



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 637

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 36 (extraordinaria)

celebrada el jueves, 10 de agosto de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Álvarez Arza), para informar sobre:

- Los hechos ocurridos en el aeropuerto de El Prat (Barcelona) el día 28 de julio y siguiente. (Número de expediente 214/000122.) 2
- Las medidas que va adoptar el Gobierno tras el caos producido en el aeropuerto de El Prat (Barcelona) por la huelga protagonizada por los trabajadores de Iberia el día 28 de julio de 2006. A solicitud de los Grupos Parlamentarios de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, Esquerra Republicana (ERC) y Mixto. (Número de expediente 213/000733.) 2

- **Los hechos acaecidos en relación con la paralización del aeropuerto de El Prat a partir del día 28 de julio de 2006 y la actuación del Ministerio de Fomento. A solicitud de los Grupos Parlamentarios Catalán (Convergència i Unió), Vasco (EAJ-PNV) y Calición Canaria-Nueva Canarias. (Número de expediente 213/000747.)**..... 2
- **Las causas que dieron lugar al conflicto con los trabajadores de tierra de Iberia que ocasionó la ocupación por ellos de las pistas del aeropuerto de El Prat de Barcelona y para que se dé cuenta de las medidas acordadas para la solución de dicho conflicto. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000737.)**..... 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a esta sesión extraordinaria que tiene por objeto la comparecencia de la señora ministra de Fomento para informar de los hechos ocurridos en el aeropuerto de El Prat, Barcelona, el día 28 de julio y siguientes, comparecencia que se realiza por acuerdo de la Diputación Permanente, a petición de la propia ministra y a solicitud de todos los grupos parlamentarios. Tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, comparezco ante esta Comisión a petición propia y de todos los grupos parlamentarios de la Cámara para informar acerca de los incidentes ocurridos en el aeropuerto de El Prat el viernes 28 de julio y de las medidas que hemos ido tomando en mi departamento para solucionar el conflicto y para paliar los efectos del mismo.

El aeropuerto de El Prat, señorías, es un nodo esencial de la red aeroportuaria española y, como tal, juega un papel fundamental en el transporte aéreo contribuyendo de forma decisiva al desarrollo económico y social de las diferentes regiones españolas y a su cohesión territorial. Su enclave y sus características le configuran como una de las piezas clave en el mapa de las redes de transporte transeuropeas y cada día se incrementa su relevancia y aumenta su importancia. En El Prat se está haciendo un gran esfuerzo inversor, de tal forma que si la realizada desde el año 2000 hasta el 30 de abril de 2004, es decir, durante la anterior legislatura, fue de 788,6 millones de euros o, lo que es lo mismo, de 175 millones de euros al año, en los dos años de esta legislatura de Gobierno socialista la inversión ejecutada se ha elevado a 556,7 millones de euros, o sea, 278 millones de euros al año. Esto significa que la inversión

anual en El Prat ha aumentado con este Gobierno en un 60 por ciento y va a suponer avances espectaculares en aspectos muy importantes para su desarrollo como son el de su capacidad horaria y la ampliación de sus posibilidades de tráfico. Quizá la comparación con la última inversión emblemática aeroportuaria en España, que es la de Barajas, nos sirva para resaltar aún más la importancia de las inversiones que estamos llevando a cabo en El Prat. En este sentido, quisiera señalar que su capacidad horaria nominal aumentará gradualmente como consecuencia de las inversiones que estamos llevando a cabo hasta situarse en un 73 por ciento más. Si lo comparamos con Barajas, con el aumento gradual de su capacidad horaria como consecuencia de las inversiones que se han llevado a cabo, el incremento en Barajas es del 54 por ciento. Por tanto, el incremento de la capacidad horaria nominal de El Prat sobre Barajas se sitúa 20 puntos por encima. Asimismo, la nueva terminal que está en ejecución tendrá una superficie total útil de 500.000 metros cuadrados, lo que permitirá un tráfico de hasta 55 millones de pasajeros, con lo que su capacidad aumentará en 27,8 millones de pasajeros y también este incremento es mayor que el que se está produciendo en Barajas, de tal manera que en términos absolutos es el mismo y en términos relativos es un 32 por ciento más. En definitiva, con las inversiones que estamos llevando a cabo para tener una nueva terminal en El Prat vamos a duplicar la capacidad de tráfico actual.

La importancia de El Prat y el impulso que se le está dando desde este Gobierno se puede apreciar también en un análisis de la evolución de su tráfico. En 2005, el tráfico de pasajeros ha tenido un crecimiento del 10,6 por ciento. Este crecimiento es el más elevado si lo comparamos con los diez aeropuertos mayores de Europa y es seguido por Madrid-Barajas. En relación con la media del conjunto de los aeropuertos españoles, he de comentarles que el incremento que se produce en el tráfico de pasajeros en 2005 en El Prat es un punto y medio mayor que la media de los aeropuertos españoles,

que también han tenido un magnífico crecimiento en tráfico de pasajeros, que se eleva al 9,1 por ciento y que supera también la media europea.

En cuanto al número de viajeros, El Prat también avanzó en 2005 en el ranking de los aeropuertos europeos situándose en el puesto número nueve en cuanto al número de viajeros y en el número ocho en cuanto al número de operaciones. En ambos casos, ha avanzado un puesto en 2005. Esta misma tendencia se confirma en los seis primeros meses de 2006, ya que el tráfico de pasajeros ha crecido un 12,4 por ciento. Esto significa que es el segundo más alto de los aeropuertos españoles de primer nivel, solamente está superado por Tenerife Sur, cuyo tráfico es un 30 por ciento del tráfico de El Prat, es decir, un 70 por ciento menor que el aeropuerto que le ha ganado en crecimiento de tráfico de pasajeros. Se sitúa, por tanto, El Prat casi cuatro puntos por encima del incremento medio de tráfico de los aeropuertos españoles, que en este semestre ha sido del 8,5 por ciento.

En cuanto al número de operaciones, también en el primer semestre de 2006 El Prat tuvo un crecimiento del 6 por ciento. Eso significa un 75 por ciento más que Barajas y un 60 por ciento más que la media de los aeropuertos españoles. También en los seis primeros meses de 2006 el tráfico de mercancías en El Prat creció siete puntos más que la media española y doce puntos más que el otro *hub* español, que es Barajas. En este mismo sentido, los *slots* asignados hasta la fecha para la temporada de invierno de 2006-2007 se elevan a 149.053, que es un 25 por ciento más que los autorizados definitivamente en la temporada anterior, lo que da una idea del impulso y del crecimiento que está teniendo este aeropuerto y que va a tener en el futuro. Por tanto, también da una idea del esfuerzo que se está haciendo para aumentar su capacidad y para fortalecer su papel en el sistema aeroportuario español. Afortunadamente, los incidentes del 28 de julio no han afectado a esta tendencia y, frente a lo que algunos auguraron sobre lo que iba a pasar después del 28 de julio, les diré que entre todos se ha hecho posible la recuperación de la normalidad en un tiempo récord. Cuarenta y ocho horas después se operaba en este aeropuerto con toda normalidad manteniéndose los *slots* programados y los vuelos previstos. Este esfuerzo se ha traducido en que, a partir de las 0:30 de la madrugada del 29 de julio, hora en que finalizaron las labores de limpieza y se pusieron en operación todas las pistas del aeropuerto, las infraestructuras aeroportuarias de El Prat vienen funcionando a plena capacidad.

He hecho referencia a los incidentes del 28 de julio que, si me permiten los calificativos, creo que han sido, además de incomprensibles —ahora veremos por qué—, inesperados y excepcionales. Esta comparecencia es una buena ocasión para plantearnos si pudimos preverlos y quizá también, antes de entrar en el análisis descriptivo de los hechos, para plantearnos si actuamos acertadamente. Respecto a la previsión, los propios sindicatos han calificado lo ocurrido como una reacción espontánea

difícil de prever. En cualquier caso, todo ello lo voy a analizar bajo el ámbito de la responsabilidad del Ministerio de Fomento, ya que todos los aspectos de orden público tendrán ustedes ocasión de analizarlos esta tarde con el ministro del Interior.

Tengo que reconocer que los incidentes nos cogieron por sorpresa, pues la conflictividad laboral parecía totalmente despejada desde la firma del convenio del sector —por cierto, fue el primero en la historia de nuestro país en ese sector—. En dicho convenio se garantiza, además de la subrogación de todos los puestos de trabajo y por tanto el empleo de todos los trabajadores, el mantenimiento de sus condiciones laborales. En este caso la licitación para la concesión de las nuevas licencias de *handling* a terceros se inició cuando el citado convenio colectivo del sector estuvo firmado por la patronal y por los sindicatos. Quiero subrayarles que tras complicadas negociaciones impulsadas por AENA y el Ministerio de Fomento, la firma de este primer convenio colectivo del sector de la asistencia en tierra, conocido por *handling*, entre la patronal y los sindicatos —Comisiones Obreras, UGT y USO— se realizó el 31 de mayo de 2005. Las dificultades de la negociación se pueden apreciar por la propia cronología, ya que, señorías, la primera mesa que se creó para intentar llegar a la conclusión positiva del convenio fue en 2001, y la inexistencia del convenio fue el motivo que argumentó el anterior equipo ministerial para prorrogar los contratos de *handling*, caducados en 2001, desde 2001 a 2003, y desde 2003, hasta que hemos firmado el nuevo concurso, no había ningún tipo de prórroga expresa y se funcionaba con una prórroga tácita. Este convenio recoge la obligación del operador —y cito literalmente lo que dice el convenio— de incorporar a su plantilla a los trabajadores pertenecientes al operador cedente que voluntariamente lo acepten, en su totalidad o en número y porcentaje equivalente a la actividad manteniendo los mismos derechos y condiciones que en la empresa de procedencia, incluyendo sueldo bruto y modalidad contractual. Hasta la firma de este convenio, señorías, no existía ninguna garantía de mantenimiento de empleo para los trabajadores en los supuestos de extinción de una autorización de *handling* y, por tanto, podemos calificar como de precaria la situación anterior de dichos trabajadores al no producirse una situación legal de sustitución de empresa. Por otro lado, las condiciones del concurso para adjudicar las licencias de *handling*, previo a sacarlo públicamente, fueron discutidas —me paro un momento en esta información— con las empresas del sector y con los sindicatos mayoritarios y la propuesta inicial del ministerio fue objeto de muchas modificaciones, según las observaciones que planteaban unos y otros, por lo que no era previsible una respuesta laboral como la que se produjo al hacerse pública la correspondiente adjudicación, como consecuencia de la aplicación de las condiciones que se habían acordado con ellos.

Por último, el mismo día que AENA adjudicó las licencias de *handling*, el 24 de julio de 2006, el secre-

tario general de Transportes del Ministerio de Fomento y el presidente de AENA mantuvieron una reunión con los responsables de las federaciones de transporte de UGT y Comisiones para explicarles el resultado de la adjudicación. Asimismo, a solicitud de representantes sindicales catalanes, el 27 de julio, al mediodía, justamente el día anterior a los incidentes en el aeropuerto, el secretario general de Transportes y el presidente de AENA mantuvieron con dichos sindicatos otra nueva reunión, sin que de su actitud y planteamiento pudieran deducirse o predecirse de ninguna manera incidentes como los ocurridos al día siguiente. Según me informan, en esta reunión no se manifestó ningún estado de crispación del que pudiera colegirse la realización de los actos ilícitos que ocurrieron el 28 de julio, ni siquiera como una amenaza. Recuerdo de nuevo aquí las manifestaciones posteriores de los responsables sindicales calificando de espontáneas las actuaciones de los trabajadores de *handling* de Iberia en El Prat. Por otra parte, si se hubiera convocado una huelga legal, además de haber dado lugar a una negociación con los representantes de los trabajadores en el mismo sentido que las producidas después del conflicto, hubiera dado lugar también a establecer servicios mínimos, a anunciar el conflicto con un preaviso de al menos diez días y a informar a los usuarios, aunque producido el daño, señorías, y ante la inevitabilidad de sus efectos, hemos intentado aminorarlos, lo cual les anticipo no ha sido una tarea fácil. Por ello, puedo afirmar que los hechos ocurridos en El Prat el 28 de julio de 2006 fueron excepcionales, incomprensibles, inesperados e impredecibles.

En cuanto a las actuaciones del Ministerio de Fomento en la gestión de la crisis, tengo que informarles que nuestra prioridad fueron los pasajeros y que a ellos dedicamos todos nuestros esfuerzos, en atenderles y en poner en funcionamiento el aeropuerto como medida más eficaz para resolver la situación. Para poner en funcionamiento el aeropuerto, señorías, era imprescindible, primero, conseguir el desalojo de las pistas, pero hay que entender que no es lo mismo descongestionar una carretera cuyo tráfico se ha interrumpido por la fuerza que hacer funcionar un aeropuerto una vez desalojadas las pistas. Mover una aeronave es complejo, requiere la colaboración de diversos grupos de trabajadores, y cualquier fallo, señorías, comporta graves riesgos. Sin embargo, desalojar las pistas, por sí solo, no solucionaba la situación. Había una segunda tarea imprescindible que iré subrayando a lo largo de toda mi intervención, que era conseguir un cambio de actitud de los trabajadores para poder recuperar la normalidad del aeropuerto; sin los trabajadores de *handling* era imposible, porque hay que hacer notar que es imposible sustituir inmediatamente a un personal especializado, un personal encargado de las labores de *handling* que tiene una especialización en la utilización de los sistemas de clasificación y manipulación de equipajes, que tiene una especialización en los equipos de asistencia a las aeronaves, que tiene una especialización en todo lo relativo a la asis-

tencia en el aeropuerto y a las compañías. Por tanto, fue fundamental el cambio de actitud de los trabajadores tras los contactos mantenidos por nosotros, por el Ministerio de Fomento, incluyo la parte del ministerio, y AENA, que estuvimos hablando y en contacto tanto con los sindicatos como con la empresa durante todo el 28 de julio. Concretamente se consiguió un cambio de actitud de los sindicatos mayoritarios sobre la 01:00 de la madrugada del 28 al 29. Concretamente a la 01:30 nos confirman telefónicamente su incorporación al trabajo. Asimismo, fue de vital importancia que Iberia estuviera representada por directivos del más alto nivel, como era el caso de su presidente, el día 29 de julio, que inicialmente no estaba previsto. Ambos objetivos, desalojo de las pistas y cambio de actitud de los trabajadores, se alcanzaron por las gestiones que hicimos durante la tarde-noche del 28 de julio en El Prat. Finalmente, había que solucionar un conjunto de problemas para normalizar el aeropuerto al haberse producido en el escenario de los hechos serias alteraciones como les voy a relatar. Centenares de personas invadieron la plataforma de vuelo, las pistas de aterrizaje y despegue y las calles de rodadura desde la mañana del 28 de julio; retuvieron en la plataforma de vuelo hasta 99 aeronaves, de las cuales 11 tenían el pasaje dentro; en la terminal del aeropuerto en esos momentos había entre 20 y 30.000 personas esperando su salida y esperando coger los vuelos que tenían contratados con anterioridad; las cintas transportadoras estaban colmatadas con unas 20.000 maletas que bloqueaban todo el sistema logístico, además de estar esparcidas por todos los patios de carritos del *handling* de Iberia, y en las pistas y calles de rodadura había, además de vehículos que impedían el paso, cristales rotos procedentes de dichos vehículos y otros objetos esparcidos, tales como extintores, herramientas y piezas extraídas de sus motores, que hacían que no estuviesen operativas.

Las primeras actuaciones fueron para atender a los pasajeros que se encontraban dentro de los aviones. Primero, relocalizamos las aeronaves en espera con viajeros en posiciones más cercanas a la plataforma de estacionamiento de aeronaves con el objeto de minimizar su movimiento dentro de la plataforma. De 10:30 a 12:30 se produjo el desembarque del pasaje en coordinación con la Guardia Civil, para lo cual se emplearon dos escaleras de la otra empresa de *handling*, Eurohandling. Una vez aparcadas las aeronaves, se coordinó a la Guardia Civil para escoltar el pasaje hasta la terminal. En algún caso, señorías, hubo incidencias médicas a bordo que se coordinaron con el servicio médico del aeropuerto. Como les decía, el centro de todas las preocupaciones de AENA y del Ministerio de Fomento eran en todo momento los ciudadanos afectados. AENA atendió, en la medida de sus posibilidades, incluso más allá de lo que podíamos hacer, a los pasajeros. Se habilitaron puntos de reparto de comida y agua durante los tres días. Además, voluntarios de AENA, cincuenta, y personal voluntario de la Cruz Roja, doce, repartieron bocadillos, en total 46.000 boca-

dillos, y 155.000 botellas de agua. Se ofrecieron pañales de bebé, leche en polvo para preparar los biberones, se habilitó una guardería para el descanso de los niños por la noche y, en los dos primeros días, el servicio de emergencia médico de la Generalitat apoyó, de acuerdo con el protocolo de actuación para grandes acontecimientos, con el envío de dos ambulancias que se ubicaron en la T-A y en la T-B, además de una ambulancia para el traslado de enfermos. Reforzamos el servicio médico con la contratación de tres ambulancias más de lo habitual distribuyéndolas por las terminales. El viernes, el servicio médico del aeropuerto adicionalmente —los datos que ha dado la Generalitat son de los servicios médicos de la misma— realizó 28 asistencias y 8 traslados con ambulancia. El sábado esta cifra fue mayor y se realizaron 60 asistencias y 19 traslados. Asimismo, quiero agradecer al personal de la Cruz Roja que, en número de doce, realizó desplazamientos de enfermos hasta el botiquín del aeropuerto con el objeto de que el servicio médico no tuviese que desplazarse y poder tener siempre atendida la unidad. Por otro lado, el día 28 se transmitieron mensajes avisando de los retrasos y de las cancelaciones de los vuelos, cuando Iberia nos informó de su incapacidad para reestablecer los vuelos. Al día siguiente, el día 29, se emitieron mensajes comunicando la reanudación de las operaciones y los retrasos en los vuelos. Estas fueron las actuaciones en relación con los pasajeros hasta que la Guardia Civil desalojó las pistas y otras instalaciones y pudimos intentar el normal funcionamiento del aeropuerto de El Prat.

Para que se pudieran poner en servicio lo antes posible y gradualmente las pistas y calles de rodadura, el personal de AENA —al que quiero agradecer su trabajo, igual que al de la Cruz Roja y al personal médico de la Generalitat—, con ayuda de algunos trabajadores de Iberia, tuvo que movilizar o apartar 120 equipos de *handling* pesados y ligeros, de los cuales el 50 por ciento estaba inutilizado intencionadamente y cuya reparación no se podía contemplar el día 28 porque Iberia no tenía medios para repararlos y tenía que traerlos de Madrid, por lo que sería al día siguiente, 29, cuando podría hacerlo. Para poder retirar los vehículos de las pistas y reiniciar las operaciones fue necesaria la actuación del personal de AENA del aeropuerto —técnicos de balizamiento, de centros de mantenimiento y todo el personal de plataformas y señaleros—, la contratación de dos grúas, dos toros y la actuación del servicio de cocheras del aeropuerto, que realizó actividades de apoyo. Las actuaciones consistieron en desbloquear los vehículos con la ayuda de mecánicos de Iberia. Dado que los vehículos estaban en su gran mayoría bloqueados y sin llaves, hubo que levantarlos con medios extraordinarios. Fue necesario asignar un señalero a las grúas para poder desplazar los equipos a lugares donde no molestaran la operación aeroportuaria, ya que queríamos iniciarla lo antes posible. Se retiraron los equipos que obstaculizaban las puertas de acceso a la plataforma. En total fueron 91 los vehículos retirados para que Iberia los recogiera al día siguiente, que era cuando podía disponer

del personal adecuado para que funcionaran. En relación con las pistas, los trabajos se empezaron por la más próxima al mar, que era la menos afectada, puesto que era la más lejana a la terminal, para poner al menos una pista operativa en el menor plazo posible. Se continuó con la pista cruzada y, finalmente, con la pista paralela, que a las 11:15 todavía estaba inoperativa, como tuve ocasión de comprobarlo, ya que a las 11:09, cuando llegué al aeropuerto de El Prat, todavía estaba inoperativa. En todos los casos, tras la retirada de los equipos, se procedió a la revisión de balizas y a la limpieza de toda la zona. La limpieza inicial fue llevada a cabo por personal de contrata, que acudió a hacer trabajos de peonaje; la limpieza final, por las barredoras industriales del aeropuerto. Me van a permitir, señorías, que les dé una idea de la complejidad de la operación de la que estoy hablando: la superficie total a limpiar es de 125 hectáreas, es decir, tuvimos que limpiar 250 campos de fútbol. Lo digo porque creo que la labor que se hizo fue realmente importante. **(La señora Castro Masaveu: Si no hubiera pasado lo que pasó...)**

Una vez desalojada la plataforma, las pistas y las calles de rodadura y conseguido el cambio de actitud de los trabajadores, el resto de los problemas se fue solucionando con celeridad, de forma que el aeropuerto empezó a recuperar la normalidad esa misma noche, del 28 al 29 de julio, realizándose ya 55 operaciones. El viernes 28, día de los incidentes, estaban programadas 954 operaciones y solo se pudieron realizar 219; el sábado 29 estaban programadas 875 y se realizaron 720, lo que implica la práctica normalización del aeropuerto, aunque aún no de los efectos del incidente sobre las compañías aéreas; el domingo 30 estaban programadas 884 operaciones y se realizaron 837 alcanzándose una situación prácticamente normal. Para la recuperación de la actividad aeroportuaria, los objetivos planteados fueron garantizar la operatividad del aeropuerto al cien por cien de su capacidad, recuperar los vuelos que no se habían realizado el día anterior y resolver el colapso de las maletas en las zonas de entrega de equipaje y de facturación. Las acciones tomadas fueron las siguientes: refuerzo de los servicios dedicados a operaciones para la pronta resolución de los conflictos generados, coordinación precisa con Navegación Aérea para ofrecer el máximo de capacidad en cada momento. Permítanme que aquí destaque la colaboración imprescindible de los controladores aéreos, sin cuya dedicación hubiera sido imposible esta tarea. Respecto a los equipajes, el personal de AENA —veintidós personas adicionales— movilizó las maletas perdidas que colapsaban la sala de llegada de las terminales A y B; se habilitó una zona de cocheras para el depósito de los mismos para que Iberia pudiera distribuirlos después; se asignaron a Iberia Handling diez mostradores más para acelerar la recuperación de la facturación de los pasajeros y se puso un coordinador de Iberia en el centro de coordinación de operaciones de AENA para garantizar la máxima coordinación de los recursos asignados.

