto, cuando uno tiene que invertir, hay que pensar en qué inviertes. Por cierto, señor Simancas, si quiere, nos damos una vuelta por los aeropuertos de España, por los que son de AENA, y le enseñaré algunos espectáculos que no son de este mundo. Insisto, hay terminales enteras vacías y, sin embargo, se ha hecho antes la terminal que la ampliación de la pista. Esto es lo que yo tengo. Los aparcamientos son espectaculares, ni aunque llegaran 2.000 vuelos eran capaces de llenar el aparcamiento. Pero, ¿quién iba a ir a aparcamientos de 2.500 personas en algunas ciudades? Es imposible, señoría.

Se han hecho las cosas mal y cuando se hacen mal, yo soy el Gobierno y me tengo que dedicar al futuro, pero no me tire de la lengua, porque digo poco para lo que podría decir. Y usted me habla de modelo, de ocultación —no me lo puedo creer— y de jueguecitos. Señoría, ¿usted no sabe que los españoles tienen memoria? ¿Usted no sabe que los españoles han vivido los ocho años anteriores aquí en España? ¿Usted no sabe que hemos asistido a algunos espectáculos que desde luego no son para imitar? Usted sabe perfectamente que estamos diciendo con transparencia y claridad lo que queremos hacer en AENA, le hemos dicho a los españoles que no vamos a malvender lo que es de los españoles, que no vamos a malvender El Prat y el aeropuerto de Madrid. Claro que la señora Aguirre quiere participar en la gestión —estamos trabajando con ella y con la alcaldesa de Madrid—; claro que quiere un modelo en el que pueda participar la Comunidad de Madrid, para que Madrid siga siendo un motor, un motor económico de este país y siga generando empleo y riqueza. ¿Ocultación de qué? ¿Ocultación de alguien que le dice que

un aeropuerto está perdiendo dinero? ¿O quiere que le liste las pérdidas de los aeropuertos? No lo haré, no lo haré. Será lo único que no le he dicho, pero esos datos se los paso también, cuando usted quiera, como las redes, que las tiene usted, por cierto colgadas, en la página web del ministerio y también en la página del Parlamento Europeo, señoría.

Quiero decirle que AENA va a seguir, por la parte que a mí me toca, siendo un operador que sea referente en el mundo y que sea eficiente y el sistema aeroportuario español queremos que sea un referente en el mundo, pero sobre todo que tenga sus cuentas claras y saneadas, claras y saneadas, y eso es precisamente lo contrario a ocultación. Y mire, los jueguecitos y las frases vacías se los dejo para otros, porque yo me he dedicado toda mi vida pública a trabajar por el interés general y creo que en este país nos vamos conociendo todos los que estamos en la vida pública y, por lo tanto, que usted diga lo de jueguecitos me está ofendiendo, me ofende personalmente, pero sobre todo me ofende en lo más importante, como servidora pública que lleva treinta años en la vida pública, y que usted se refiera a mi persona hablando de jueguecitos no se lo voy a permitir. Usted es el señor portavoz de la oposición y usted viene aquí a hacer labor de oposición, pero desde luego en ningún momento quiero que se me falte al respeto, porque se empieza faltando al respeto y se termina en otras cosas. Por lo tanto, oposición se hace, pero se hace del contenido de las cosas, y yo, por supuesto, nunca entro en los temas personales. Por eso ya le digo que aquí vamos a seguir trabajando con eficacia, poniendo en valor a la compañía AENA, trabajando y apoyando por cierto a las compañías aéreas en la medida que podamos, minimizando los problemas de Spanair, pidiendo responsabilidades a quien no actuó conforme a la ley; y en el caso de Iberia, intentar por todos los medios —y termino hablando de Iberia— que haya un entendimiento entre la compañía y los trabajadores de la compañía, para que este país no tenga que sufrir en ningún momento una huelga, que sería muy mala para el sector turístico y para la vida ordinaria de todos los ciudadanos.

Muchas gracias, señor presidente; gracias a los miembros de la Mesa y gracias por su generosidad. (Aplausos).

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora ministra. Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cuarenta 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**