Con el fin de coordinar todas las actuaciones encaminadas a minimizar el impacto de los acontecimientos, en el aeropuerto de Barcelona se constituyó desde el primer momento un comité de crisis con el presidente de AENA, con el director de Aeropuertos de AENA y el director de Aeropuertos de Barcelona. Asimismo, el centro de gestión de red H24 de AENA llevó a cabo la coordinación con el resto de los aeropuertos de la red y con la Dirección de Navegación Aérea, manteniéndose en todo momento la seguridad de las operaciones. Aquí quiero pararme un momento, porque he oído la información de que se estuvo a punto de poner en riesgo las operaciones aéreas. Señorías, eso nunca sucedió durante todo este tiempo. No es cierto que hubiera ningún riesgo, ni que se pusiera en riesgo la seguridad aérea, sino todo lo contrario, y los hechos han demostrado que así fue. Se optimizó la distribución de las aeronaves que fue necesario desviar hacia otros aeropuertos tales como Reus, Girona, Zaragoza, Valencia o Alicante.

Señorías, con todo lo relatado hasta ahora es evidente la compleja situación que hubo que salvar y los esfuerzos destinados a ello. Todas las actuaciones pretendían superar la anómala situación del 28 de julio en el aeropuerto de El Prat. Nuestro primer objetivo fue atender a los ciudadanos que se vieron afectados por ella teniendo en cuenta la excepcionalidad de las circunstancias. El conflicto entre Iberia y su personal de tierra ha tenido serias consecuencias, además de en el funcionamiento de El Prat, en el resto del sistema aeroportuario español; ha sido generado esencialmente por una cuestión laboral entre Iberia y sus trabajadores; se ha producido ignorando toda norma legal y los hechos ocurridos se han desarrollado fuera de cualquier conducta social y laboralmente admisible. Como ya he repetido, el Ministerio de Fomento ha tratado en todo momento de paliar sus efectos en los ciudadanos y de promover la salida del conflicto entre una empresa y sus trabajadores actuando de manera inmediata y con todos sus efectivos.

Cronológicamente hablando, señorías, les voy a relatar cómo sucedieron los hechos. El viernes 28 de julio, desde las 06:30 —el turno de trabajo comienza a las 06:00 de la mañana—, el personal de *handling* de Iberia comenzó sin previo aviso a trabajar con bajo rendimiento y a no descargar las maletas de salida de las cintas transportadoras y de los hipódromos y tampoco las de la llegada de los aviones. Esta actitud fue congestionando gradual y progresivamente el sistema de gestión de equipajes de salida hasta impedir la facturación, además de no descargar los aviones de llegada. La acumulación de las maletas en las instalaciones de tratamiento de equipaje alcanzó una cifra cercana a las 20.000. En torno a las 08:15 u 08:30, anticipándose y como preparación de la asamblea convocada por las centrales sindicales mayoritarias para las 09:00, se comenzaron a abandonar los vehículos auxiliares de *handling* de gran tonelaje, los *push-back* y jardineras, vehículos ligeros, carros y contenedores de equipaje en los accesos y en las vías de servicio de la plataforma

impidiendo el normal tránsito de otros vehículos de las otras compañías que prestaban servicios de *handling* y de *autohandling* e incluso la circulación de las aeronaves de tierra bloqueando con ello en gran medida la circulación en la plataforma de vuelo del aeropuerto. Inmediatamente, personal de AENA comenzó a retirar los vehículos para desbloquear la circulación de vehículos y aviones en la plataforma. A las 09:00 se llevó a cabo una asamblea convocada por los sindicatos mayoritarios en el sector de *handling* de Iberia en Barcelona, en el patio de carrillos de la terminal B, no anunciada oficialmente y con abandono de los puestos de trabajo, tanto de manipulación de equipajes como de facturación. La dirección del aeropuerto no había sido informada de esta asamblea. A continuación, un grupo de trabajadores de la compañía Iberia invadió la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las vías de rodadura, hasta detenerse en el cruce de rodaje E con la pista principal de vuelo, la 07L/25R. El personal de AENA, la vigilancia privada del aeropuerto y la Guardia Civil existente en la zona, trataron de impedir el avance del grupo. Esta invasión afectaba a la seguridad de las operaciones en vuelo, por lo que inmediatamente la dirección del aeropuerto dio órdenes de que se pararan las operaciones de rodadura y fue gradualmente cerrando las pistas de despegue y aterrizaje por razones de seguridad, según éstas fueron siendo ocupadas por los trabajadores. El aeropuerto quedó completamente cerrado a las 12:00 horas, que es cuando se produce la salida del último avión autorizado. Me paro a comentarles que la decisión de cerrar el aeropuerto fue del director del aeropuerto con las informaciones que le daba la Guardia Civil. Lo digo porque ha salido en algunos medios que a la orden de la Guardia Civil, el director del aeropuerto lo cerró. Quiero aclarar esta situación, que ha podido ser consecuencia de un error de interpretación de aquel que ha trasladado la noticia o la información, porque en ningún momento la Guardia Civil dio órdenes de cerrarlo, fue una responsabilidad exclusiva del director del aeropuerto, de AENA y del Ministerio de Fomento.

En ese tiempo 11 aeronaves quedaron bloqueadas en las calles de rodadura y en la plataforma sin poder desembarcar el pasaje. AENA tuvo que establecer procedimientos extraordinarios para el desembarque de los pasajeros, movilizándolo a todo su personal, con los equipos de otra compañía y con la protección de la Guardia Civil. El director del aeropuerto mantuvo informado al delegado del Gobierno y a los responsables de AENA de todos los acontecimientos conforme se iban produciendo. Por otra parte, tanto el presidente de AENA como el secretario general de Transporte tomaron contacto reiteradas veces a lo largo de la mañana con los responsables de las federaciones de transportes de UGT y Comisiones Obreras y hablaron en tres ocasiones con el presidente de Iberia a lo largo de la mañana. El grupo de manifestantes se fue incrementando y ocupó gradualmente desde las 9:30 hasta las 12:00 las tres pistas del aeropuerto. De forma simultánea se produjo una entrada

masiva de personal de Iberia en las oficinas administrativas de AENA. El director del aeropuerto, ante la información que le facilitaba la Guardia Civil y en el ámbito de sus competencias, como les decía, decidió suspender las operaciones por seguridad aérea y desviar los vuelos hacia otros aeropuertos alternativos. La Dirección General de Aviación Civil dio todas las facilidades para el redireccionamiento de los vuelos con destino al aeropuerto de El Prat a otros aeropuertos.

El director del aeropuerto intentó también dar solución a la raíz del problema manteniendo contactos con Iberia y los trabajadores para que negociasen una salida de forma inmediata, sin resultado positivo durante estas primeras horas. La falta de entendimiento de las partes lo hizo imposible. A las 13:00 horas del viernes la dirección del aeropuerto logró que se celebrara una reunión en su presencia entre representantes de los trabajadores y personal de Iberia, reunión que no consiguió acuerdo, ya que los trabajadores no aceptaron ningún pacto, expresando su desconfianza en los interlocutores de su empresa y reclamando hablar con los máximos representantes de ésta, en concreto con el presidente de Iberia. A las 16:30 aproximadamente un grupo de pasajeros rompió dos de las puertas de embarque y se dirigió de forma violenta hacia los trabajadores de Iberia. Este grupo de pasajeros fue controlado por la Guardia Civil y por la vigilancia privada del aeropuerto en la plataforma de estacionamiento de aeronaves. A continuación, un grupo especial de antidisturbios de la Guardia Civil tomó posiciones para evitar posibles confrontaciones. Sobre las 17:00 horas la dirección del aeropuerto consigue que se produzca una nueva reunión de los representantes de los trabajadores con el responsable de Iberia en Barcelona. En dicha reunión el representante de Iberia informa a los trabajadores de que la compañía ya ha solicitado a AENA poder prestar los servicios de *auto-handling* —que, como saben ustedes, se concede a solicitud de la compañía—, tal y como venía haciendo hasta ahora, con lo que podría mantenerse una parte importante de los puestos de trabajo en Iberia, puesto que los puestos de trabajo se iban a mantener en El Prat de todas maneras en base al convenio del sector, como les he explicado. Ante esta información y tras la constatación directa de la crispación provocada en los pasajeros, los ocupantes de las pistas comienzan a retirarse, dejando abandonados los vehículos pesados por todo el campo de vuelo, muchos de ellos inmovilizados por averías provocadas, tales como la llave de contacto rota, averías mecánicas provocadas, ruedas pinchadas, etcétera, así como múltiples daños en las instalaciones del aeropuerto.

A las 17:50, el grupo especial de antidisturbios hizo una carga contra los manifestantes más reticentes practicando algunas detenciones, tras lo cual los últimos manifestantes abandonaron la zona. Ese fue el momento en el que pudimos empezar a trabajar físicamente para reconducir la situación del aeropuerto y ponerlo operativo. Inmediatamente AENA, utilizando todo su personal

disponible, empezó a retirar los vehículos que más entorpecían las operaciones, a reparar las balizas y a limpiar el campo de vuelo para eliminar cristales o cualquier otro objeto peligroso que pudiera haber sido esparcido en las pistas o en las calles de rodadura. En esta tarea ya colaboran algunos empleados del *handling* de Iberia. A las 20:41 pudo ponerse operativa una de las pistas; a las 21:35, otra, y la tercera que faltaba a las 0:30, como les he dicho antes. A partir de la puesta en servicio de la primera pista, las compañías aéreas del aeropuerto iniciaron los procesos de descongestionar los sistemas de equipaje y recuperar su actividad aeroportuaria.

Con el aeropuerto abierto pudimos volar a El Prat el secretario general de Transportes, el presidente de AENA y yo, que estábamos esperando el momento de llegar lo más rápidamente posible, y aterrizamos en Barcelona a las 23:09. Aclaro esta información porque se ha comentado que no llegamos hasta el día siguiente, y no es cierto. Previamente el presidente de Iberia, a mi solicitud, confirmó su presencia en Barcelona al día siguiente, es decir, el 29, y la asistencia de altos directivos de la empresa a las reuniones que estaban previstas con el comité de empresa para el día siguiente. Tras aterrizar en El Prat y visitar la plataforma y los locales de manipulación de equipajes, nos pusimos en contacto con los representantes de los trabajadores de tierra del aeropuerto y con los directivos de Iberia, a los que insté a que se sentasen a negociar y a resolver el problema planteado, y así accedieron.

El sábado 29 de julio a la 1:30 de la madrugada desde el aeropuerto logramos que se cerrase una reunión entre altos cargos directivos de Iberia y los representantes de los trabajadores para que pudieran dar solución al conflicto. Además, y lo que es más importante para los ciudadanos, ya que suponía poner el aeropuerto nuevamente en marcha con los trabajadores de Iberia, pudimos obtener el compromiso de los representantes sindicales de que dichos trabajadores reanudarían inmediatamente su actividad laboral. Esa misma noche los empleados de *handling* de Iberia comenzaron a prestar nuevamente su servicio con un turno de noche reducido de unos 40 trabajadores para iniciar el desbloqueo de las instalaciones de manipulación de equipaje, y por la mañana, en el primer turno a las 6:00 de la mañana, se incorporó la totalidad de los trabajadores de ese turno, que eran 300. Para la reincorporación de los trabajadores sus representantes pusieron la condición de que se garantizase su seguridad frente a los pasajeros, lo que se hizo situando a miembros de la Policía Nacional y de la seguridad privada del aeropuerto junto a los mostradores de facturación. Esa misma mañana, el sábado 29, aproximadamente a las 11:00, se produjo la reunión de los directivos de Iberia con los trabajadores en las oficinas de la compañía en el aeropuerto, en la cual se acordó seguir trabajando con normalidad y se convocó una nueva reunión para el jueves día 3 de agosto para buscar una solución a las demandas planteadas por los trabajadores.

La retirada de equipos abandonados y otros objetos en las instalaciones anexas al campo de vuelo pudo finalizarse a las 19:00 horas del sábado día 29 de julio. A las 13:00 horas del sábado comparecí por primera vez ante los medios de comunicación para informar de lo ocurrido y dar los datos de la actividad del aeropuerto. Nuevamente esa misma tarde, a las 18:30, volví a comparecer ante los medios para explicar la evolución de la situación de la actividad aeroportuaria y comunicar que se había avanzado en la solución entre empresa y trabajadores: todos estaban en sus puestos. En la misma comparecencia reitero que el aeropuerto está operando al cien por cien y que en breve alcanzará su normalidad, una vez que todas las compañías puedan recuperar su ritmo habitual. Puedo afirmar, por tanto, señorías, que a partir de la puesta en servicio de la primera pista, a las 20:41 del viernes 28, se inicia el proceso de normalización de los servicios del aeropuerto de El Prat que, dada su complejidad, interrelaciones y derivaciones, duró varios días.

Tras comprobar por mí misma que el proceso de normalización del aeropuerto era una realidad y que no se producirían nuevos incidentes, salí el sábado por la noche de Barcelona, donde permanecieron el presidente de AENA y el director del aeropuerto de esta entidad hasta el martes 1 de agosto. Asimismo, siguiendo mis instrucciones ambos altos cargos de AENA y el secretario general de Transportes volvieron el día 3 de agosto, junto con el director general de AENA, para conocer de manera directa cuál era el resultado de la reunión de los directivos de Iberia con sus trabajadores y poder actuar allí mismo y en consecuencia.

Señorías, como ya les he insistido a lo largo de esta comparecencia, la preocupación prioritaria del Ministerio de Fomento y del Gobierno ha sido la de prestar el mejor servicio al ciudadano. Para ello era necesario que se reanudara la operación del aeropuerto, que había sido interrumpida al margen de toda legalidad como consecuencia de un conflicto laboral entre Iberia y sus trabajadores de *handling*. Todos los esfuerzos que hemos estado haciendo se han orientado a normalizar el funcionamiento del aeropuerto y a dar solución a las demandas de miles de pasajeros bloqueados por un conflicto de origen laboral, inesperado, injusto e ilegal. A este fin, en síntesis, las medidas que hemos adoptado han sido las siguientes: instar y facilitar a las partes del conflicto el diálogo para dar una salida a la situación creada; atender, dentro de las posibilidades de AENA, las necesidades de los pasajeros; crear un dispositivo de atención a los usuarios y de recogida de sus quejas, puntos de atención en todos los aeropuertos de España, correo electrónico específico, unidad de seguimiento de reclamaciones a Iberia y teléfono gratuito 24 horas, el cual fue objeto de una campaña de información al ciudadano para su conocimiento entre los días 1 y 6 de agosto. En total y hasta la fecha, 9 de agosto, a las 19:00, el Ministerio de Fomento ha recibido 8.138 reclamaciones y 7.967 llamadas telefónicas, parte de las cuales pueden dar lugar

a nuevas reclamaciones formales. No obstante, estamos a la espera de recibir las reclamaciones que se hayan presentado ante otros organismos, directamente ante la compañía Iberia y las demás compañías aéreas involucradas. Señorías, puedo anunciarles hoy que el Gobierno, atendiendo a las circunstancias absolutamente excepcionales que han ocurrido en los hechos acaecidos el día 28 en El Prat, va a aprobar un real decreto-ley con el objeto de que la Administración del Estado pueda subrogarse en las acciones legales que los ciudadanos tienen para el ejercicio de sus derechos. La razón de la aprobación del real decreto-ley, habida cuenta de la complejidad de los procedimientos jurídicos a los que deben hacer frente los ciudadanos, es la de facilitar y agilizar la reclamación. Para ello la Administración General del Estado podrá subrogarse en los derechos que los interesados tienen con ocasión de los acontecimientos del día 28 de julio. Los afectados que presenten la documentación acreditativa de su derecho obtendrán una indemnización. Al momento de recibir el pago deberán ceder a la Administración del Estado las acciones que pudieran tener para efectuar sus reclamaciones. El coste económico de esta medida legislativa se sufragará con el importe de las cantidades que la Administración del Estado reclame en el ejercicio de las acciones cedidas y el importe de las sanciones pecuniarias que se impondrán en los correspondientes procedimientos administrativos sancionadores a las personas y entidades responsables de los daños. Por último, los interesados tendrán la opción de utilizar esta vía, la del real decreto-ley, sin perjuicio de que, si lo consideran más conveniente, pueden reclamar utilizando los cauces ordinarios. Asimismo, el Ministerio de Fomento, como ya anuncié el pasado 30 de julio, va a realizar acciones legales de acuerdo con la normativa vigente para exigir las responsabilidades correspondientes a todas las personas implicadas. Hasta este momento hemos realizado las siguientes actuaciones: apertura de un expediente de actuaciones previas para identificar a todos los responsables de los hechos y su implicación en los mismos. Dichas actuaciones son imprescindibles para verificar los diferentes hechos y determinar a las personas responsables a fin de que se les pueda imponer las correspondientes sanciones administrativas. Incoación de un expediente de un expediente administrativo sancionador contra Iberia, que ya se ha abierto, por una infracción administrativa muy grave, de conformidad con la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea. Personación de la Administración del Estado en las diligencias previas abiertas por el Juzgado de Instrucción número 1 de El Prat de Llobregat en Barcelona, con el fin de tomar conocimiento de las actuaciones judiciales que se adopten en este ámbito para, en su caso, adoptar las medidas administrativas correspondientes. Además, el Ministerio de Fomento ha iniciado la tramitación de modificaciones legales y desarrollos normativos de cara a mejorar su capacidad y efectividad sancionadora en materia de defensa de los intereses de los usuarios del transporte. Vamos a modificar la Ley 21/2003, de 7 de

julio, de Seguridad Aérea con el fin de adecuar el régimen sancionador a lo establecido en su título V, de acuerdo con lo que estipula el Reglamento de la Comunidad Europea 265/2004, de 11 de febrero, en su artículo 16.3, en relación con la eficacia y proporcionalidad de las sanciones. Señorías, hace más de un año se presentó para su tramitación parlamentaria un proyecto de ley sobre agencias estatales, que ha sido definitivamente aprobado el pasado mes de junio. Entre las agencias cuya creación está autorizada viene expresamente la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, poniendo con ello de manifiesto la firme voluntad y el compromiso del Gobierno por aprovechar todas las vías para modernizar nuestra Administración aeronáutica. Así pues, se aprobará, tal y como prevé la ley que he citado, un real decreto de creación de esta nueva agencia a la que se le encomendarán las competencias sobre protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo, dotándola de los recursos que requiera para afrontar los nuevos retos y exigencias que se están planteando en esta materia.

Para terminar, señorías, quiero hacer una llamada a la responsabilidad de Iberia y de sus trabajadores para que no se vuelvan a producir incidentes como este, cuyo origen es, sin duda, la falta de diálogo y de comunicación entre las partes que ha derivado en este caso los graves incidentes acaecidos el 28 de julio en el aeropuerto de El Prat. Quiero lamentar también como el hecho más grave los perjuicios causados a los ciudadanos en especial en esta fecha en la que la mayor parte de los viajes se producen para poder disfrutar de unas merecidas vacaciones. Por último quiero transmitir la firme voluntad del Gobierno de llevar a cabo cuantas acciones sean necesarias para impedir que se produzcan situaciones graves como la ocurrida el 28 de julio, que atentan contra la libertad y la movilidad de los ciudadanos y que no responden a las reglas del juego de la legalidad democrática que todos debemos respetar.

El señor **PRESIDENTE**: Tal y como establece el Reglamento de la Cámara, corresponde ahora el turno a los distintos grupos parlamentarios, que se realizará de menor a mayor por un tiempo de diez minutos. En función del debate, el presidente dará la posibilidad de un segundo turno ya mucho más breve para puntualizar alguna cuestión, finalizando el debate la señora ministra.

Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En nombre del BNG empezaré por decir que estamos ante un tema de una cierta complejidad. No lo vamos a tratar de forma irresponsable, pero tampoco dejaremos de hacer nuestras valoraciones críticas y propuestas. Cuando se produce un fenómeno de estas características hay que empezar a pensar si no tiene que ver con los procesos de desregulación, y de privatización que colocan a sectores estra-

tégicos como el transporte, en manos privadas, mientras infraestructuras fundamentales como las aeroportuarias siguen estando en manos de la Administración pública. Esto significa que las relaciones entre la Administración pública y las empresas privadas que prestan servicios de transportes y otros no son las que deberían ser en un Estado de derecho. Las exigencias hacia estos sectores estratégicos de la economía deberían ser muchísimo más duras y claras en la medida en que no se puedan nacionalizar los servicios públicos. Está claro que la compañía Iberia recogió lo peor de la empresa pública, su burocracia, la prepotencia continua y todos los defectos de las empresas privadas.

Aunque la señora ministra dijo que se trata de un hecho excepcional, incomprensible, extraordinario y no predecible, el sistema de relaciones entre la Administración pública y la empresa privada, esa empresa privada que fue pública pero que no acaba de asumir un papel social claro, puede explicar la situación que se ha creado.

La actuación de la Administración pública en cuanto a la garantía del orden público y de la seguridad ciudadana, aunque pueda haber matices, estuvo, a la altura de las circunstancias. Compartimos con el delegado del Gobierno que en situaciones de este tipo hay que usar la neurona y no otras posiciones más guiadas por una demagogia política a prueba de bomba, que considera que lo que ocurre en las infraestructuras públicas y en los servicios públicos puede ser tratado como una película del Oeste al estilo americano. Hay que tener en cuenta todos los elementos en juego: los trabajadores exaltados, con una actuación paraviolenta o si ustedes quieren alegar; los 500 vuelos afectados; las cien mil personas afectadas, una parte de las cuales estaba dispuesta a tomarse la justicia por su mano y la duración de estas circunstancias tan críticas. Efectivamente, un aeropuerto no es un espacio normal porque hay muchos elementos sensibles. El BNG, a pesar de todos los daños provocados a terceros, estima que la actuación gubernativa en cuanto a seguridad ciudadana fue la menos mala posible y queremos dejar constancia de ello. Ahora bien, nos preocupa que la Administración pública tenga que actuar con tanta tardanza a la hora de reconocer que hay que hacer cambios sustanciales en el marco legal. Si hay un servicio público y está privatizado la Administración tiene que tener unos derechos tangibles y una capacidad de actuación directa desde el punto de vista legal. No es de recibo ser solamente subsidiario. A mí me produce lástima que AENA se vea involucrada en abrir cantidad de oficinas y de teléfonos para atender reclamaciones a una empresa privada. Es claro que lo tiene que hacer porque es subsidiaria de todos los desastres que se crean en un servicio de carácter público.

Señora ministra, le animo a que las modificaciones sean de peso, contundentes y no dejen lagunas legales. Quede claro que se hará de forma eficaz y eficiente la cobertura de las reclamaciones y las sanciones contra la empresa. Aquí, señora ministra, es donde hay que entrar.

La causa fundamental está en el comportamiento de Iberia. Ni siquiera en el comportamiento de sus trabajadores. No es de recibo pedir el *autohandling* el mismo día de autos, el mismo día del conflicto. Eso evidencia una mala voluntad y unos intereses económicos que provocaron esta situación. Estamos ante una empresa que anuncia desde hace meses que no va a actuar en El Prat, después afirma que crea una empresa privada de bajo coste con conflictos con los pilotos, conflictos, que serán corporativos pero que son totalmente legítimos porque abren la vía a un deterioro, a una precarización de las condiciones laborales; empresa que no anuncia que una parte considerable de sus trabajadores puede quedar en el *autohandling* porque no estaba dispuesta a hacerlo; empresa que actúa con alevosía y con tardanza. Sería grave perseguir ahora a nueve trabajadores histéricos que se quedaron en la pista. Aquí hay también una cierta responsabilidad de los sindicatos mayoritarios. A mí me gustaría que ustedes investigaran qué aconteció en la asamblea celebrada el día 27 de julio. De esa asamblea —que se convocó, por cierto, conociéndolo Iberia; el 27 de julio se convocó la del día 28 —la empresa no estaba advertida. ¿Cómo no actúa con la diligencia debida y no se pone a negociar inmediatamente, ya el día 27, para una convocatoria de asamblea que se va a celebrar al día siguiente a las 9:00 y se orienta todo en contra de AENA? Si hay alguien que dirigió esto, lo hizo mal. Yo estoy a favor de que los trabajadores reivindiquen sus derechos, pero me extraña poderosamente la atención que después de una asamblea se llegue a la conclusión de que el problema está en que AENA rescinde una oferta de *autohandling* de Iberia porque no es competitiva, porque ocupa el quinto lugar, entre ocho competidoras. ¿Cómo se le puede exigir a AENA nada cuando quien está cometiendo tales despropósitos es Iberia? Lo que va a hacer AENA es aguantar un conflicto con unas infraestructuras en las que tiene el deber de garantizar su utilización.

Para garantizarlo hay dos opciones: ir a una actuación directa de las fuerzas de orden público, brutal en estas circunstancias y de muy dudosa eficacia, o aguantar como se pueda las acciones directas de los trabajadores y moverse para que los empresarios lleguen a conectar con los propios trabajadores. Me parece que es una dejación de funciones que no se puede tolerar y menos en un medio público que pagamos todos los ciudadanos. El Ministerio de Fomento debe pedir responsabilidades laborales, debe hacer una investigación genuina no dejándose guiar solo por los informes de la empresa o de la investigación policial con los nueve incautos que cogieron allí. Alguien canalizó esta actuación de una determinada manera e Iberia tiene que asumir sus responsabilidades por dejación, por pasividad, para deshacerse de una serie de problemas y defender sus intereses económicos, que pueden ser muy legítimos pero no para alterar hasta tal extremo el funcionamiento de un servicio público. Hubo defectos en la Administración pública. yo solo le achacaría a S.S. esperar tanto tiempo porque pudo

coger un coche e ir directamente a Barcelona y seguramente habría llegado antes. Ni usted ni el director de AENA son los responsables de este problema. Dicen que seguramente hizo mal en anunciar en pleno periodo vacacional a quien se otrogaban los servicios de *autohandling*. Puede ser. Son elementos accesorios y accidentales en relación con el tema fundamental. Ya que hay semejante irresponsabilidad por parte de una empresa privada, a mí me gustaría que enfrentasen y asumiesen las reclamaciones de los usuarios como si fuesen propias. Intenten paliar las ambigüedades de la legalidad vigente e incluso las que crea la superposición de tantas empresas afectadas por este conflicto, desde otras empresas aéreas, agencias de viaje, un entramado tremendamente complejo que no puede llevar a que ahora nadie sea responsable. Espero que no sean necesarias modificaciones legales para actuar con contundencia desde este momento. Y no le vuelvan a consentir a Iberia negligencias de tal calibre. Que un presidente de una empresa aparezca al día siguiente para darle cierta legitimidad a las aspiraciones de los trabajadores nos parece increíble, esto solamente se puede dar en un virrey. Me recuerda las comparecencias, en el momento en que se hizo la privatización, cuando aún venía aquí Iberia y estaba sometida a control, del señor Irala, cuando de verdad empecé a creer que estábamos ante lo que iba a venir después. Mantener una empresa con toda la prepotencia sin control público alguno.

Voy acabando ya, señor presidente. No hay una situación de excepcionalidad en cuanto a que pueden provocarse situaciones similares si no se cambia la legalidad y si la Administración pública no tiene un carácter jerárquicamente superior en el comportamiento de las empresas privadas. Señora ministra, investiguen cómo se convocó la asamblea del día 28 el día 27, cuáles fueron las responsabilidades, qué se dijo allí para que ahora no sean paganos nueve trabajadores —vuelvo a repetir— histéricos, exaltados, que alguien debió de llevar a una conclusión errada; cuántos son los compromisos y las connivencias con Iberia en este comportamiento. El pago fundamental debe de estar en esta empresa privada. Lo demás se debe analizar y sancionar con ponderación y sabiendo que el núcleo fundamental del problema está en un determinado lugar. Hagan las modificaciones legales; háganlas bien. Y les ruego que no dejen más espacios de impunidad al comportamiento de empresas privadas.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES:** La verdad es que deseaba otra intervención, señora ministra. Lo decíamos en la Diputación Permanente, deseábamos una intervención que, por supuesto, situase responsabilidades en Iberia, que dijese que los trabajadores actuaron de forma desproporcionada en una situación muy complicada,

pero que también situase responsabilidades, que las hay, en el propio Ministerio de Fomento y en la propia AENA, que como mínimo situase los elementos que han producido esta situación que desemboca el día 28 de julio en una huelga salvaje y cómo contribuyeron a crear esta situación AENA o el Ministerio de Fomento. No lo hemos visto en su intervención, lamentablemente. Parece que ustedes se han dedicado a gestionar una situación que les es ajena, en la que no tienen nada que ver y que la han gestionado lo mejor posible.

Lo cierto, desde nuestro punto de vista, es que desde AENA y desde el Ministerio de Fomento se ha gestionado mal la situación, la previa y la posterior. Se gestiona mal el momento, la forma, el contenido e incluso la reacción—me atrevo a decir hoy—. El momento en que lo comunican, en pleno mes de julio, después de tres años de retraso; lo deciden precisamente en el peor de los momentos. La forma, porque lo comunican como si de una comunicación administrativa se tratase, sin tener en cuenta las repercusiones de su decisión. El contenido, porque su decisión afecta a un tercio del personal de tierra de todos los aeropuertos españoles y, ¿sabe dónde está, señora ministra, la mitad de esos casi 9.000 trabajadores afectados? En el aeropuerto de Barcelona; el cien por cien de la plantilla. A todo esto se le suma una mala reacción: las responsabilidades es, en exclusiva, de Iberia y de los trabajadores, es estrictamente un conflicto laboral. Nosotros creemos que este conflicto laboral se debe a algunas decisiones políticas y hoy esperábamos que se asumiesen responsabilidades políticas y que anunciase cambios en el modelo de gestión.

Vayamos paso a paso. El momento en que toman ustedes la decisión es el mes de julio. El primer concurso fue en el año 1997, se tenía que prorrogar al cabo de siete años, y ustedes toman la decisión, que nosotros compartimos, de anunciar las nuevas licencias una vez que se haya firmado el convenio, pero resulta que después de tres años de retraso deciden anunciar esa decisión en pleno mes de julio, en el momento punta, cuando seguramente lo más razonable hubiera sido anunciarlo en el mes de octubre y haber puesto en marcha las nuevas operadoras en el mes de marzo o abril. ¿Por qué no lo hacen? ¿Por qué lo anuncian en el mes de julio? Señora ministra, es un error y además de bulto, porque AENA toma las decisiones al margen de las repercusiones sociales y, por tanto, económicas que tendrá sobre algunos aeropuertos. Conclusión: AENA es responsable del momento, y solo se le puede ocurrir sacar unas concesiones que revolucionan el sector en pleno mes de julio a quien tiene desprecio por esas decisiones, por cómo repercuten en las condiciones de trabajo. En las formas también se equivocan, señora ministra; nosotros así lo creemos. ¿Cómo lo comunican? Hacen una comunicación a los sindicatos el día antes de anunciar públicamente la decisión; un día antes les comunican lo que va a pasar. ¿Y qué les dicen los sindicatos en esa reunión? Que la decisión que han tomado va a tener repercusiones laborales en el mes de julio, en un momento punta. Eso

es lo que les trasladan las principales centrales sindicales; se lo trasladan el día antes de que ustedes anuncien cuáles van a ser las concesiones y les dicen que va a tener gran repercusión mover a un tercio de los trabajadores, en especial —se lo anuncian el día 23 de julio— en el aeropuerto de El Prat. Esto es lo que les trasladan las centrales sindicales el 23 de julio... Sí, ministra, sí, eso es lo que expresan las centrales sindicales. El día antes del 28 de julio se reúnen —usted lo ha dicho bien— a instancias de las centrales sindicales catalanas. ¿Y para qué les piden la reunión?, ¿para hablar de lo bien que va el verano? Usted dice que no trasladaron ninguna situación precaria o complicada en el aeropuerto de El Prat. Si no lo hubiesen hecho, ¿hubieran pedido una reunión? No. Piden la reunión para decir que en El Prat se vive una situación muy compleja, que están en una situación límite. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: ¡No!)** No diga que no, porque eso es lo que trasladan los sindicatos. En ese mismo momento el señor Palau les reconoce que la oferta de Iberia era mala, pero que no era peor que en otros aeropuertos donde Iberia ha mantenido el *handling*. Eso es lo que me trasladan a mí —usted no estaba en la reunión y yo tampoco— los representantes sindicales, y lo que es evidente es que en pleno mes de julio, el día antes de una huelga como la del día 28 de julio, no se pide una reunión para decir que todo va bien, que no pasa nada. ¿Cuál es el problema? Que ustedes continúan con las mismas: el convenio del sector solventa todos los problemas. Pero, ¿qué le dicen las centrales sindicales los días 23 y 27 de julio? Que el convenio del sector no solventa todos los problemas, que tienen un problema laboral, porque es verdad que se garantizan los puestos de trabajo, pero también es cierto que pierden condiciones laborales. Eso es lo que les trasladan las centrales sindicales los días 23 y 27 de julio. Pero ustedes —como se produce de forma demasiado frecuente en el Ministerio de Fomento— hacen caso omiso. Ustedes tienen su teoría: el convenio del sector lo soluciona todo. Pero las centrales sindicales les anuncian que no. Esta es la situación.

Segunda conclusión: ustedes no solo suspenden en el momento sino también en las formas. Lo cierto es que, con esas circunstancias, el conflicto era previsible; no era previsible la desproporción del conflicto, pero el conflicto sí lo era y su actitud y la de AENA tenía que haber sido activa, no tenía que haber sido simplemente poner el convenio encima de la mesa diciendo que eso solventaba todo, sino haber hecho que esa empresa prepotente que es Iberia se hubiera sentado en la mesa y haber actuado porque lo que se avecinaba era lo que finalmente pasó.

Tercer error de su ministerio y de AENA: el contenido de la decisión. Es evidente que Iberia había generado una situación de agravio hacia el aeropuerto de Barcelona. Primero había filtrado el abandono de muchas de sus líneas del aeropuerto de Barcelona, ¿por qué lo había anunciado? Porque se tenían que concentrar en la T-4. Después materializa su amenaza con el anuncio confir-

mado del abandono de muchas de sus líneas en El Prat. Todo esto es posible porque hay decisiones de AENA que permiten la concentración de Iberia en la T-4. Como colofón, y para garantizar su continuidad en El Prat, hacen una oferta mala al aeropuerto de El Prat, como tantas otras, como la de Madrid o la de Palma, tal y como han reconocido desde su propio ministerio. Ahora bien, hay que decir que esta actitud de Iberia, prepotente y arrogante, hacia el aeropuerto de El Prat es, en primer lugar, responsabilidad de la propia compañía, pero, en segundo lugar, fruto de decisiones de AENA que permiten la concentración absoluta de Iberia en la T-4. ¿Sería la misma actitud la de Iberia si AENA tuviese otra actitud hacia la misma compañía en la T-4? La siguiente pregunta es: ¿por qué AENA decide entrar en conflicto con Iberia exclusivamente en El Prat? En este contexto, AENA decide la salida de Iberia de El Prat. ¿Por qué? ¿Porque la oferta de Iberia no era buena económicamente? Parece que ese no debe ser el único criterio, porque la oferta económica de Iberia era peor en Madrid, señora ministra. Quizá lo decide por otras razones; no lo sabemos. ¿Por qué no aplican el mismo criterio a Barajas, señora ministra? ¿Quizá porque saben de las repercusiones sociales que tendría la salida de Iberia en Barajas y en realidad les es más o menos indiferente las repercusiones sociales y, por tanto, económicas, que pueda tener la salida de Iberia del *handling* en El Prat? ¿Por qué en el único gran aeropuerto de España donde Iberia pierde el *handling* es en El Prat? Y, ¿por qué El Prat es el único aeropuerto de España en el que el cien por cien de la plantilla de tierra tiene que cambiar de empresa? Digamos que son demasiados agravios hacia El Prat; los agravios de Iberia sumados a los de la propia AENA.

En El Prat operaban dos compañías de *handling*, Iberia y Eurohandling; ahora van a operar Newco, Globalia y Flightcare. ¿Sabe usted que de los 9.000 trabajadores afectados en tierra en el conjunto del Estado casi la mitad tiene que cambiar de empresa en Barcelona? Señora ministra, alguna de sus decisiones son discutibles. Lo explicábamos el otro día. En Reus y en Girona se otorga la licencia a Lesma, con dos nuevas licencias. ¿Sabe que Lesma no respeta el convenio del sector ya que despide a gente por el simple hecho de estar sindicada?

Yo le quería hacer algunas preguntas. ¿Cuál de las empresas que han tenido la concesión —Newco, Globalia y Flightcare— tiene certificación de calidad? ¿Cuál de ellas tiene certificación medioambiental? ¿Cuál tiene un programa de resolución de posibles contingencias? Y una pregunta clave: ¿han tenido presente planes de viabilidad económico-financieros para las empresas a las que se les ha dado las concesiones? Usted sabe que estas ofertas —la del 45 por ciento por parte de Newco y la de Flightcare, que es la que hace la mejor oferta, si no me equivoco— se hacen en una competición clarísima entre Globalia y Flightcare, y ambas estaban antes en Eurohandling. ¿Sabe que dicen bajo mano los responsa-

bles de estas empresas? Que estas ofertas eran viables porque no tenían que asumir personal de Iberia, pero que en el momento que tengan que asumir a ese personal de Iberia no las van a poder llevar a cabo. ¿Ustedes hicieron algún plan de viabilidad económica para que esas empresas realmente puedan cumplir dichas ofertas?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, debe terminar S.S., por favor.

El señor **HERRERA TORRES**: Acabo ya, señor presidente.

Señora ministra, nosotros entendemos que hay un problema entre Iberia y los trabajadores, pero también hay un problema de incompetencia. Hay decisiones que no se tienen que tomar en el mes de julio, se tienen que tomar con delicadeza y se tienen que evaluar muchísimo más. Pero es que a estos problemas de incompetencia se le suman otros; el problema es de competencia. Está claro que con otras competencias, con mayor cercanía hacia los problemas sociales y, por tanto, económicos que se derivan de estas decisiones, estas no se tendrían que haber tomado con la ligereza que las tomó AENA el 24 de julio. Está claro que, teniendo presente las repercusiones sociales que iba a tener en El Prat, se hubiese necesitado algo más de mano izquierda, pero esto no se ha producido.

Nosotros esperamos de su segunda intervención no solo cómo han gestionado la situación, sino cómo piensan corregirla, cómo piensan cambiar el modelo de gestión aeroportuario, que no funciona; cuáles son las responsabilidades políticas que deben asumir y, en definitiva, cuáles son las medidas no para reparar, que consideramos necesarias por la situación vivida por los usuarios, sino para corregir un modelo de gestión aeroportuaria que no funciona, señora ministra. Lo cierto es que las decisiones han influido poderosamente en una situación que, finalmente, se convirtió en ingobernable.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, a continuación, el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señora ministra, quiero comenzar agradeciéndole las informaciones que ha suministrado. Mi grupo, y yo personalmente, quería hacerle preguntas sobre tres bloques, a los que se ha referido usted y me ha aclarado algunas de las cosas que iba a preguntarle, pero me queda algún tipo de dudas sobre las que quisiera extenderme brevemente.

Para mi grupo, lo ocurrido es incomprensible, inesperado, impredecible y excepcional. Yo no me lo esperaba en ninguno de los términos. Pero una cosa es que ese día no lo esperáramos por las circunstancias que sea, aunque ahora tendríamos que comprender lo ocurrido para intentar evitar que vuelva a ocurrir, tendríamos que buscar algún tipo de explicaciones que de alguna forma nos digan: era imprevisto, pero ha ocurrido y ¿cómo

hago yo para que no vuelva a ocurrir? Desde esa perspectiva, una vez que se aclare por qué han ocurrido las cosas, habría que tomar las medidas oportunas, algunas de las cuales usted ha anunciado.

Ya le han preguntado, y yo voy a hacerlo también, sobre las relaciones AENA-Iberia, porque a mi grupo le parece que ahí habría que indagar para ver si algo de lo ocurrido —no digo que fuera predecible— se pudiera explicar por las relaciones que mantienen AENA e Iberia. Usted nos ha explicado que el *handling* se ha retrasado durante años y al final se ha tomado la decisión que se ha tomado en los términos en que se ha tomado y nos ha hablado usted de las relaciones que su ministerio ha tenido con los sindicatos de Iberia, cómo ustedes han estado empeñados —y yo digo que las intenciones son excelentes— para que todo el mundo tuviera trabajo, pero ¿le toca hacer eso al ministerio? ¿Le toca resolver los problemas laborales de Iberia al ministerio? No ocurre así con el resto de las empresas. ¿Por qué aquí sí? ¿Por qué las relaciones entre el ministerio, AENA e Iberia son de esa complicidad por la que los sindicatos de Iberia solicitan al ministerio una reunión para que les confirme que ellos van a tener trabajo y en determinadas condiciones? ¿Eso es normal? No es normal en otros ámbitos industriales, no es normal esa relación de la Administración respecto a otras empresas privadas. Aquí funciona eso, y al parecer funciona —insisto en que más allá de lo que pueda ser una noble intención por parte de la Administración para que no se pierdan puestos de trabajo, etcétera— porque seguramente venimos de un tipo de culturas que yo creo que quizá hubiera que cuestionar, porque aquí pudiera estar la parte de comprensión de que lo que ha ocurrido ha ocurrido porque traemos las cosas por la vía que las traemos, en alguna medida, no sé en cuánto.

Para la concesión de los *handling*, ¿cuáles son los baremos objetivos que se utilizan? Me pregunto si se sabe qué criterios son, si se valora cada uno de los criterios y si eso es algo así como la resolución de una ecuación matemática o se empieza a negociar en un mundo complejo por el que las relaciones que pueda haber en este caso entre Iberia y AENA no son las que pueda haber entre cualquier otra compañía y el ministerio.

Otros portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han dicho que la transparencia en AENA brilla por su ausencia —no lo digo yo, sino que lo he leído de gente que anda en el mundo aeronáutico y que tiene mucho más conocimiento que yo—. Me pregunto si efectivamente las cosas las hacemos de una forma clara, transparente o las hacemos en un grado de complicidad que —insisto— se entiende perfectamente viniendo de donde venimos, pero no se entendería yendo adonde tenemos que ir, a juicio de mi grupo. Uno se pregunta si Iberia se enteró de la resolución de AENA el mismo día o era un tema —entre comillas— muy hablado de antemano, porque da la impresión de que todos los trabajadores y todo el mundo se hubiera enterado en el último momento y hubiera habido una explosión por una cosa

que de pronto resulta ser que, en contra de las previsiones seguramente de la propia Iberia —quiero creer, porque alguna manifestación ha habido en tal sentido—, no se le concede a Iberia el *handling* en el aeropuerto de El Prat. Si eso es así o si hay mucha más cocina, que de alguna forma sería lo que luego llevara a pensar a todo el mundo que aquí hay margen de maniobra frente a los ministerios porque ellos de alguna forma son responsables hasta de lo que no deben ser. Yo creo que esta es una línea de reflexión que el ministerio y AENA deben explicitar no tanto porque solucione nada de lo que ha pasado, que es evidente que no, sino porque en el futuro no sigamos con un grado de complicidad por el que algunos trabajadores se crean con muchos más derechos que el del resto de las empresas y la propia Iberia se crea con más derechos de los que pueda considerar cualquier otra empresa aeronáutica. Por esta vía sería necesario reflexionar; y al menos se lo pregunto.

¿Qué pasó, que la oferta de *handling* de Iberia era especialmente mala para que en El Prat no se le concediera? Es una pregunta que le hago sin respuesta por mi parte. Y si realmente la aplicación de los criterios objetivos establecidos hacía que la oferta presentada para El Prat no le correspondiera mientras sí le correspondía a las que les correspondió, o de qué estamos hablando.

Respecto a la gestión de la crisis, que es el segundo aspecto, sería muy fácil hacerse el listo ahora y decir que uno hubiera podido actuar en ese magma de acontecimientos de otra forma, pero no lo voy a pretender. Desde esa perspectiva, creo que han hecho lo mejor que ustedes han sabido hacer, en unas circunstancias realmente complejas y difíciles, e incluso mi grupo estaría dispuesto a sumarse a la felicitación de estas personas, porque seguramente ha habido personas en todo este proceso que, para resolver cuanto antes los problemas creados, han hecho unos esfuerzos extraordinarios. Sí me atrevo a preguntarle sobre el grado de coordinación que AENA ha mantenido con las autoridades autonómicas; si ha existido, si no ha existido, si, por su lado, la han solicitado en algún momento, si han tenido ustedes ofrecimientos por parte de las autoridades autonómicas catalanas y cuál ha sido la relación de ese grado de colaboración que siempre es deseable y que ante circunstancias de este género es obligado incluso.

A mi grupo, como le decía al comienzo, le interesa saber qué medidas habría que tomar para que no vuelva a ocurrir nada de esto. Entre las numerosísimas cartas de ciudadanos afectados que uno ha podido leer, ha habido una que a mí me ha llamado mucho la atención, porque de alguna forma me vi reflejado en ella. Decía: Habrá gente que considere que lo ocurrido ese día en el aeropuerto de El Prat es como un mal sueño de una noche de verano, pero yo, que soy usuario de aviones —decía—, he padecido —y daba una larga lista de cosas que ha venido padeciendo antes de ese día— y seguramente padeceré cuando se resuelva este tema, después de ese día. A este respecto, ustedes están poniendo en marcha medidas, que habrá que tomar de forma extraor-

dinaria, porque las circunstancias en que han ocurrido las cosas son extraordinarias, pero también requiere una cierta reflexión si alguna de las medidas que están poniendo no deben ser para el futuro y para siempre. Le quiero preguntar si ustedes han echado en falta, en el aspecto legal, algún tipo de mecanismo, que no estaría contemplado y que habría que contemplar. El delegado del Gobierno en Cataluña decía que los aeropuertos están preparados para hacer frente a amenazas externas, pero nunca se habían planteado las circunstancias de ahora. Es un hecho que pudiera ser así y que realmente no hubiera ninguna previsión para circunstancias como estas, y nos gustaría saber si ustedes, desde esa perspectiva, están pensando ahora en tomar algún tipo de medidas por si las cosas volvieran a ocurrir en los mismos términos en que han ocurrido, por parte de quienes pudieron lanzar la dinámica de los hechos que han ocurrido, un sistema de resolución de ese tema que no fuera el que hemos conocido en esta circunstancia.

Usted ha dicho, creo recordar, que los hechos no han tenido relación con la seguridad, es decir, que la seguridad aérea no se ha visto afectada. Quisiera que usted explicitara algo más, porque, de alguna forma, todos hemos leído que la Guardia Civil pidió el cierre del tráfico aéreo por riesgo de accidente grave, supongo que en relación con la seguridad. Hemos leído manifestaciones del delegado del Gobierno en Cataluña diciendo que hubiera podido ocurrir una tragedia. Desde esa perspectiva, imagino que se refería a los temas de seguridad. De forma que si tuviéramos que calificar los hechos como incidentes, ¿usted cree que realmente lo ocurrido sería calificable de incidente? De forma incluso —no lo sé— que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil tuviera algo que decir a este respecto o no. Me pregunto simplemente y espero su respuesta.

Por lo que hace referencia a las medidas que usted ha anunciado, a la espera de la letra en detalle, mi grupo cree que no va a tener mayores inconvenientes en apoyarlas, porque consideramos que todo lo que sea subrogarse, por parte de la Administración, en la defensa de los intereses de los ciudadanos está bien. Ustedes han incoado expedientes administrativos e iremos viendo en qué quedan finalmente. Usted ha dicho también que se van a personar, como Administración, en los temas propiamente penales. En principio, el conjunto de las medidas que ustedes proponen nos parece que pudieran servir para hacer frente a lo ocurrido ese día, razonablemente, ya veremos qué dice la letra pequeña, pero insisto —y con esto termino, señor presidente— en que debiéramos hacer un esfuerzo para no calificar los hechos como incompresibles e inesperados sin más, si no ver si alguna de las cosas que están ocurriendo, como las relaciones que se están manteniendo, en concreto, entre Iberia y AENA, que a nuestro juicio es una de las líneas de pensamiento y de análisis necesario, pudieran llevarnos a que estas cosas igual no son tan inesperadas, aunque en los detalles lógicamente pudiera darse un

exceso de excepcionalidad. Pero más allá del exceso, si las relaciones entre ambas instituciones, entre la empresa privada y el ministerio, siguen siendo de ese grado, a mi juicio, con riesgo de confusión de papeles en muchos casos, pudiéramos encontrarnos con que lógicamente los eslabones débiles de todo este proceso entiendan que pueden tirar hasta arriba, porque todo es suyo, porque en el fondo no distinguen entre su empresa y el aeropuerto, porque todo va como en un magma en que todo el mundo tendría mucho que decir.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo de Esquerra Republicana, señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señora ministra, quiero empezar agradeciendo el esfuerzo que hizo desde el director del aeropuerto de El Prat hasta buena parte, por no decir la mayoría, de sus empleados, que trabajaron incansablemente para reestablecer la situación, para poner al día un aeropuerto que dio una imagen de caos; luego entraremos en ello.

Después de escucharle a usted relatar sucintamente lo que pasó en el aeropuerto de Barcelona a partir del día 28, que es cuando se ocupan las pistas a partir de las 09:00 de la mañana, se nota a faltar lo que pasó antes del día 28 y aquí tenemos que tratar por qué se llega a esta situación. La gestión de la crisis se presupone, aunque puede ser más o menos acertada —por la tarde veremos con el ministro del Interior buena parte de lo que pasó el día 28—, pero es cierto que las consecuencias a las que se llega el día 28 tienen unos precedentes. Usted se ha escapado de esos precedentes, porque le ha interesado dar la imagen y la sensación a los ciudadanos que le hayan escuchado hoy a usted de que emula al señor Aznar cuando decía aquello de España va bien, todo va bien y aquí no falla nada. Sinceramente, se ha llegado a esta situación porque ha habido una actitud ambigua, de poca sensibilidad por parte de su ministerio y de la empresa AENA hacia el aeropuerto de Barcelona. A nosotros nos interesa saber lo que pasó las fechas anteriores al día 28, porque el día 28 significó que más de 200.000 personas quedaron bloqueadas en el aeropuerto de Barcelona y en los vuelos que tenían que acceder a Barcelona, produciéndose una situación caótica, que usted ha descrito, con las maletas que se pierden, con una situación de frustración de muchas personas que querían empezar las vacaciones y con una situación bochornosa para la imagen turística de Cataluña y de Barcelona. Antes del día 28 de julio hay una serie de decisiones que ustedes toman como ministerio y como empresa pública y que son el meollo y el punto clave para entender qué ha pasado aquí. Hasta cierto punto tenemos información —espero que usted nos la dé hoy— de cómo falló AENA sobre la adjudicación de la licencia de *handling* a los diferentes grupos que operaban en Barcelona, en el aeropuerto de Madrid o en otros aeropuertos españoles. La información que tenemos

—y si no, confirmanoslo— es que así como en el aeropuerto de Madrid Iberia presenta una baja del 7 por ciento en el concurso y se le adjudica la nueva terminal T-4, los grupos que competían, en este caso Globalia y Swissport, presentan una baja superior, muy parecida a la que presentaron otros grupos en el aeropuerto de Barcelona y se toma la decisión de dejar fuera a Iberia en el aeropuerto de Barcelona y en las mismas condiciones se le adjudica a Iberia en el aeropuerto de Madrid. La sensación que uno tiene después de leer atentamente toda la documentación y después de entrevistarse con el comité de empresa de UGT —le avanzo que nosotros hemos hablado con los trabajadores directamente— es que aquí el aeropuerto de El Prat es el elemento de compensación a un trato de favor por parte de AENA al grupo Iberia. Lo decíamos anteayer en la Diputación Permanente, las relaciones entre Iberia y AENA no son precisamente transparentes, de hecho ni la misma AENA es transparente. Nuestro grupo ha preguntado reiteradamente por escrito y en sesiones de control cuál era la cuenta de explotación de los diferentes aeropuertos. No ha habido nunca una respuesta clara y satisfactoria. ¿Cuál era el elemento de gestión clave para saber qué aeropuertos funcionaban mejor, cuáles necesitaban más inversión y cuáles tenían que ponerse al día? AENA no es precisamente un modelo de transparencia. Las relaciones entre AENA e Iberia son opacas en este sentido. Decía el señor Rodríguez, del Bloque Nacionalista Galego, que había una responsabilidad de la empresa privada, y hasta aquí estamos todos de acuerdo, pero tenemos la sensación de que AENA ha trabajado siempre a favor de una compañía, una compañía que ya es privada. Esto podíamos entenderlo cuando Iberia era una compañía de bandera, pero hoy es una compañía privada. Creo que la principal responsabilidad de su ministerio ha sido trabajar a favor de una compañía y en detrimento de otras, y la compensación en este caso fue el aeropuerto de Barcelona, fueron sus usuarios y sus trabajadores. La prueba es que hay una serie de decisiones que se toman en ese sentido y que superan los diez parámetros que se eligen para el concurso de la adjudicación de las licencias de *handling*. Finalmente, sin ninguna razón aparente, con las mismas condiciones, se concede a Iberia en Madrid y se le niega en Barcelona. Se carga contra los trabajadores, pero, en definitiva, más allá de la irresponsabilidad de un sector importante de los trabajadores en una situación límite, lo que falla es un modelo de gestión y un modelo aeroportuario que hoy en día es arcaico y dista mucho de lo que usted ha anunciado hoy.

Hay una sensación de falta de transparencia, una sensación de cambalache, de tejemaneje entre AENA e Iberia. Se concede la nueva T-4 en Madrid casi en exclusiva a la empresa Iberia, que goza de sus ventajas. Así lo han denunciado las demás compañías y operadores. Mantienen el Puente Aéreo en la terminal C de Barcelona. Sin lugar a dudas, ningún concurso para que pudieran acceder otras compañías se ha hecho con cla-

ridad. Tiene una rentabilidad óptima y, en cambio, anuncia que abandona Barcelona y lo deja en manos de una línea de bajo coste, que, como han dicho ya los sindicatos, no opera en las mismas condiciones. Usted sabe perfectamente que las líneas de bajo coste, que pueden ser muy competitivas, funcionan a partir de una serie de parámetros de mercado que no garantizan líneas regulares. Además, por lo que se presume, Iberia se quita de encima una parte de los trabajadores con unas condiciones laborales que están muy por encima del convenio que usted ha anunciado anteriormente. Iberia soluciona un problema, redimensiona su plantilla en Barcelona, concentra sus efectivos en el aeropuerto de Barajas, concretamente en la nueva terminal, y tiene una situación bien saneada como empresa. A cambio, ¿qué hay? Se dan unas condiciones para los nuevos operadores de *handling* en Barcelona, pero esto tiene un coste, que es la situación que se generó el día 28 por la falta de información y, sobre todo, porque la información que tenemos de los sindicatos no es nada parecida a la que usted ha descrito. Las diferentes reuniones del secretario general de Transportes con los comités de empresa no fueron precisamente un modelo de buena relación y de diálogo. Amenazaron a los sindicatos, dejaron claro que era una situación muy tensa y que les dejaba fuera de sus condiciones laborales, como ya ha dicho otro portavoz. Creo sinceramente que usted no tiene toda la información o le han dado otra versión de las reuniones que hubo en ese momento. Hasta aquí la falta de responsabilidad, la falta de sensibilidad con un aeropuerto que conduce a esta situación. Lo sucedido el día 28 es la consecuencia de este trato de favor a una compañía. Encima, Iberia parece que se desentiende, deja a los trabajadores en la pista y, a cambio, ahora pretende tener el *autohandling* de Air Nostrum y crear una compañía de bajo coste en Barcelona, cuando ustedes saben —y espero que me conteste a esto— que va a ser muy difícil llegar a esta conclusión, debido a las condiciones legales para acceder, cuando Iberia no tiene más del 50 por ciento de las compañías.

Más allá de la gestión de la crisis, de la gestión del caos, como lo podríamos llamar, hay una serie de precedentes, de actitudes negligentes, de falta de tacto y de falta de sensibilidad en la manera en la que se ha trabajado. No voy a incidir más en la fecha, porque usted sabe perfectamente que nos encontrábamos en temporada alta, pero le voy a hacer una pregunta malévola: ¿Esto se hubiera hecho en Madrid? No lo sé. Tiene que contestarlo usted, pero parece que Barcelona era la compensación a un trato de favor que se daba a una compañía privada en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Es evidente que esto es un desprestigio para la ciudad de Barcelona como ciudad de negocios y para su imagen turística. Fíjese usted, según el informe del Ayuntamiento de Barcelona, que ha analizado los principales medios de comunicación europeos y estadounidenses, los cuatro principales periódicos alemanes, dos estadounidenses —uno de ellos *USA Today*—, agencias de noticias del

peso de France Press y siete periódicos británicos, como el *Daily Star* o el *Daily Express*, coincidieron en el titular de la información sobre la huelga y sus consecuencias. La palabra era caos, caos en el aeropuerto de Barcelona. Con titulares así, imagínese el resto de la crónica, señora ministra, que no es precisamente halagüeña ni da buenas noticias sobre nuestra imagen turística. Esto tiene un impacto evidente sobre la imagen de calidad en la que trabajan desde hace mucho tiempo las administraciones y el sector privado, que tratan de dar una imagen de calidad turística ante los nuevos competidores.

Vamos a redactar rápidamente la situación. Quedan pasajeros colgados de las conexiones de El Prat con otros aeropuertos, 200.000 perjudicados, incluidos los que esperaban conexiones con otros aeropuertos desde El Prat o hacia El Prat; hay pasajeros que cambian o anulan su destino a Barcelona ante el caos, y el caos no es una palabra que se haya inventado nuestro grupo, es lo que dice, como he explicado hace un momento, toda la prensa internacional; hay pérdidas de noches de hotel, pérdidas de reservas de restaurantes, pérdidas de servicios extra de hoteles, de comercio, transporte o eventos; quedan pasajeros colgados en el aeropuerto de El Prat sin poder volver a sus destinos en varios días; hay pérdida de maletas, que genera una gran inseguridad internacional; se da una pésima imagen de cara a futuros congresos, y usted sabe que la ciudad de Barcelona se basa en congresos importantes de carácter internacional; hay falta de seriedad, falta de seguridad, falta de soluciones de emergencia. Sobre los protocolos —usted lo ha descrito bien—, las diferentes administraciones han realizado una importante labor, pero no ha quedado claro cuál es su aplicación en las situaciones de emergencia. Sinceramente, esta no es una buena imagen turística y esto tiene una referencia clara —y voy acabando— que es la falta de sensibilidad, la relación centro-periferia llevada hasta las últimas consecuencias. Nuestro grupo ha tenido acceso a los balances económicos y de beneficios netos del grupo AENA y de los diferentes aeropuertos, y lo ha tenido por una vía no diría irregular, pero sí paradójica, porque esta es una de las cuestiones sobre las que nuestro grupo ha querido tener información durante esta legislatura y la pasada, pero no ha podido tenerlo. Por ejemplo, en cifras del año 2004, el aeropuerto de Madrid-Barajas tiene unos beneficios netos de 72 millones de euros; Barcelona, 51 millones de Euros; Málaga, 15 millones de euros; Alicante, 11 millones; Tenerife Sur, 6 millones; Lanzarote, 5 millones; Palma, 2,5 millones y Girona, 1,85 millones de euros. A partir de aquí, todos los demás aeropuertos son deficitarios. ¿Qué quiero decir con esto? Fíjese usted la importancia de Barcelona. Usted ya lo ha señalado, es el segundo aeropuerto, pero seguramente es de los más rentables. Si ponemos al lado de esos beneficios netos el número de pasajeros y el número de inversión y lo comparamos, por ejemplo, con Madrid, nos da una idea de su importancia. Creo sinceramente que ustedes no tuvieron la sensibilidad de calcular que estábamos en

plena temporada turística y, en un momento clave para el turismo en Cataluña, para el turismo en Barcelona, tomaron una decisión de estas características. Repito, no por lo del día 28, sino por todo lo que acaeció mucho antes. Esta es una relación centro-periferia que daña la imagen de Cataluña y la imagen de Barcelona y esperamos que no solo su ministerio, sino también otros ministerios y el Gobierno establezcan compensaciones más allá de los usuarios. Usted hoy ha conseguido parte del titular —habrá un decreto-ley para compensación de los usuarios—, pero hay otros damnificados que no son los usuarios y que también han sido afectados, como el sector turístico, el sector emprendedor y la imagen turística de Barcelona y de Cataluña.

Para acabar, nosotros hemos defendido durante el debate del Estatuto, y lo seguimos haciendo ahora, el traspaso de la gestión del aeropuerto de El Prat y de los aeropuertos catalanes básicamente por estas razones. Creo sinceramente que algunos de estos problemas, vistos desde Barcelona, se hubieran podido negociar de otra forma. Hubiéramos podido gestionar la situación del día 28 igual, mejor o peor, pero estamos hablando de antes del día 28. Repito, ustedes no han tenido la sensibilidad de que es un aeropuerto importante. Por eso nuestro grupo pide la cesión del traspaso de la gestión. Creemos que es básico que los aeropuertos catalanes sean dirigidos desde Barcelona y no desde este esquema radial, que no ayuda, porque hay falta de sensibilidad al considerar que Barcelona es un aeropuerto más. Lo digo con el máximo respeto por los demás aeropuertos. Creo sinceramente, señora ministra, que usted no ha estado a la altura de las circunstancias, no ha tutelado, no ha pilotado —nunca mejor dicho— todo el proceso. Creo que usted tiene que dimitir, tiene que dejar su cargo, como los responsables de AENA y el secretario general de Transportes, porque en este caso han fallado. Lo digo sinceramente. Lo responsable hubiera sido que en una crisis de estas características ustedes hubieran dado la cara y puesto su cargo a disposición. No lo han hecho, han creído que era un conflicto laboral, un conflicto de ilegalidad laboral, un problema de orden público, pero no es un problema de orden público, sino un problema de modelo de gestión aeroportuaria. Usted ha defendido siempre este modelo, pero este modelo tiene esta falta de sensibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Centro y periferia no son lo mismo, tienen trato diferente.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, quería agradecer la presencia hoy aquí, en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, de la señora

ministra, presencia que es un acto debido en democracia parlamentaria. Tras los sucesos acaecidos el pasado 28 de julio en El Prat, era necesaria esta comparecencia, era necesario rendir cuentas y hacerlo en sede parlamentaria, en sesión extraordinaria, ante el Congreso de los Diputados, que no es otra cosa que ante el conjunto de la sociedad que representamos en esta Cámara y, si me lo permite, de manera muy especial ante los miles de ciudadanos más directamente afectados por lo que ocurrió el pasado 28 de julio y los días subsiguientes en El Prat. Por tanto, acto debido, acto obligado, que entra dentro de lo que debe hacer este Parlamento y de lo que debe hacer un responsable ministerial, acudir al Parlamento y explicar cómo ha gestionado la crisis, el caos que se vivió en El Prat el pasado 28 de julio.

Una vez escuchada su comparecencia, desde *Convergència i Unió* debemos mostrar nuestra decepción ante sus palabras, señora ministra. No ha entonado para nada un mea culpa, todo lo han hecho bien, según usted, incluso se ha jactado de que se ha recuperado la normalidad —dice— en un tiempo récord. ¿Es que debía haberse alterado hasta donde se alteró la normalidad ese día en El Prat? ¿Debíamos haber llegado hasta donde se llegó? Dejando sentado el hecho excepcional de que hay una responsabilidad inicial de unos trabajadores que de manera ilegal utilizan unas vías no adecuadas, vulnerando la ley, la respuesta desde AENA y desde los poderes públicos no es la de que hemos actuado en un tiempo récord, no, esta no es la versión que podemos trasladar a la sociedad, a los afectados y al conjunto de la población que vivió esos días como un trauma. Yo le pido desde *Convergència i Unió* que entone ese mea culpa, que asuma responsabilidades, que reconozca fallos, que los hubo, y ahora detallaré algunos de ellos ya desde el inicio. Hágalo, y sobre todo no lamente únicamente la situación, pida perdón a los afectados, diga directamente como ministra que lo siente y que siente los perjuicios que se les causaron, que tienen un origen evidentemente laboral, y repito que hoy no estamos aquí para dilucidar de qué manera unos trabajadores actuaron de forma no debida e ilegal, este no es el debate de hoy, el debate de hoy es cómo reaccionaron los poderes públicos tras esa actuación, y no reaccionaron bien. Quiero aprovechar para dejar constancia de centenares de trabajadores que hicieron lo imposible, grandes esfuerzos, para recobrar la normalidad, pero repito que el conjunto de la actuación de los poderes públicos no fue el adecuado.

Empecemos con el origen, un origen evidentemente laboral, sí, pero tras una decisión pública que se toma ¿cuándo? Se comunica la decisión de resolver ese concurso de *handling* con la no atribución de ninguna de las licencias para Iberia la última semana de julio, y aquí hay una responsabilidad de AENA. Ahora se puede decir: nunca pensamos que esto hubiera podido pasar. ¿No se lo pensaban, señora ministra? Hay quien dice que había serios indicios de que habría una reacción, que la hubo, pero ahora se dice: no nos lo podíamos pensar, es asom-

broso que hubiera ningún tipo de reacción. Pero la fecha elegida no podía ser peor para contribuir a que, si hubiera alguna reacción, tuviera efecto nefasto sobre el conjunto de la población, como los tuvo finalmente. No nos engañemos, el señor Arzuaga, en una comparecencia en esta misma Comisión, afirmaba que las concesiones de *handling* estaban vencidas desde marzo del año 2003, y se resuelven en julio de 2006, cuarenta meses después de que estuvieran vencidas, 1.200 días después. Tras haber transcurrido más de 1.200 días, más de cuarenta meses, ¿el momento adecuado es precisamente la última semana de julio, en proceso de claro inicio de vacaciones de agosto, el último fin de semana de julio con el retorno de los que las han tomado en julio? ¿Podía escogerse momento peor para hacer esa comunicación? Yo creo que la forma y el momento han sido inadecuados, y me hubiera gustado que la ministra lo reconociera aquí, que dijera: desde AENA nos hemos equivocado, no calibramos bien el momento y no teníamos que haberlo hecho en esas fechas. Señora ministra, creo que le ha sobrado triunfalismo: todo se ha hecho bien, de la manera adecuada, las culpas las dirige hacia unos trabajadores y hacia Iberia, y yo no excluyo esa vertiente, pero aquí estamos hoy ante un control parlamentario a un Gobierno que rinde cuentas y que, al hacerlo, no está dando la traslación de humildad y, si me lo permite, de explicar ante la sociedad que no todo se ha hecho bien.

Yo le voy a recordar una sesión reciente en esta misma Cámara, en el Pleno del Congreso, la última interpelación del último periodo de sesiones. Tuvimos un debate entre usted y yo, señora ministra, y usted, en ese debate —28 de junio del año 2006—, además de ensalzar la labor de AENA, decía claramente: de la buena gestión de El Prat es responsable el gestor, AENA. Pues de la mala gestión que hubo esos días también la responsabilidad será de AENA, y aquí no quieren asumir ninguna responsabilidad. Yo le pido que asuman responsabilidades. La brújula de las responsabilidades apunta muy directamente al Ministerio de Fomento y a AENA, asuman responsabilidades, díganos hoy aquí quién va a responder políticamente. Alguien de su ministerio o de AENA debe responder políticamente de lo acaecido estos días. Como decía nuestro portavoz en la Diputación Permanente, Duran i Lleida, tener que asumir alguna responsabilidad es una deuda moral con los afectados y con el conjunto de la ciudadanía. Por tanto, yo le pido que nos diga quién asumirá responsabilidades por lo acaecido, y piense que, si nadie las asume, las responsabilidades se dirigen a usted. Alguien en su ministerio deberá asumirlas, pero si nadie en su ministerio o en AENA asume esa responsabilidad ésta se dirige a la propia ministra. Por tanto, le pido desde *Convergència i Unió* que nos diga qué responsabilidades van a asumir desde el Gobierno por esa gestión.

Le pido también, señora ministra, que nos anuncie cambios de futuro en el modelo aeroportuario español, se lo pedía ya en la interpelación del pasado mes de junio, y le advertía que había una gran insatisfacción tanto de la

Cámara de Comercio de Barcelona, como del ayuntamiento en su conjunto, como del conjunto de la clase política en Cataluña y de la sociedad, que pide un modelo aeroportuario distinto, y le pedimos que avance hacia ese modelo distinto, que nos diga en qué dirección avanzará. Yo voy a pedirle a usted, a su grupo, a su Gobierno y a todos los grupos de la Cámara que el día 12 de septiembre en esta Cámara voten a favor de la moción presentada por *Convergència i Unió*, una moción que se presentó el pasado mes de junio, antes del caos del día 28 de julio, y se votará el próximo 12 de septiembre. Les pido que voten a favor de que la gestión del aeropuerto de El Prat recaiga en un consorcio donde tengan una capacidad decisiva las instituciones públicas y económicas catalanas encabezadas por la Generalitat. ¿Hubiera pasado lo que ha pasado si el *handling* del aeropuerto de El Prat de Barcelona se hubiese adjudicado desde Barcelona, desde una gestión aeroportuaria no centralista y centralizada como la que realiza AENA? Es un modelo que a nosotros no nos da satisfacción, se lo hemos dicho por activa y por pasiva, lo hemos dicho aquí en todos los debates, no queremos ese modelo de gestión centralista.

Queremos, señora ministra, aprovechar también la propia vía que permite el nuevo Estatuto de Autonomía de Cataluña que ayer entró en vigor. Una vía, la del 140.3, que explica claramente que, a pesar de que un aeropuerto tenga la consideración de interés general, y el aeropuerto de El Prat la tiene, la Generalitat de Cataluña puede participar en su gestión o puede asumirla. Nosotros pedimos esa gestión por parte de las autoridades públicas y por parte del sector económico en Cataluña. Queremos que no se tomen a 600 kilómetros las decisiones que afectan a El Prat, porque, quizá, si no se hubiesen tomado a 600 kilómetros no hubiera habido esa falta de detección de nada de lo que iba a ocurrir el día 28 de julio. Es como si para ustedes fuera una absoluta sorpresa que pudiera haber una insatisfacción y, en cambio, había factores que sugerían que podía haber esa insatisfacción. Por tanto, le pido, señora ministra, que desde su Gobierno se aproveche este debate para avanzar hacia lo que le pide *Convergència i Unió*, hacia ese nuevo modelo aeroportuario.

Señor presidente, voy terminando. El *handling* se resolvió e Iberia quedó excluida del mismo. Usted, señora ministra, ha podido manifestar desde su ministerio ciertas dudas sobre posibles soluciones tras la negociación que hubo el viernes en el aeropuerto de El Prat. Han salido informaciones, y se han hecho eco de ellas los medios de comunicación como: Fomento cuestiona la legalidad de la oferta de Iberia a los trabajadores. Quería conocer si realmente esto es cierto o no, hasta qué punto son ciertas estas informaciones sobre si el conflicto se puede dar o no por resuelto y cuál la versión que tiene el Ministerio de Fomento.

También nos ha extrañado, señora ministra que dijera que en ningún momento se ha puesto en peligro la seguridad aérea. No es lo que se ha detectado tampoco desde otras autoridades públicas y también se lo quiero pedir

expresamente. El hecho de que, por fortuna, no hubiese ningún accidente aéreo no es lo mismo que afirmar que no se puso en riesgo la seguridad aérea. Por tanto, le quiero preguntar expresamente, y tendremos ocasión de comprobarlo en un futuro, si en algún momento se puso en peligro, en riesgo la seguridad aérea. Por fortuna, repito, no hubo ningún tipo de incidente al respecto.

Señora ministra, quería también preguntarle de manera expresa: ¿Con quién habló por parte de la Generalitat la ministra de Fomento ese día? ¿Habló con el presidente de la Generalitat? ¿Mantuvieron alguna conversación? ¿Habló, señora ministra, con el presidente del Gobierno? ¿Habló, señora ministra, con los consejeros de la Generalitat? ¿Cuál fue la conexión, la comunicación y sobre todo cuál fue la conexión y la comunicación con el delegado del Gobierno en Cataluña? Nos ha dicho que el director del aeropuerto hablaba con el delegado del Gobierno y queríamos conocer si hubo alguna implicación más y si usted misma tuvo contacto directo o no con el delegado del Gobierno, con el presidente de la Generalitat y con qué miembros del Gobierno de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Debe terminar ya, señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Me pide el señor presidente que termina. Dejaré otros aspectos para el turno de réplica y simplemente diré que para *Convergència i Unió* este era un acto debido parlamentario, como lo hubiese sido también, señora ministra, que hubiese comparecido el ministro de Industria que tiene competencias en turismo. Evidentemente es necesario dar la cara en el Parlamento no solo cuando las cosas van bien. El 8 de junio el señor Montilla estaba junto a usted en negociaciones en el aeropuerto para temas de Iberia, recordará que se hicieron una foto juntos para negociar el tema de Iberia el pasado 8 de junio y, en cambio, ha sido el gran ausente en el debate de esta crisis del 28 de julio. En este sentido queríamos reconocer desde *Convergència i Unió* que el Parlamento está para recibir explicaciones, para realizar comparecencias de cualquier ministro que este afectado en este conflicto, y también aquí el ministro de Industria, señor Montilla, que tiene competencias en turismo, debería haber comparecido para explicar de qué manera ha tenido una repercusión como la que ha tenido la crisis del aeropuerto de El Prat en lo que es nuestra promoción turística exterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Desde el Grupo Parlamentario Popular, en primer lugar, tenemos que agradecerle que haya perdido una cuarta parte de su tiempo en decir que han terminado y puesto en servicio las obras que el Partido Popular dejó en marcha, que funcionan

bien y que el resultado ha sido adecuado. Me alegro que lo haya reconocido, que no haya paralizado esas obras y de que eso vaya mejor para el sistema aeroportuario español. Ahora bien, de lo que hoy nos trae a debate y de su comparecencia no puedo decir lo mismo porque la gestión que ha hecho su ministerio ha sido penosa. No le voy a repetir lo que ya hemos dicho desde el Grupo Parlamentario Popular en otras ocasiones, y es que esta ocupación no tiene precedentes en tiempo de paz; tampoco le voy a decir que es un grave atentado a la seguridad aérea ni el volumen de usuarios o vuelos afectados, pero sí le voy a significar, porque usted ha querido minimizar el problema, que en el momento de la ocupación había 30 aeronaves con 6.000 personas entre pasajeros y tripulación a bordo acercándose al aeropuerto, generando una situación crítica que, gracias a Dios, se solventó por la profesionalidad de los operadores, pero que fue de riesgo extremo. La buena prueba de ello es que tuvieron que utilizarse cinco aeropuertos alternativos para desviar esos aviones y, además, Madrid para que fuera destino final de un montón de equipajes. Por tanto, sí que hubo riesgo evidente y una situación crítica terrible. La situación de la terminal no fue mejor ya que hubo riesgo para las personas, como usted misma ha reconocido. Señora ministra, una situación así no puede ocurrir, es impensable; desestabiliza un sistema, desestabiliza a un país, pone los pelos de punta, es increíble. Imagínese que esa situación hoy hubiera ocurrido en un aeropuerto inglés cuando han descubierto una amenaza de bombas en los aviones. ¿Usted se imagina que en un país pueda pasar eso? Pues eso ha pasado en España. Imagínese qué hubiera podido ocurrir en otras circunstancias. Por tanto, se dio una imagen brutal de ineficacia, de ineptitud y de falta de previsión.

Su versión no es creíble, señora ministra, en absoluto. La negligencia del Gobierno es incuestionable. Usted ha venido aquí a hacer una fAENA de aliño, mitad edulcorada, mitad de una firmeza forzada. No sé si usted venía aquí pretendiendo que le concedieran una medalla, ya lo hizo otro ministro que ahora ya no está en el Gobierno. **(Un señor Diputado: La del Congreso de los Estados Unidos.—Rumores)** Yo creo, señora ministra, que tenía que haber venido, como han dicho otros grupos parlamentarios, con bastante más serenidad, con bastante más tranquilidad y con bastante más humildad. Usted tiene que explicar bastantes más cosas de las que ha dicho porque los españoles no nos merecemos un Gobierno que nos oculte la verdad **(Risas.)** y que no despeje la incertidumbre que usted ha generado sobre el sistema aeroportuario español. Me hace mucha gracia que le recuerden algunos correligionarios de su partido frases que no debían de haber pronunciado nunca. El problema, como han dicho otros grupos parlamentarios, no solo es del 28, y usted lo sabe. Y usted lo sabe porque tiene que explicarnos por qué anunció la adjudicación ese día. Se lo han dicho todos. No puede decir usted que da igual porque el aeropuerto de El Prat siempre tiene un volumen importante y que cualquier día hubiera dado lo mismo.

No señora, no es verdad. Esa última semana hay una concentración, no sólo en El Prat sino en el resto de aeropuertos que tienen conexiones, vuelos colaterales con El Prat y con el resto de España que se ven mucho más afectados que cualquier día. Por tanto, no salga usted del atolladero diciendo que en El Prat da igual un día que otro porque no es verdad, y eso es así.

¿Cómo se dio lugar a que se invadiera la pista de El Prat? Señora ministra, El Prat, como todos los aeropuertos, es una instalación estratégica propiedad del Estado y cuya gestión tiene usted encomendada. Usted tiene que velar permanentemente por su seguridad, no pueden ocuparlo en un momento determinado 1.200 personas por mucho que usted quiera decir ahora aquí que fue espontáneo, imprevisible e inesperado. A ustedes todo les coge por sorpresa. Les coge por sorpresa la ocupación de las pistas de El Prat y les coge por sorpresa los 120 incendios de Galicia. Yo no sé qué es lo que pasa con un Gobierno que toda su justificación es que las cosas le cogen por sorpresa. Mire, no. Le voy a demostrar que ni era imprevisible ni era inesperado y que ni siquiera era incomprensible, que son los tres términos que usted ha empleado. El día antes conocían la convocatoria de la asamblea, conocían los mensajes que se estaban mandando por SMS; sabían que había habido protestas y sabotajes aislados: vehículos impidiendo el acceso a las pistas y algunas de esas roturas que usted nos ha contado hoy. Eso el día antes. Y además que la convocatoria de esa asamblea era en una zona de acceso restringido. Eso el día antes. El mismo día, los trabajadores fueron abandonando sus puestos de trabajo, usted lo ha dicho: ¡desde las 06:00 empezaron a abandonar sus puestos de trabajo! ¿No hay tiempo de ver que la situación se nos va de las manos desde las 06:00 hasta las 09:30? ¿Cómo que no, teniendo los antecedentes del día anterior? ¡Claro que se podía haber previsto! Pero es que hay más: franquearon los controles de la Guardia Civil y ustedes tenían que haber tenido conocimiento. Pero es que hay más: celebraron la asamblea y empezaron a encrespase los ánimos. Pero es que hay más: primero marcharon hacia las oficinas de Iberia y luego marcharon hasta las de AENA y luego empezaron a ocupar las pistas. ¿No había tiempo para reaccionar, señora ministra? Y durante la ocupación los trabajadores pudieron salir y entrar y la Guardia Civil no lo impidió durante ocho horas: fueron a por agua, fueron a por bocadillos, salieron y entraron. Nadie se lo impidió. La Guardia Civil sí se utilizó para que los usuarios y pasajeros no tuvieran actos de agresividad contra ellos. ¡Bonita explicación!

Se lo han dicho también otros grupos. La aplicación de los protocolos para la ocupación de pistas deja bastante que desear. Y yo le hago a usted una pregunta, señora ministra, según la explicación que nos ha dado aquí esta mañana. Si esa ocupación fue espontánea y de pocos, ¿cómo es posible que costara tantísimas horas y tanto empeño de altos cargos del ministerio el cambio de actitud de los trabajadores? Si era espontánea y de

unos poquitos, ¿cómo es posible que luego tardaran horas y horas en cambiar su actitud? Usted ha dicho aquí que lo primero que hicieron y que impidió que el aeropuerto se pusiera antes en servicio fue que tuvieron que hacer esfuerzos en el cambio de actitud de los trabajadores. Entonces, ¿cómo es posible que usted diga estas cosas? Por tanto de imprevisión y de inesperabilidad nada de nada.

La excusa de cómo se consintió durante siete u ocho horas la ocupación de la pista es también increíble. La excusa de que los aviones tenían queroseno, argumento que fue defendido por usted como excusa y como justificación, la verdad es que deja mucho que desear no sólo porque al final los que prestaron resistencia fueron muy pocos sino porque yo creo que hay bastantes medios de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que no generan ningún riesgo para el queroseno, como por ejemplo emplear agua, como se ha hecho en muchísimas ocasiones; me parece que ese hubiera sido el medio adecuado. Pero señora ministra usted nos tiene que explicar también qué coordinación hubo con el Ministerio del Interior y en concreto con el delegado del Gobierno. ¿O es que fue el señor Montilla el que dio órdenes directas a su amigo y subordinado, según le convenía como candidato, olvidando que era miembro del Gobierno de España, y así hizo saber que había que exigir responsabilidades al Gobierno, puenteando y ninguneando al señor Rubalcaba, sin ninguna duda? **(Risas.)** Usted tendrá que explicarnos cómo se coordinaron con el Ministerio del Interior y con el delegado del Gobierno. Después, señora ministra, aparte de esperar a que se abriera el aeropuerto de El Prat en vez de coger un AVE de esos tan maravillosos que ya van a 250 kilómetros por hora solamente gracias a usted y no gracias a ninguna actuación anterior, **(Rumores.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)** ¿por qué desde el martes hasta el sábado no da usted la cara? Cuando se resolvió la huelga de SEPLA si que fue usted a hacerse la foto para que no hubiera ninguna duda de que era usted quien había intervenido. Pero lo que ha hecho en esta ocasión ha sido esconderse. Y cuando aparece, va a echarle la culpa a otro; no a asumir las suyas, sino a echarle la culpa a otro.

Pero vamos a ver, señora ministra, cuál es el verdadero motivo de la ocupación de la pista. ¿La preadjudicación de los *handling*? Parece que no, no tiene mucho sentido y según usted tampoco tiene justificación, primero porque no afecta al *autohandling* porque ya lo habían pedido y, segundo, porque no hay ninguna duda en cuanto a la garantía laboral de los trabajadores. Por tanto, no hay justificación aparente y les dejaron ocupar la pista, señora ministra: les dejaron ocupar la pista. La única respuesta posible es la responsabilidad del Gobierno. Y no queremos vislumbrar otras razones ocultas y un fin último distinto de la ocupación de estas pistas.

También se lo han dicho otros grupos. Yo tengo que agradecer hoy que haya otros grupos que estén de acuerdo con nosotros y por fin estén poniendo encima de la mesa la penosísima gestión de un Ministerio de Fomento con la que hasta ahora han sido muy complacientes. Pero ya era hora de que se dieran cuenta de cuál es la verdadera gestión de este ministerio. Porque tiene que explicar cuáles han sido los criterios de adjudicación. **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)** Hay algunas empresas que han crecido sorprendentemente y nosotros no queremos pensar mal. Pero también es verdad que si uno va a la página web del ministerio verá que no figuran las adjudicaciones, tampoco se sabe por qué no se han hecho definitivas y, lo que es más curioso, no se puede acceder a los pliegos de condiciones porque aparece otra página que dice que tienes que ir a recogerlos personalmente. Nosotros no vamos a defender aquí a Iberia en ningún caso, porque ya la defendieron ustedes cuando le adjudicaron la T-4 en exclusiva y en perjuicio de las demás compañías, —también se lo han dicho otros representantes de otros grupos parlamentarios—, pero sí le decimos que lo que no se entiende es por qué adjudican Barajas y no El Prat. La oferta económica, a pesar de que sólo pesaba un 10 por ciento en los criterios de adjudicación, era mejor la de El Prat que la de Barajas. ¿Qué pasa, que se han visto forzados a darles Barajas porque tiene el monopolio de la T-4 para Iberia y la alianza OneWorld y AENA estaba cautiva en Barajas y ha jugado con El Prat? No hay antecedentes. No hay antecedentes en el mundo de que en un aeropuerto troncal como el de El Prat se le quite el *handling* a la compañía de bandera. **(Rumores.)** No existen precedentes en Europa. Se puede compartir, pero no excluir. Por tanto no lo entendemos. Fíjese que van a tener razón los partidos catalanes **(Risas.)** Han jugado con el aeropuerto de El Prat. **(Risas.)** Sí, sí. Que yo le dé la razón a Esquerra Republicana de Catalunya ya tiene mérito. **(Risas.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben. Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)** Pues el mérito es suyo, señora ministra. Han jugado con El Prat. **(Rumores.)** Y eso no es lo peor. **(El señor Villarrubia Mediavilla: ¡Aquí vale todo!)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, silencio. Señor Ayala, vaya terminando por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, voy terminando.

Lo peor es que han puesto en cuestión todo el sistema aeroportuario español. Aquellos lodos traen estos barros, señora ministra, y yo le pregunto al igual que el señor Jané: ¿En qué queda ahora, señora ministra, su defensa del sistema aeroportuario español a finales de junio si ustedes no tienen el más mínimo respeto ni rubor por machacarlo como han hecho ahora con las adjudicaciones en El Prat? Ahora bien, también tengo que decir que la actitud oportunista de los partidos catalanistas

tampoco es de recibo porque han venido aquí a aprovecharse de los trenes baratos. **(Risas.—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor. Les ruego silencio.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Han venido aquí otra vez a confundir gestión con autonomía y profesionalidad con política.

Señora ministra, voy a tratar de resumir lo que me falta por decirle. Lo único que usted ha hecho ha sido desviar la atención con anuncios pagados para ayudar a los perjudicados a que reclamen a Iberia. Usted ha pagado anuncios para decir que va a ayudar a los perjudicados para que reclamen a Iberia. No es así. Igual que tampoco es así el proyecto de real decreto que usted van a aprobar, porque el primer responsable frente a los usuarios es el Gobierno de España, la responsable frente a ellos es usted; la responsable de no haber ofrecido las garantías a sus derechos constitucionales que se lesionaron gravísimamente es usted por falta de previsión y por ineficacia; es el Gobierno de España, y usted forma parte del Gobierno de España. Usted tenía que haber asegurado su derecho a la movilidad, el derecho a la libertad, el derecho a la libre circulación, el derecho a la seguridad, su derecho a la dignidad por las horas que pasaron allí...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene que terminar ya, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Estoy terminando. Y también el derecho a sus ganadas vacaciones que ustedes les fastidiaron. Además, son responsables del ridículo internacional que ha hecho España. Por lo tanto, el Gobierno tiene que lavar la imagen de España y garantizar que esto no va a volver a ocurrir. Y, señora ministra, también le digo que tiene que empezar a pedir perdón a los usuarios porque todavía no lo ha hecho; tiene que pedir perdón pero, es más, tiene que indemnizar a los usuarios con independencia de que luego usted se remita a quien considere responsable; el Gobierno tiene que dar la cara y usted tiene que indemnizar, luego reclame a quien tenga que reclamar, pero la titular y la responsable es exclusivamente usted.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene que terminar ya.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Termino, señor Presidente. Señora ministra, el Grupo Parlamentario Popular le exige que ejerza su autoridad y su responsabilidad. Se lo voy a decir de otra manera a como se lo han dicho otros grupos: si usted cree que no tiene que cesar a nadie, seguro que ya tiene firmada su carta de dimisión. Preséntela, porque será la única cuestión en la que, por vergüenza democrática, haga usted lo que se tiene que hacer en un país que se llama democrático. En la época de la antigua Grecia quien tenía responsabilidad se

tomaba la cicuta; yo no le digo que se tome la cicuta, pero sí que dimita. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES**: La verdad es que el último comentario del portavoz del Grupo Popular me ha dejado un poco perplejo. En cualquier caso, señora ministra, bienvenida a esta Comisión. Le agradezco muy sinceramente su comparecencia y su pronta disponibilidad para explicar ante esta Cámara la gestión de su ministerio en el colapso del aeropuerto de El Prat que tuvo lugar el pasado 28 de julio y, sobre todo, la felicito por la celeridad en solicitar a iniciativa propia la comparecencia ante esta Comisión, una comparecencia que, además, como sabe, fue acordada y aprobada por unanimidad de todos los grupos parlamentarios el pasado martes en la Diputación Permanente, lo cual evidencia un signo y un acto de democracia, de transparencia, en línea con la actuación de este Gobierno y que además se va a complementar con la comparecencia del ministro del Interior esta misma tarde aquí, en el Congreso. Este Parlamento y los ciudadanos, señora ministra, merecían saber a través de una voz autorizada como es la suya cómo sucedieron los hechos de El Prat, qué efectos provocó el colapso, cuál fue la actuación de su ministerio y qué medidas ha tomado como consecuencia del análisis de lo sucedido. Le agradezco, señora ministra, la claridad y el detalle de su intervención en la medida en que refleja el esfuerzo y la eficacia de este Gobierno y de su ministerio para solucionar una grave crisis de forma satisfactoria en apenas 24 horas y, en especial, le agradezco también su interés en todo momento y desde el principio en restaurar la normalidad en el aeropuerto de El Prat y en reparar cuanto antes los daños sufridos por los pasajeros y por los usuarios afectados. En este sentido, quiero destacar —y felicitarla por ello— todo el paquete de medidas normativas, legales, administrativas y procesales que hoy ha anunciado ante esta Cámara y de las cuales quiero destacar, evidentemente, la decisión de aprobar el decreto-ley en el que van a anticipar el pago de las indemnizaciones a los usuarios afectados y también que el ministerio se vaya a subrogar en las acciones legales de estos usuarios, lo que quiere decir que el Gobierno anticipa los pagos y que se reserva el derecho de personarse ante quienes han sido los responsables de este conflicto.

Señorías, si algo ha quedado claro en todo este proceso es que lo sucedido en el aeropuerto de El Prat el pasado día 28 de julio fue un paro laboral salvaje, inadmisiblemente imprevisible y desproporcionado, un paro contrario a la legalidad como consecuencia de un conflicto laboral entre Iberia y sus trabajadores de tierra que comportó graves daños y perjuicios a decenas de miles de ciudadanos y que es a la justicia ordinaria a quien corresponde exigir las oportunas responsabilidades y resarcir

a los afectados de los daños morales y económicos sufridos. Señorías, la responsabilidad de lo sucedido es de aquel grupo de trabajadores —una minoría— que de forma irresponsable abandonaron sus puestos e invadieron las pistas del aeropuerto de El Prat provocando el bloqueo y el colapso del aeropuerto, poniendo así también en peligro la seguridad aérea y la de las personas. Vamos a dejar las cosas claras de una vez, señor Ayala, porque ustedes parecen haber olvidado este elemento del conflicto: Ese comportamiento y esa invasión de pistas no tiene justificación alguna, no puede tenerla, es inexcusable y además es ilegal, es un acto contrario a derecho, que no tiene absolutamente nada que ver con el legítimo ejercicio del derecho de huelga, y que además vulnera los artículos de la Ley de seguridad aérea, una ley que es muy clara en la delimitación de las obligaciones por razones de seguridad, en la delimitación de las personas sujetas a esas obligaciones, en la previsión de las infracciones graves y muy graves y en la determinación de las sanciones económicas cuya cuantía puede incluso llegar hasta los cuatro millones y medio de euros, según indica el artículo 55 de la propia ley y que además pueden ser acumulables. Es precisamente en este ámbito donde tenemos que ser exigentes, en el cumplimiento de la legalidad y en la exigencia de responsabilidades a aquellos trabajadores a quienes corresponda y también, evidentemente, a la propia compañía Iberia. Pero, señorías, querer trasladar al Gobierno o a AENA la responsabilidad única, exclusiva o principal, como hoy se ha dicho aquí, de aquellos trabajadores que realizaron un paro laboral ilegal, injustificado y desproporcionado, implica estar exculpando a aquellos que provocaron el colapso y, señorías, esto evidentemente no lo podemos permitir, es inadmisibles. Otra cosa, señor Ayala, es que ustedes quieran buscar cuál fue la causa o el detonante de este paro laboral, un ejercicio muy legítimo, por otro lado, pero que en ningún caso iba a eximir de responsabilidad a aquellos que lo provocaron. No hay eximente de esa conducta, no hay justificación posible para lo sucedido en El Prat. Nada, señorías, nada puede justificar lo que sucedió, ni una mala gestión de AENA ni una mala gestión de la ministra ni una mala gestión del Gobierno de la Generalitat, nada, señorías. Otro día si quieren venimos aquí y hablamos de la gestión del aeropuerto de El Prat, celebramos una sesión de la Comisión de Fomento y hablamos de la gestión o de la cogestión del aeropuerto de El Prat, pero no intenten, sobre la base de la gestión, eximir de responsabilidad a aquellos que la tienen, ¿o es que no la tienen, señorías? Porque no les he oído decir mucho sobre esta cuestión durante esta mañana. Incluso ayer mismo los sindicatos, en un gesto que les honra, principalmente la UGT a través de su secretario general en Cataluña, han empezado a pedir perdón por lo que sucedió en El Prat el día 28.

Pero hablemos de las causas, si quieren, hablemos de los detonantes del conflicto ya que tienen tanto empeño en hablar de eso. Ustedes articulan toda su argumentación sobre la base de que lo que provocó el amotina-

miento de los trabajadores en las pistas del aeropuerto de El Prat fue que AENA hizo público que Iberia había perdido el concurso de *handling* en el aeropuerto de El Prat en pleno mes de julio, una fecha muy poco adecuada según ustedes. Poco adecuada, supongo, porque ustedes ya intuían, señor Ayala, que iba a provocar una movilización de esa magnitud, y ya sabían incluso ustedes que los trabajadores de AENA iban a abandonar sus puestos de trabajo, que iban a ocupar las pistas y que iban a bloquear el aeropuerto de El Prat, algo que no ha pasado nunca en la historia de este país, como saben.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

El señor **VALLÈS VIVES**: Sabiendo todo eso, ustedes, como son tan amantes de las guerras preventivas (**Risas.—Rumores.**), estoy seguro de que ya hubiesen cercado el aeropuerto de El Prat, hubiesen mandado a la Guardia Civil, hubiesen mandado incluso al Ejército, con la colaboración de *Convergència i Unió*, e incluso hubiesen mandado a la Armada. Supongo que ignorando también un elemento muy importante... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

Un momento, señor Vallès. Señorías, ruego silencio, por favor. Puede continuar.

El señor **VALLÈS VIVES**: Supongo que ignorando también un elemento muy importante y es que las huelgas en este país acostumbran a ser legales. Se comunican a la autoridad gubernativa y cuando se afecta a servicios públicos esenciales, como es el aeropuerto de El Prat, se fijan unos servicios mínimos y, como consecuencia, se informa a los usuarios, cosa que no sucedió, lo que significa que el paro era imprevisible. En cualquier caso, también es importante saber cómo se resolvió este concurso de *handling* del que tanto se ha hablado.

Las condiciones del concurso fueron pactadas con las empresas del sector y con los sindicatos mayoritarios, por lo que ni antes ni después de la adjudicación era previsible una respuesta laboral semejante a la que se produjo ni por parte de las centrales mayoritarias ni siquiera de las minoritarias. Los sindicatos mayoritarios fueron informados inmediatamente después de la adjudicación por el consejo de administración de AENA de las licencias de *handling* a terceros en la tarde del lunes 24 de julio. En la fecha en la que el consejo de administración de AENA adjudicó las licencias de *handling*, el secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento y el presidente de AENA mantuvieron una reunión con los responsables de las federaciones de transporte de UGT y Comisiones para explicarles el resultado del mismo. Una nueva reunión se mantuvo al mediodía del jueves 27 con los representantes de las federaciones de transporte de dichos sindicatos, a solicitud de los representantes sindicales catalanes, sin que

de su actitud y planteamientos pudieran deducirse o predecirse de ninguna manera actuaciones o incidentes como los ocurridos el día siguiente, ni se manifestase un estado de crispación que condujese a actos ilícitos, vandálicos y desórdenes como los que se produjeron. Es decir, que las conversaciones con los sindicatos mayoritarios no hacían prever la convocatoria de un conflicto legal, ya que en dichas reuniones no surgió esa posibilidad ni como una mera amenaza.

Les voy a dar otro dato. Hoy se ha hablado mucho y ustedes se han referido especialmente a la fecha elegida para hacer público ese concurso, el 28 de julio, el mes de julio. Señorías, los días con más tráfico de pasajeros de los tres últimos meses se ha producido en las siguientes fechas: el 29 de mayo, lunes, con 99.693 pasajeros, el 26 de junio, con 109.810 pasajeros y el 3 de julio, con 104.188 pasajeros. Todos estos tráficos son mayores que los previstos en el aeropuerto de El Prat para el día 28 de julio, que son 95.000. En los tres meses anteriores, es decir, mayo, junio y julio, ha habido en El Prat más tráfico que el previsto para el día 28. Veinticuatro días en los que se han movido más de 95.000 pasajeros y 57 días en los que se han realizado más de 960 operaciones por día. Creo que la conclusión es clara. La elección de la fecha para la adjudicación del concurso de *handling* tuvo una importancia menor en cuanto a determinar la magnitud del conflicto. Es decir, cualquier día que se hubiere elegido para provocar el cierre del aeropuerto de El Prat las consecuencias producidas hubiesen sido exactamente las mismas.

Señorías, el gran problema de lo sucedido es que el conflicto de El Prat era imprevisible por ilegal y por desproporcionado. Hay un convenio colectivo previo como no lo había habido hasta ahora, que garantiza el empleo para los trabajadores en caso de pérdida de servicio. Hay reuniones informativas de AENA con los sindicatos antes y después de resolver el conflicto y no se aprecian indicios ni anuncios de movilizaciones. ¿Por qué ocurrió el colapso de El Prat? ¿Qué es lo que estaba en juego para que hubiera una movilización tan brutal como la que vimos? Yo le pregunto, señora ministra, de una forma muy clara y muy directa. ¿Cree usted que faltó información entre Iberia y sus trabajadores? ¿Cree que el flujo de información entre Iberia y los trabajadores no fue el que tenía que haber sido? Lo sucedido —reitero— es injustificable, pero ¿cree usted que se hubiera podido evitar un conflicto de estas características si Iberia hubiese actuado de otra forma? Todo esto en cuanto al detonante del conflicto.

El señor **PRESIDENTE**: Debe ir terminando, señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES**: Respecto a la gestión del conflicto, señora ministra, quiero felicitarla en nombre del Grupo Parlamentario Socialista por su actuación durante esa gestión. Le felicito por la celeridad en la toma de decisiones, por su firme voluntad de trabajar

desde el primer momento para solucionar desde la proximidad, en el mismo aeropuerto de El Prat, llegando el mismo día de los hechos para solucionar un conflicto laboral haciendo lo que tenía que hacer y lo que se espera de un Gobierno y de un responsable político: intentar aproximar a las partes del conflicto para alcanzar un acuerdo, cosa que ciertamente consiguió en muy poco tiempo; velar en todo momento por preservar la seguridad aérea y la de los ciudadanos y usuarios y trabajar y poner todos los medios para restablecer cuanto antes la normalidad en el funcionamiento del aeropuerto. La conclusión, evidentemente, es que ante una grave crisis la actuación del ministerio ha sido también de una gran eficacia y, por ello, le felicito. Esto es lo que se espera de un ministro y de un Gobierno responsable y no como otros que, ante una crisis semejante, como recordarán también ustedes, se fueron incluso de cacería. **(El señor Ayala Sánchez: Lo que faltaba.—El señor De la Encina Ortega: La historia es la que es.)**

En relación con lo sucedido durante este periodo, quisiera hacerle alguna consideración, muy pocas, resaltando que mientras duró el conflicto —y voy terminando, señor presidente— no hubo en ningún momento, como ha recordado hoy la señora ministra, situación de inseguridad para el tráfico aéreo.

Se ha hablado mucho también de la intervención de la Guardia Civil. Es evidente que ante la ocupación y el bloqueo de las pistas la intervención de la Guardia Civil hubiese podido comportar, como se ha puesto de manifiesto, un riesgo para la seguridad de las instalaciones aeroportuarias. Es evidente también que no es lo mismo, y lo ha dicho algún otro portavoz, desalojar a unos manifestantes de la vía pública que de un aeropuerto, y hay argumentos que desaconsejaban la intervención de la Guardia Civil. Y es evidente también que la intervención de la Guardia Civil no hubiese garantizado que los trabajadores regresasen de forma pacífica a sus respectivos puestos de trabajo.

En relación con este asunto le pregunto, ¿cuáles cree usted que fueron los motivos por los que los trabajadores decidieron deponer su actitud? ¿Cree que tuvo que ver el hecho de que Iberia no comunicase a sus trabajadores hasta las cinco de la tarde de ese día que les ofrecía hacer el *autohandling* en el aeropuerto de El Prat?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que terminar, señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES**: Sí, señor presidente.

Eso, evidentemente, afecta de manera muy clara a la relación de puestos de trabajo que se trataban de garantizar en la propia Iberia. El papel de AENA, una vez que los trabajadores de Iberia empezaron a regresar a sus puestos de trabajo, fue el de incrementar de forma significativa los servicios de atención y servicio a los usuarios y se redoblaron significativamente los esfuerzos y los miembros de los servicios de información, de segu-

ridad, de mantenimiento, de limpieza, de portaequipajes, etcétera.

Para terminar, le voy a preguntar, y me reservo también el derecho de hacerlo en el turno de réplica, por las acciones del ministerio en relación con la exigencia de responsabilidades y en qué sentido, desde el punto de vista administrativo o procesal, iba a actuar el ministerio, pero creo que con su intervención inicial todo eso ha quedado suficientemente claro. Le felicito por haberlo anunciado y además se ha puesto de manifiesto que ha desarticulado por completo el discurso que tenía preparado hoy el Partido Popular. **(Risas.—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar un receso de tres minutos.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.

Tiene la palabra la señora ministra de Fomento para dar cuenta de las cuestiones que le han sido formuladas por los distintos grupos parlamentarios.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, primero quiero manifestar una cuestión previa que creo que es importante por el mensaje que le damos a los ciudadanos, porque en reiteradas ocasiones en esta intervención y en otras muchas que ustedes me han escuchado, les he dicho que este es siempre el centro de mi atención; por tanto, al margen de que unas veces estemos en un proceso electoral y otras no, que haya cualquier tipo de planteamiento de que se pida una transferencia o no se pida, o que por sistema haya un partido político que, pase lo que pase, como es el partido político de la oposición, está obligado a mantener una línea de intervención dura, creo que hay determinadas cuestiones sobre las que, además de respeto, todos deberíamos de tener especial cuidado. Lo digo con esta seriedad y solemnidad porque estamos hablando de la seguridad aérea. En muchas ocasiones les he insistido en ello. Hoy he tenido ocasión de oír con cierta frivolidad, porque no existe ningún fundamento, que ha habido riesgo de seguridad, y que ha habido problemas de seguridad, que yo he dicho que no había habido problemas de seguridad y que sí los había habido, que el delegado del Gobierno, sin embargo, había dicho que los había habido. Esto hay que centrarlo en la importancia que tiene y tratarlo con la seriedad y la rigurosidad que se merecen los ciudadanos.

No ha habido ningún problema de seguridad. Podía haberlos habido si no hubieran funcionado y no se hubieran tomado las decisiones adecuadas para salir al paso de una situación que era compleja, complejidad en la que algunos de ustedes no han entrado porque política-

mente les interesa otra cosa y, por tanto, no han entrado en la raíz del problema. Es más, creo que han desviado la atención de cuestiones que, desde mi punto de vista, todos los partidos debían haber sancionado, pero que cada uno asuma su propio discurso. Respeto a la seguridad aérea, les tengo que decir que hay procedimientos establecidos para situaciones como esta; que funcionaron todos los procedimientos, que no había 90 aviones que no se sabía dónde iban a ponerse, como ha dicho algún diputado. ¿Qué barbaridad es esa? Lo digo porque una cosa es hacer política a costa de una situación y otra meterle miedo en el cuerpo a la gente y debilitar nuestro sistema y nuestro sector aéreo. Los aviones que se estaban dirigiendo a Barcelona se desviaron sin problemas de seguridad, igual que está pasando hoy en Heathrow. Después alguien dice que somos tercermundistas. ¿Cómo no vamos a serlo si a la más mínima cuestión, en vez de tener una respuesta adecuada y solvente, todos intentamos echar mucha más gasolina al fuego para ver si hay el mayor fuego posible en el monte? **(Rumores.)** No se puede decir que ha habido problemas de seguridad. No los ha habido. Han funcionado todos los protocolos y se han desviado los aviones en la medida en que era necesario que se desviaran. Se reguló el tráfico en origen, de tal manera que no despegaron aquellos vuelos que ya se sabía que no podían aterrizar en El Prat. Los aviones que estaban en el espacio aéreo de Barcelona aterrizaron sin problemas. Es verdad que tuvieron problemas las personas que se quedaron dentro de esos aviones, lo he cuantificado, he hecho una descripción de los hechos minuciosa y detallada. Les voy a decir una cosa, las valoraciones las han hecho ustedes, porque he pretendido describir los hechos sin calificarlos, expresamente yo lo he quitado cuando cualquiera de mis colaboradores me pusieron una calificación. No he calificado la actitud de los trabajadores, no he calificado la actitud de Iberia, no he calificado lo que hemos hecho desde el Ministerio de Fomento y no he calificado lo que hemos hecho desde AENA. No he hecho calificaciones. Quizá la única calificación que ustedes hayan podido escuchar de mí ha sido que se resolvió en un tiempo récord, si eso es una calificación. Eso ha sido quizá lo único, porque tardar tres horas en limpiar el número de hectáreas que les he explicado y para movilizar todos los vehículos que estaban inmovilizados en las pistas creía que era algo digno de resaltar, independientemente de que ahora entremos en todas las cuestiones que ustedes quieran saber con más nivel de detalle. Hoy esa situación del cierre de El Prat se está dando en un aeropuerto en el Reino Unido y se han desviado muchos más aviones. No voy a dar los datos, porque no tengo necesidad, aunque los tengo aquí, y se producen en muchos casos y muchas veces. Por tanto, lo que tenemos que ver es si ha funcionado el sistema o no, porque la causa de que se pongan en funcionamiento esos mecanismos ya estaba. En el aeropuerto de El Prat había una situación que hizo que el director del aeropuerto lo cerrara. Lo digo porque muchas de sus intervenciones parece que se basan en leer lo que dice el periódico. Yo he venido aquí para

explicarles a ustedes, de primera mano, cuál fue, quién fue y cómo se tomaron las decisiones. Les pido disculpas si de alguna manera se ven agredidos cuando digo que no entiendo cómo después de mi intervención y de haberles dicho por qué se tomaron las decisiones y quién las tomó, ustedes me vuelven a sacar un artículo de un periódico y me dicen esto es lo que dice aquí. Yo qué quieren que les diga. Les estoy hablando de primera mano. Les estoy diciendo quién tomó la decisión: acertada o desacertadamente, cerró el aeropuerto el director del mismo. ¿Con qué datos? Con las informaciones que se le estaba dando por la Guardia Civil de cómo estaban las pistas, de cómo estaban los trabajadores, de qué era lo que estaba pasando, que era una cuestión de orden público. Lo digo, porque creo que ha sido el señor Ayala el que ha dicho que no quería saber si era una cuestión de orden público o no. Hay que resolver primero la cuestión de orden público, señor Ayala, para después seguir trascendiendo a otras. **(El señor Ayala Sánchez: Yo no he sido.)** Pues le pido disculpas, señor Ayala. Vuelos afectados: 15, señor Ayala, 15 eran los vuelos que en ese momento estaban sobrevolando y sobre los que teníamos que tomar una decisión, no 90, 15. **(El señor Merino López: 30.)** Pues no eran 30, sino 15. Nueve arribaron en el aeropuerto de Barcelona y seis aterrizaron en otros aeropuertos: tres en Girona, uno en Menorca, uno en Palma y uno en Toulouse como consecuencia de esta situación. Cuando se produjeron los incidentes no hubo problemas de seguridad aérea. Lo que he dicho —no me he referido a esto en mi primera intervención— es que cuando abrimos el aeropuerto no hubo problemas de navegación aérea gracias al magnífico trabajo —y lo he dicho— de los controladores. ¿Sabe usted lo que pasa, señor Ayala? Que si los controladores lo hacen bien, el Gobierno lo hace bien. **(Risas.)** Espere, espere, voy a terminar la regla de tres. Y si no, cuando los controladores lo hacen mal, el Gobierno no lo hace mal. Lo que no puede ser es la asimetría. O se le imputa todo lo que hacen bien todos los equipos de ese ámbito del transporte aéreo al Gobierno, errores y aciertos, o no se le imputa, si se le tiene que imputar a los trabajadores. En este caso, lo que he dicho, además se lo agradezco públicamente, es que los controladores hicieron un esfuerzo por darle una magnífica solución a lo que era un problema de concentración de los vuelos en un aeropuerto que ya está saturado todos los días. Esa es otra de las cuestiones que ahora vamos a ver, porque ustedes han planteado que si las fechas sí, que si las fechas no. Pues mire, podía afectar más a las vacaciones y menos a los negocios o viceversa, pero siempre está al máximo de sus posibilidades en cuanto a volumen de tráfico, por eso lo estamos ampliando y por eso hemos incrementado en un 60 por ciento la inversión desde que hemos llegado al Gobierno, porque pensamos que hay que adelantar las inversiones para dar una respuesta adecuada a la situación de saturación que tiene El Prat.

Voy a tratar de contestar todas las preguntas que ustedes me han planteado. Como prácticamente han

coincido todos, excepto dos portavoces, voy a tratar de separar esas dos intervenciones, que son la del señor Rodríguez y la del señor Beloki, y daré una respuesta conjunta a todos los demás, que han coincidido en los planteamientos, por supuesto a excepción del señor Vallès, que ha hecho unas preguntas concretas que contestaré al final.

Señor Rodríguez, tengo que decir públicamente que si yo hubiera tenido que hacer un análisis en diez minutos —yo he utilizado mucho más tiempo— de lo que ha pasado, coincidiría totalmente con usted. Estoy totalmente de acuerdo con todos sus planteamientos, incluso con sus reproches. Estoy totalmente de acuerdo. ¿Qué es lo que subyace aquí? Subyace un gran volumen de negocio: estamos hablando de entre 800 y 1.000 millones de euros anuales. Subyace una situación que viene de una empresa pública, que tiene un monopolio en el momento en que era pública, siendo prácticamente la única que operaba, y a la que hay que facilitar la transición a un mercado liberalizado en el que todas las empresas tienen derecho a entrar y a prestar el servicio. Eso no se hace sin que haya fricciones. Claro que sabíamos que, cuando se falla el concurso e Iberia pierde el servicio de *handling* en El Prat los de Iberia no van a estar contentos, pero ese no es mi problema. Mi problema es la prestación del servicio público. Mi problema es que cada aeropuerto tenga la mejor oferta y no se han hecho las mismas ofertas. Esto es algo que ustedes tienen que tener muy claro y no deberían haber afirmado, como lo ha hecho algún diputado, creo que ha sido el señor Puigcercós, que, con la misma oferta, en Madrid se le ha dado y en Barcelona no. No señor, no es la misma oferta. Usted se podrá plantear por qué no es la misma oferta. Ni es la misma oferta técnica ni es la misma oferta económica, señor Puigcercós. Usted ha afirmado aquí que con la misma oferta AENA ha dado una solución distinta en Madrid que en Barcelona. No, señor Puigcercós; ha sido con una oferta bien distinta. Ahora les voy a dar los datos. Además, ¿eso qué tiene que ver en un concurso? ¿o es que usted no sabe que un concurso se saca para saber las ofertas de los demás? Si la misma oferta de Iberia en Madrid y en Barcelona, en Madrid es la mejor del resto y en Barcelona es la peor, en Madrid la gana y en Barcelona la pierde. Eso es como hacer cuentas sumando dos y dos. En Barcelona Iberia se quedó en el quinto lugar, comparando las sumas del resto de las ofertas, señorías, porque si fuera solamente una oferta económica, sería una subasta. Estamos hablando de un concurso, donde se ven muchas más cosas. ¿Saben ustedes lo que se ve? La calidad del servicio que se va a prestar al ciudadano. Ustedes, los diputados catalanes, deberían estar contentos de que hayamos dado la mejor oferta y que no nos hayamos dejado someter a la presión de una empresa con una importancia grandísima en nuestro país y la hayamos seguido manteniendo su statu quo incluso más allá de su oferta real. Lo que hemos conseguido adjudicando el concurso a otros operadores de *handling* en Barcelona en El Prat es rebajar los pre-

cios de las tarifas y, por tanto, incrementar la competitividad. Hemos conseguido dar una mejor calidad del servicio porque la oferta técnica más la económica de los otros tres oferentes que han ganado es mejor. Se ha quedado la quinta y, como hay tres operadores, no ha podido hacerse con el concurso y hemos tenido la valentía o la osadía —o todos los descalificativos que ustedes quieran— de aplicar un concurso de una forma transparente y no dárselo al que todo el mundo esperaba que se lo diéramos porque siempre lo ha tenido, sino al que nosotros pensábamos que era la mejor oferta. ¿Qué ha pasado en Madrid? Se han quedado los terceros y, como hay tres, han ganado el concurso, eso es tan fácil de entender como los criterios de valoración, que por cierto estaban pactados con los sindicatos y con el sector. Lo que no estaba pactado, porque jamás lo pactaremos, es la resolución de un concurso. **(Varios señores diputados: Muy bien.)** Nosotros nos podremos sentar a ver cuáles son los criterios, cuáles son las condiciones **(El señor Torres Sauquillo: No como otros.)** y después juego limpio: al que le toque. Eran los criterios, se han hecho las valoraciones y en un sitio Iberia ha ganado el *handling* y en otro sitio lo ha perdido porque había ofertas mejores. Por tanto, mejoramos la prestación del servicio con los criterios que ahora le diré.

Coincido con el señor Rodríguez en que hay algo de psicológico en todo esto, pero lo malo no es que lo haya en la empresa y en los trabajadores, que es lo normal; lo malo es que haya algo de psicológico en los diputados de esta Cámara **(Rumores.)** que todavía no se han enterado de que Iberia no es una empresa pública —coincido con usted— y que tenemos que admitir que todos los trabajadores y todas las empresas tienen los mismos derechos y por tanto tienen que acceder en condiciones de objetividad si queremos que el mercado funcione y que la competencia mejore la calidad del servicio prestado. ¿O ustedes no han oído nunca en los aeropuertos que la gente se queje del servicio que se le presta? Pues lo que estamos haciendo es mejorar el servicio, pero ¿cómo vamos a hacerlo si no cambiamos nada? Lo que queremos es que todo se quede como está para que nadie proteste nunca y además que todo cambie y eso a mí por lo menos me parece especialmente difícil. Señor Rodríguez, yo creo que hay dificultad para comprender que se han cambiado las reglas del juego y tenemos que ir avanzando en ese sentido, que es en el que creo que lo vamos haciendo. Ni siquiera es una crítica. Ustedes están preguntando qué pasó. Pues lo que pasó fue que yo creo que Iberia pensaba que iba a ganar el *handling* incluso con una mala oferta. Pues no lo ganó y ustedes tampoco podrán atacar la decisión de AENA de haberlo hecho así. Por si ustedes no tienen los datos, yo ahora se los doy y les digo los criterios que están pactados desde que hicimos el convenio, por cierto, no con tres años de retraso, que ha contado usted los meses y los días, no, porque usted no me va a imputar el tiempo que ha gobernado el Partido Popular; me podrá imputar el tiempo que hemos gobernado nosotros y desde que gobernamos

nosotros me podrá imputar lo que hemos hecho, y lo que hemos hecho ha sido un convenio, el primero en el sector, el primero en la historia de España, previo a sacar los concursos. Yo no he entendido muy bien qué han querido ustedes decir. No sé si ustedes quieren que Iberia permanezca, haga lo que haga, en El Prat o si quieren que haya juego limpio, concurso y transparencia.

Han puesto ustedes en cuestión que se pierdan puestos de trabajo, que no se pueden perder. Le voy a decir por qué no se pueden perder, entre otras cosas por la regla del nueve. Si va creciendo el 12,4 el tráfico de pasajeros de El Prat, ¿cómo se van a perder empleos en el *handling*? Tendrá que seguir creciendo el *handling*. El problema es: ¿ustedes ya han decidido de antemano quién quieren que lo preste? Nosotros no y ahí ya no estamos de acuerdo. Nosotros no tenemos la posición de mantener las empresas hagan lo que hagan, ni las de ahora, porque usted ha preguntado: y si no cumplen ¿se les quita el *handling*? ¿Habrá también otro lío? ¿Ustedes lo apoyarán o no? Si no cumplen las empresas que han ganado el concurso en las condiciones en que lo han ganado, ¿qué haremos? Pues quitarles el *handling*, porque eso es lo que se establece en el pliego de condiciones. Y si tenemos el valor de hacerlo, ¿ustedes nos apoyaran o querrán que sigan y que no cumplan? Eso ya es la cuadratura del círculo. Yo creo que eso es muy difícil. Por eso decía que estoy totalmente de acuerdo con el planteamiento del señor Rodríguez, que es un tema muy complejo, que hay algo de conflicto en una empresa que se ha privatizado y que ya tiene un planteamiento determinado. Él ha planteado si había algún interés económico detrás. Claro, un volumen de negocio muy importante en el que todos quieren tener entrada y eso crea fricciones incluso entre los propios empleados, que quieren seguir bajo la cobertura de una empresa en la que han trabajado muchos o pocos años. Por cierto, el número de empleos a que afecta el concurso de *handling* —no tiene nada que ver con lo que usted ha dicho— en Barcelona es de 600 personas y la mayoría tienen una antigüedad entre dos y tres años, por lo que tampoco se entiende esa especie de fidelidad entre comillas a una denominación, que es Iberia, cuando se pueden ir trasladando. Ahora hablaremos de eso con tranquilidad.

Otra de las cuestiones que se han planteado y de la que también hablaremos es el momento del anuncio del *handling* y el señor Rodríguez me ha pedido contundencia en la respuesta. Las medidas que hemos tomado son las que inicialmente he dicho en mi intervención y seguiremos muy de cerca todo lo relativo a las indemnizaciones, incluso en aquellos casos en que no se aplique el contenido del real decreto.

El señor Beloki me ha planteado una cuestión similar, las relaciones entre AENA e Iberia, y se ha preguntado por qué hemos intervenido en conflictos que son un tema interno de la empresa. Es verdad que hay un problema de fondo, porque por un lado no deberíamos intervenir y por otro, como afecta tanto al bienestar ciudadano,

creemos que no podemos dejar que se deteriore sin lograr por lo menos un acercamiento de posturas y es lo que hemos hecho en todos los casos, con foto o sin foto, porque también hubo una foto con el acuerdo de los trabajadores de tierra de Iberia al día siguiente. Si pensamos que podemos acercar posturas y solucionar, lo hacemos, entre otras cosas porque Iberia es la empresa más importante de nuestro sector aeronáutico. Por tanto, hacer un esfuerzo incluso dando lugar a la confusión de si lo tendríamos que hacer o no es una disyuntiva que siempre tenemos, y hasta ahora yo siempre he creído que era conveniente —y ahí asumo que me puedo haber equivocado— intervenir para solucionar, porque creo que de alguna manera los trabajadores tienen más confianza en determinados planteamientos que les podamos trasladar nosotros que en la interlocución que puedan tener dentro de su empresa. Es verdad que es un conflicto que tiene que resolver la empresa. Lo dije públicamente cuando la huelga del Sepla y lo sigo manteniendo. Si me permite usted la frase, yo le diría que muchas veces no somos culpables de la situación, pero sí somos responsables, y por tanto tratamos de trabajar para solucionarlo.

¿Cuándo se enteró Iberia de que habíamos resuelto el concurso? Cuando lo resolvimos por el consejo de administración, pero no se ha hecho mal en tiempo y en forma, como se ha dicho, no se enteraron los trabajadores de ningún modo indirecto. Se convocó esa misma tarde a los responsables nacionales para decirles lo que pasaba, ese mismo día, no el viernes, el martes; luego ese movimiento espontáneo o como le queramos llamar que tuvieron el viernes lo podían haber tenido de haberlo sabido quince días antes o quince días después, porque hay huelgas que se convocan tres meses antes justamente para las vacaciones. A ver si ustedes piensan que cuando alguien quiere hacer una huelga en una fecha va a estar esperando a la proximidad de la decisión. Lo que está esperando es la oportunidad del momento, independientemente de cuándo se tome la decisión. Se les comentó a los sindicatos a nivel nacional y no es cierto que los sindicatos nos plantearan que iba a haber problemas. Solamente nos dijeron que nos reuniéramos con los representantes sindicales catalanes, y así lo hicimos, para informarles —no como usted ha interpretado, señor Herrera, lo siento, su interpretación y la mía nunca coinciden y sus informaciones y las mías van como en paralelo, no tienen nada que ver— del resultado, para tranquilizarlos y para decirles que habíamos aplicado el convenio y los criterios del concurso que habíamos pactado. También es verdad que ellos tendrán que explicar y lo han hecho después, porque han pedido disculpas, han salido diciendo que no tuvieron una actuación acertada.

Me extraña que usted justifique lo que ellos mismos no justifican a nivel sindical. Ellos admiten que no tenían que haber tenido ese planteamiento. La huelga es un derecho regulado y respetado totalmente al cien por cien por mí, siempre que se respete también la norma reguladora de esa huelga. Lo que no puede ser es un movi-

miento espontáneo, asambleario de ese tipo. Es cierto que plantearon una cuestión de orden público de una magnitud que no se había producido nunca en nuestro país. Nunca se había tenido que cerrar un aeropuerto en nuestro país por ese motivo. Señor Beloki, la empresa se enteró cuando se tenía que enterar, cuando lo tomó el consejo de administración. Me ha preguntado por qué no se le ha dado a El Prat y sí a Madrid. Al margen de entrar en los criterios que habrán quedado claros porque los concursos no se hacen solamente para una empresa y su resultado depende de las ofertas de todas las empresas que se valoran, se comparan, se deciden y se suman los criterios económicos, que hubiera sido una subasta, con los criterios técnicos que van directamente a la calidad del servicio.

Señorías, los criterios económicos son para bajar los precios de las tarifas aeroportuarias, para hacer los aeropuertos más competitivos. Los criterios técnicos son para mejorar la calidad del servicio desde el tipo de personal, su formación, los criterios medioambientales, los medios, los tipos de autobuses que van a utilizar, los medios que utilizan para ese *handling*; es decir, todos los servicios que esa compañía puede prestar al ciudadano. Los criterios económicos van por otra parte muy importante, que es lo que se pretendía con el concurso: calidad y reducción de precios. Sirven para bajar los precios de las tarifas, para aumentar el tráfico, para aumentar la capacidad de atracción del aeropuerto. Señorías, —se lo digo a los diputados catalanes que son los que han puesto en cuestión por qué no sigue Iberia como si fuera la panacea universal, me ha extrañado oírlo de alguno de ustedes—, no se le ha dado a Iberia porque no era la mejor oferta. Lo vuelvo a decir para que quede claro. Era la quinta oferta en el ranking comparada con la de los demás. Si hubiera habido un cuarto operador —que también lo han planteado algunas señorías en los medios no hoy—, tampoco le hubiera llegado a Iberia porque era el quinto y no el cuarto.

Muchos me han preguntado sobre la coordinación con las autoridades autonómicas e incluso qué relación tenía con el delegado del Gobierno. Sonríe porque a estas horas de la tarde hay que tener un poco de sentido del humor. Pues bien, si le sirve, estuve con él durante un día entero, desde el viernes hasta el sábado que me fui. Me recogió cuando llegué y estuve todo el tiempo con él despachando porque era la mejor forma de tomar decisiones. Por lo que se refiere a la Generalitat, hablé por teléfono con el consejero de la Generalitat, Joaquín Nadal que se ofreció para cualquier cosa para la que tuviéramos necesidad. Me llamó el presidente de la Generalitat. No pude hablar con él y cuando pude hacerlo, como ya había hablado con el consejero, no hubo necesidad. La Generalitat ofreció las ambulancias que estuvieron mientras duró la crisis. Se fueron el sábado a mediodía y contratamos tres ambulancias adicionales. La relación ha sido magnífica y la coordinación también en lo que se ha necesitado. Yo solamente hablo del ámbito de mis competencias, pero estoy segura de

que fue lo mismo en el ámbito de Interior. Se lo digo al señor Ayala porque se ha centrado en los problemas de orden público. Señor Beloki, espero haberle contestado a todas sus preguntas. Por lo que se refiere a la colaboración de terceros, la Cruz Roja nos mandó 12 personas. 50 trabajadores de AENA, que habían terminado su jornada, se pusieron voluntariamente a distribuir los bocadillos, el agua, la leche en polvo, los dodotis y toda la ayuda que se necesitaba teniendo en cuenta la cantidad de personas que allí había. Desde aquí les agradezco su colaboración y, por supuesto, aún más a la Cruz Roja por las personas que nos envió. La Generalitat mandó las ambulancias que tenían que prestar la asistencia a las personas que estaban en el aeropuerto y que fueron muy útiles.

Voy a entrar de lleno en algunas cuestiones. Les avanzo que no voy a hablar del modelo de gestión aeroportuaria en esta comparecencia. Hemos tenido ocasión de hablar de ello en muchas ocasiones. Comprendo que ustedes están ya con el pistoletazo de salida de las elecciones y, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, volvemos a hablar de lo mismo. Como ya hemos hablado hasta la saciedad y no ha cambiado absolutamente nada de lo que le dije el último día, señor Jané, me van a disculpar. Seguramente dentro de 15 días pedirán mi comparecencia nuevamente para que les hable del modelo de gestión aeroportuaria, pero mi posición y la del Gobierno es la misma que teníamos en la última intervención, hace quince días, aunque a mí se me ha hecho muy corto. Sé que a ustedes no les va a parecer bien lo que voy a comentar. Lo ha dicho el señor Vallès y quizá yo sea menos hábil en plantear las cuestiones. Como estos acontecimientos me pillan en primera línea, tendría que tener más cintura y seguramente no la tengo. Ustedes han buscado un culpable y han centrado la causa en el *handling*. Esto —y se lo digo con mucha cortesía— me ha sonado lo mismo que cuando un juez dice que el violador tenía justificación porque la chica iba con falda corta. Hubiéramos hecho lo que hubiéramos hecho con el *handling* —y ahora vamos a ver lo que hemos hecho—, no hay motivo alguno para que se lleven a cabo actos vandálicos. Ninguno. Yo espero que ustedes no lo justifiquen. Cuando buscan la causa y dicen: usted ha descrito los hechos. ¿Qué querían que dijera? He descrito los hechos, he dicho lo que vamos a hacer y lo que hemos hecho. «Investigue usted la causa», se me ha pedido. Pues, miren ustedes, esa no es la causa. No hay causa para cerrar un aeropuerto y dejar a 40.000 personas en él. No hay causa para poner 120 vehículos de *handling* destrozados en mitad del aeropuerto. No hay causa para perjudicar a los españoles de esa manera. Hay menos causa porque no se pierden empleos ni se modifican las condiciones laborales. **(Aplausos.)** Eso es así porque está firmado y publicado en el Boletín Oficial del Estado; firmado por UGT, Comisiones Obreras y la patronal. No hay causa. Alguien me ha preguntado: ¿Había falta de información? Espero que por lo menos la hubiera porque, si sabiendo que no se perdían los

empleos, que no se modificaban las condiciones laborales, que se habían aplicado las condiciones del concurso de *handling* porque se les había explicado a los responsables del sindicato a nivel nacional, se calientan tanto los que van a esa asamblea y llevan a cabo acciones por las que ya se han disculpado..., y su actuación ha sido mucho mejor que la de otros porque han realizado unas actuaciones que no deberían haber llevado a cabo, han salido ya dos veces pidiendo disculpas y han dicho que fue espontáneo y que no lo pudieron controlar; eso es lo que han dicho los responsables del sindicato, no yo. Lo de espontáneo no lo he dicho yo; lo de actuaciones espontáneas lo han dicho los responsables del sindicato. Con independencia de que vaya a explicar ahora por qué se ha tomado la decisión del *handling*, de la cual me siento orgullosa y la única responsable, les voy a decir que no desvíen la atención y digan que la causa era el *handling*. Vamos a ver que ni siquiera es la causa, vamos a ver que hay que ser mucho más coherente. Si la patronal y los sindicatos participan en un proceso en el que se definen los criterios para adjudicar un concurso, después tienen que asumir los resultados de esa adjudicación sea quien sea, tengan el peso que tengan, y sean los afectados los que sean. Para mandar el mensaje de que la resolución de un concurso da carta blanca para que se lleven a cabo determinados comportamientos, habría que pensárselo dos veces. Vamos a entrar ahora en lo que me han preguntado sobre el *handling*, que es por lo visto lo que a ustedes realmente les preocupa, como detonante de una actuación. Y les digo de antemano que jamás se puede buscar un detonante para esa actuación en un concurso de *handling*. Tampoco en uno de concesión porque hemos resuelto y subrogado *handling* en muchos aeropuertos, que ahora les citaré, y no ha pasado nada. Ya ha habido subrogaciones de más de 300 trabajadores en aeropuertos tan importantes como los de Canarias, Málaga, Palma de Mallorca, Valencia... y no ha pasado nada. No pasa nada porque las concesiones no son de por vida para el que las gana, tiene que mantener el ritmo, el nivel, la prestación de la concesión; y si no, para eso están, para quitársela. Todos ustedes deberían apoyar que si no se da el nivel adecuado no tengan la concesión.

¿Cómo estaba la situación cuando llegamos al Gobierno? En abril de 2004 había 14.000 personas que trabajaban en el *handling* en 44 aeropuertos y cuatro empresas se repartían todo. Cuatro empresas. Por tanto estábamos en una situación de cuasi monopolio cuando llegamos al Gobierno en 2004. **(El señor Ayala Sánchez: Cuatripolio.)** Había menos licencias de las que exige la normativa comunitaria. Estábamos incumpléndola y lo sabían los responsables del ministerio. Ustedes no tienen por qué saberlo, pero los responsables del ministerio sí lo sabían. Estábamos incumpliendo la normativa comunitaria. Además, los trabajadores estaban en una situación de precariedad e incertidumbre porque sus contratos estaban caducados, sin obligación de hacerse cargo de esos empleos tal como lo planteamos en el convenio, en

el concurso y en el pliego de condiciones. Señorías, en marzo de 2000 se convoca un primer concurso para la renovación de las licencias de 26 aeropuertos. En abril de 2000 caducan todas las licencias de Iberia. En septiembre de 2000 se presentan solamente dos ofertas, Acciona e Iberia. ¿Saben ustedes cuál tenía mayor puntuación? Acciona. ¿Saben ustedes qué pasó? Que se prorrogó el *handling* de Iberia. Primero tácitamente hasta 2001, después con una prórroga expresa 2001-2003 y desde 2003 hasta que llegamos al Gobierno no había ninguna cobertura para todas las licencias de *handling* que estaban todas caducadas. Lo digo para que sepan ustedes en qué situación nos encontramos el *handling* y qué es lo que hemos hecho. Cuando alguien intenta culpabilizar a los directivos de AENA siempre me pregunto, ¿por qué los culparán? ¿Por reconducir a la legalidad la situación? ¿Por cumplir la normativa comunitaria? ¿Qué es lo que han hecho al sacar a concurso el *handling*? Ahora veremos las fechas, pero vamos al concepto. Hemos sacado un concurso, ¿y qué es lo que hemos hecho? Primero hacer un convenio para garantizar el empleo porque no tenían por qué hacerse cargo del empleo los que obtuvieran las nuevas licencias. Entonces dijimos: No sacamos el concurso hasta que haya convenio. Y el convenio ha salido de las espaldas de AENA porque ha conseguido que sindicatos y empresarios llegaran a un acuerdo que el anterior Gobierno había sido incapaz de conseguir. Era esta la argumentación que daba para no sacar la licencia: No sacamos la licencia y la prorrogamos porque no tenemos convenio. Lo primero que hemos hecho ha sido sacar el convenio. ¿Saben ustedes cuándo se ha firmado? Ustedes lo saben: en mayo de 2005. Señoría, no existe el retraso que usted dice de tres años. Mayo de 2005. Vamos a ver qué retraso tenemos porque estamos en julio de 2006. ¿Qué hemos hecho después del convenio? Primero, que se firmara. Se ha firmado y ya todos los trabajadores sabían que tenían sus puestos garantizados incluso del *autohandling*, del que también tenemos que hablar. Trabajadores con sus condiciones laborales y con sus puestos de trabajo garantizados. Segundo, vamos a consensuar los criterios —ahora se los voy a decir— del concurso. Cuando se han consensuado hemos sacado el concurso y se han presentado muchas ofertas. Claro, estoy diciendo que es un negocio. Es un negocio y se presentan muchas empresas. ¿Y saben ustedes lo que pasa? Que lo hacen con mejores ofertas, con mejores condiciones que con las que se estaba prestando. ¿Por qué? Porque interesa al resto de empresas participar en este negocio. Esa es la única ventaja clara y evidente de abrirse a la competencia.

¿Qué hemos querido hacer? Mejorar la calidad, reducir los precios, dar estabilidad al empleo y cumplir la normativa comunitaria. Esos han sido nuestros referentes. Para eso, ¿qué hemos hecho? Abrirlo a la competencia, que haya más operadores y mantener una posición transparente. Por eso hemos negociado las condiciones del concurso y lo hemos sacado abierto.

Dicen que nadie sabe por qué se ha dado. Señorías, leyendo la convocatoria del concurso se sabe cuáles son los criterios. Con el resultado del concurso, que es la puntuación, saben cómo hemos aplicado ese criterio. Ahora bien, si usted me pregunta oferta por oferta, tendrán que verlas si tienen alguna duda porque nosotros no tenemos el mínimo interés en ocultar por qué hemos dado el concurso. Lo único que nos está dando el concurso son dolores de cabeza. No es que hayamos buscado la posición más fácil, hemos buscado la más ventajosa para el ciudadano y concretamente para El Prat. ¿Cuál es la importancia? El volumen del negocio. ¿Qué criterios hemos utilizado para adjudicar y ofrecer esas licencias? Vamos a verlos. Cantidad y calidad de medios materiales: como son las jardineras; las escaleras (porque cuanto mejor es la calidad mejor es el servicio); el número de efectivos humanos, el nivel de formación de estos efectivos, el número y la calidad; la capacidad de respuesta ante situaciones excepcionales porque el *handling* tiene que ir pertrechado de un ámbito de excepcionalidad por si acaso ocurre alguna circunstancia como las nevadas. ¿Saben ustedes que cuando llegamos al Gobierno había aeropuertos —por no decir casi todos— que no tenían quitanieves? No los tenían. En situaciones excepcionales, ¿usted qué me ofrece? Y no me lo está ofreciendo a mí, se lo está ofreciendo al ciudadano para darle una respuesta, porque no es el Gobierno —y tiene S.S. razón— el que tiene que dar la respuesta; pero cuando no la da el que la tiene que dar, la da el Gobierno, por el juego entre culpabilidad y responsabilidad. Cuando no hay un quitanieves que tenía que tener la empresa de *handling*, tendremos que buscar nosotros el quitanieves, ¿o vamos a dejar el aeropuerto cerrado? Medios para circunstancias excepcionales. Medios dedicados a dar servicio a las personas con movilidad reducida. Para nosotros es muy importante, es una prioridad. Preguntamos, ¿usted en qué condiciones va a prestar el servicio? ¿Cómo puede atender a las personas con movilidad reducida? Impacto medioambiental de la actividad que lleve el *handling*, que es una actividad muy importante en un aeropuerto. Mejora en la calidad del servicio. Y tarifas, señoría. Hemos puesto unos precios máximos ofertados: A partir de aquí, usted no puede cobrarle más a las empresas, porque saben S.S.SS. que las empresas de *handling* prestan un servicio a las compañías aéreas que aterrizan y despegan en el aeropuerto. Para que no suba mucho el precio del billete ponemos un tope, hemos bajado la tarifa anterior y ahora han llegado las empresas oferentes —lo que dice usted de la oferta económica— y han dicho: Sobre el tope que ha puesto, bajo un 10 por ciento, dice Iberia en El Prat, y dice otra: Yo un 50 por ciento. ¿A quién cree usted que beneficia eso? A los precios de los billetes de las personas que viajan a Barcelona. Por tanto es una regla de tres directa que estamos mejorando la calidad del servicio y estamos ampliando la capacidad de atracción de ese aeropuerto y, por qué no decirlo, de todos.

¿Cuál ha sido el resultado? Miren ustedes, de 33 licencias hemos pasado a 55. De 4 operadores hemos pasado a 10. De 5 empresas hemos pasado a 15 y además hemos cumplido la normativa comunitaria. Este es el resultado del proceso por el cual yo tengo que pedir la dimisión o tengo que ordenar el cese de los responsables de Iberia. **(El señor Villarrubia Mediavilla: De Iberia no, de AENA.)** ¡Perdón, en qué estaría yo pensando! **(Risas.—El señor Ayala Sánchez: ¡Es el subconsciente!)** El subconsciente siempre me delata, señor Ayala; a todos nos delata el subconsciente. **(Risas.)** Vamos a ver por qué se ha resuelto el concurso en julio. Me van a disculpar pero ustedes han dedicado mucho tiempo a esto y me parece que se merecen esta información, para que así se queden tranquilos y no piensen: como le quito El Prat, le doy la T-4. Eso sería impensable en una decisión de esta naturaleza y en un ministerio como el mío, que tiene una gran incidencia en las decisiones que tomemos en todos los servicios que se prestan en el ámbito del transporte. Nos hemos ajustado al calendario previsto. Es verdad que podrán decir que nos han fastidiado a todos las vacaciones, a los que se tenían que ir y a nosotros que hemos vuelto. ¡La fecha peor! ¿Por qué no lo han hecho en octubre? Yo le diré una maldad: ¡Hombre, en octubre están ustedes de elecciones, no es una fecha buena para tomar una decisión que afecte a Cataluña! **(Risas.)** Es una broma, igual que otras muchas, porque saben ustedes que hay que suavizar un poco la intervención. Nos hemos ajustado al calendario previsto porque a partir de mayo pudimos dar el pistoletazo de salida y sacamos el concurso. Me parece que la fecha del mismo terminaba en febrero. Han presentado ofertas, como digo, por el interés del concurso, con miles de alternativas distintas que había que valorar para que no pasara lo que ahora algunos dicen que ha pasado: que lo hemos dado a tontas y a locas. No; había que valorar todo. Lo han valorado los responsables y ha sido en el momento en que estaba listo. ¿Que he sido poco afortunada políticamente? Seguramente, sí. Casi siempre valoro más el fondo. Si me he equivocado en que tenía que haber sido el 4 de julio en lugar del 24 de julio o del 5 de agosto —ahora hablaremos de las fechas en cuanto a tráfico, no en cuanto a oportunidad política—, el que quiere criticar siempre encontrará motivo para esa crítica. Ahora se incide en lo del periodo vacacional, en otro caso se hubiera incidido en el periodo de negocios. ¿Por qué no podíamos prever lo que iba a pasar? Por todo lo que estoy diciendo. Yo no lo había previsto. Algunos lo habían previsto. Nos lo podían haber avisado si lo tenían tan claro, porque lo hubiéramos hecho mejor. **(Risas.)** En Canarias en 2005 Binter se subrogó 122 personas de Iberia; en Palma de Mallorca, en 2006, EasyJet se subroga de Air Europa; en Málaga, en 2006, EasyJet se subroga de Eurohandling y en Bilbao y Valencia Vueling se subroga de Iberhandling y todo esto suma 300 personas. Es decir, el proceso de subrogación del *handling* es más global. Yo tampoco sé muy bien los motivos por los que ha habido lo que ha habido. Incluso

después de que lo que ha habido no termino de comprenderlos si no pienso muy mal, a lo que no estoy dispuesta. Les voy a poner ejemplos de otras concesiones. AENA continuamente está dando concesiones y eso significa que está cambiando el titular de la concesión. Como está dando concesiones, en AENA continuamente se están subrogando los empleos, la que gana la concesión asume los trabajadores, de los que la pierde. La cifra en Madrid-Barajas —creo que hay una relación amor odio extraña en la comparación con Madrid y como estamos hablando siempre de El Prat, ahora vamos a hablar de Barajas—, en diciembre de 2005 —en diciembre, antes de las navidades, también una época difícil—, 2.856 empleos se subrogaron y no pasó nada. No sé por qué veían tan claro que iba a pasar algo; no sé por qué lo ven tan claro porque no hay ningún problema en la subrogación. Un país moderno tiene que saber que los trabajadores tienen que prestar un servicio y si conseguimos que las empresas asuman el empleo, es un paso de gigante. Seguridad privada, 1.064 se subrogaron en Barajas; limpieza, 692 y restauración, 1.100 empleos. Podemos hablar mucho sobre si la fecha fue la adecuada o no, si el concurso les parece bien o no, pero no podemos hacer el análisis —lo digo francamente— de que esa es la causa de lo que ha pasado cuando los hechos han sido tan graves. Terminó ya con el *handling*. Ustedes han dicho que la fecha era la peor. Lo ha dicho el señor Vallès y no quiero aburrirles con más datos. Ha habido un comentario bajo de un diputado del PP. Hemos dicho que el 29 de mayo el pasaje fue de 99.693 pasajeros en El Prat; el 26 de junio de 101.810; el 3 de julio, lunes, 104.188. Él ha dicho: Sí, pero como no hubo pasajeros, no dicen los que iba a haber el día 28 de julio. Sabíamos los programados —no lo ha dicho usted, señor Ayala, lo ha dicho un compañero suyo—, 94.690; sabíamos los programados, siempre hay menos pasaje del programado, pero no era el día de más tráfico. De todas maneras, nosotros no elegimos el día 28 de julio, nosotros adjudicamos el concurso el 24 de julio. No voy a defender la fecha. Seguramente tienen razón, solamente les digo que no busquen la razón ahí para justificar lo que ha pasado porque le hacen un flaco favor al aeropuerto de El Prat y al país en general.

Vamos a ver cuál era la oferta técnica y económica en Madrid y en Barcelona, pero sobre todo en Barcelona. Iberia garantizó una reducción de su tarifa del 9,7 por ciento. Los tres adjudicatarios garantizaban a todos sus clientes reducciones del 54,8 por ciento —fíjense lo que eso significa, la repercusión en los costes de la compañía del *handling* es de un 17 a un 20 por ciento y fíjense lo que supone que uno ofrezca una rebaja de un 9,7 por ciento y otro un 54,8 por ciento, no pueden ser siquiera comparables—, del 50 por ciento y del 43 por ciento. El resultado del quinto puesto es la valoración técnica de lo que les he dicho —tenemos la puntuación de todos—, la valoración económica y la suma dejó a Iberia en el quinto lugar. Les voy a decir una cosa: ustedes han protestado, pero Iberia no. Se lo digo para que lo sepan. No

me pidan explicaciones de por qué Iberia no ha protestado, porque puedo intermediar en los conflictos pero no meterme en el consejo de administración de la empresa. Ellos sabían que no podían ganar el concurso. ¿Por qué dijo quien lo dijo que no iban a tener el *autohandling*? El *autohandling* lo tienen todas las que lo han pedido hasta ahora. Es una afirmación muy general porque solamente estaba limitado en Barajas y El Prat hasta que tuviéramos el convenio para obligarlos a que se subrogaran en los empleos. Todas las empresas que han pedido *autohandling* lo tienen. Además, por norma, el mayor operador se tiene que quedar con el *autohandling*. ¿Saben ustedes de quién es en El Prat? De Iberia, me lo han dicho ustedes. Luego, no había ningún riesgo de que no le diéramos el *autohandling* a Iberia, ninguno, solamente tenía que pedirlo. Uno de ustedes me ha preguntado por qué lo pidió el viernes 28. Pregúntenselo a Iberia. ¿Cómo lo voy a saber yo? Ojalá lo hubiera pedido antes porque no hubieran tenido motivos para no decirles a los empleados hasta las cinco de la tarde que ya tenían el *autohandling*. Nunca dudamos de que Iberia no fuera a tener el *autohandling*. Nadie que entienda algo de *handling* podía haber dudado de que se le iba a dar el *autohandling* a Iberia, solamente lo tenía que pedir. Es una cuestión interna entre los trabajadores y la empresa porque los trabajadores le preguntan a la empresa si van a tener el *autohandling* y no sé lo que les contesta. Si se preocupan los trabajadores, habrá que saber qué pasó en esa reunión. Un diputado me ha recomendado que me entere. Ya me hubiera gustado enterarme de lo que pasó en esa reunión, como dicen, *on time*, para haber tomado decisiones previamente. Como he dicho, se ha valorado y la adjudicataria es Madrid, Iberia, porque tiene el tercer puesto en la suma de la oferta técnica y económica. ¿Saben ustedes lo que significa el negocio de *autohandling* en nuestro país? Para que lo sepan, el 48 por ciento. Luego, no es una raya en el agua que Iberia se preste el *autohandling* en El Prat. Hay 110 licencias de *autohandling* y entre 2005 y 2006 hemos dado 24 licencias. Se les ha dado a todas las empresas extranjeras que lo han pedido y de las nuestras lo tienen Air Europa, Spanair —me he quedado pensando porque contamos a esta empresa como nuestra pero es básicamente de capital sueco, aunque todo el mundo la considera española—, Binter... Hay un número muy elevado de empresas que tienen *autohandling*; otras son Islas Airways y Vueling. Es verdad que el *autohandling* tiene también mucha importancia en nuestro país porque supone el 48 por ciento del negocio que les he comentado. Seguramente me he alargado mucho en el tema del *handling* porque era casi el más importante, unido al del modelo de gestión aeroportuaria en el que también han hecho mucho hincapié.

Quiero decirle al señor Herrera, a vuelapluma, que él dice que el cien por cien de la plantilla de tierra tiene que cambiar de compañía en El Prat. Eso no es cierto y no me voy a poner a discutir tal afirmación. No es cierto, señor Herrera. Yo puedo matizar cualquier cosa, pero no

datos tan alejados de la realidad, eso no tiene nada que ver con la realidad.

El señor Puigcercós ha dicho dos cosas que quiero aclararle. Una, que AENA no es transparente porque no da los datos de los aeropuertos por separado. No tiene nada que ver una cosa con otra, y me sonrió, porque nosotros consideramos el sistema aeroportuario como una caja única y hacemos los cálculos con unos criterios distintos de los que ustedes querrían que nosotros lo hiciésemos. Una cosa es que no seamos transparentes y otra cosa es que tengamos los datos de manera distinta a como ustedes quieren verlos. Ese es un tema distinto. No ser transparente es no dar la información, no hacer la información como algunos quieren que se haga. Ustedes hacen un análisis de los aeropuertos muy sui generis y ha dado unos datos referidos a la rentabilidad. Los dos aeropuertos que son *hub* se benefician de los tráficos de todos los demás, ¿cómo imputa usted esas cuentas? Si en lugar de distribuir tráfico Madrid —no voy a hablar de Barcelona—, lo hiciera Valencia, seguramente las cuentas del aeropuerto de Valencia serían muy distintas. Cuando se toma una decisión y se hacen dos nodos logísticos aéreos de la importancia que tiene Madrid y Barcelona, que es lo que estamos defendiendo, porque este Gobierno está fortaleciendo El Prat y está haciendo mayores inversiones y dándole más oportunidades, entre otras, el *handling*, usted no me puede hacer esas cuentas porque yo le diría, ¿cómo ha imputado usted las inversiones de Madrid y Barcelona para la rentabilidad? **(El señor Puigcercós i Boixassa pronuncia palabras que no se perciben.)** Entonces esto tiene una dimensión muy distinta. No es que no le demos los datos, señor Puigcercós, es que no trabajamos de esa manera los datos. Trabajamos los datos de la manera que nos parece útil para el modelo de gestión aeroportuaria que llevamos.

Ha dicho: no somos transparentes porque no se sabe cuáles son las inversiones necesarias en cada aeropuerto. Lo tiene usted en los planes directores. Ha hecho usted esa afirmación. Yo escribo muy deprisa y lo he anotado. Dice: AENA no es transparente, no lleva una contabilidad separada de los aeropuertos —o algo así, no lo he anotado literal— y no especifica cuáles son las inversiones necesarias en cada aeropuerto. El plan director de cada aeropuerto dice las inversiones necesarias, a juicio de AENA. A partir de ahí, ustedes pueden estar totalmente en desacuerdo, que lo puedo comprender, pero no es cierto que no haya una identificación.

Las relaciones con los sindicatos, señor Puigcercós, han sido —le iba a decir en broma íntimas— lo suficientemente fluidas, y lo siguen siendo, independientemente de este hecho aislado, y vuelvo a decir que yo agradezco a los sindicatos su posición posterior.

Ha afirmado que no le damos importancia al aeropuerto de Barcelona, señor Puigcercós, y no es cierto. Le contesto de camino al señor Ayala que dice que agradece que hayamos puesto en valor lo que decidió el PP. Lo que sucede es que nosotros hemos hecho un 60 por

cierto más, que parece que no tiene importancia (**Risas.**), pero es una cuestión de matiz que tiene importancia a la hora de saber quién apuesta por uno o por otro.

El señor Jané me ha preguntado con quién hablé el día 28 —mire cómo tengo la voz, así que hablar, hablé—, y ya me he referido a los responsables políticos de primer nivel.

Termino, cerrando con el señor Ayala que me ha dicho que yo quiero que me pongan una medalla, pero para medallas la de Aznar en el Congreso, que nos costó el dinero y encima no se la han dado. (**Risas.—El señor Ayala Sánchez: La de Bono.**) Usted ha dicho la de Bono y yo le recuerdo la de Aznar, porque, si vamos a hacer un balance de medallas, la de Bono era gratis, no nos costó dinero y encima la devolvió, y la de Aznar la quiso, la pagamos y no la llegó a coger. (**El señor Ayala Sánchez: La ha devuelto.**) No la ha podido devolver Aznar porque no la llegó a coger. Señor Aznar, perdón señor Ayala —pero a usted no le ofende— (**Risas.—El señor Ayala Sánchez: En absoluto, lo que me ofende son otras cosas.**), usted ha dicho lo de la medalla, así que no saque los temas.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, silencio, por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor Ayala, la mayoría de las cosas que usted ha planteado, esta tarde las van a ver con el ministro del Interior, porque todos son prácticamente temas de orden público. Solamente quiero aclararle que yo no he dicho que fueran unos pocos, eso no lo he podido decir jamás. Eran muchos, muchísimos. Usted ha dicho que me han parecido pocos. Pocos le habrán parecido a usted, el término que yo he utilizado en mi intervención ha sido: centenares de personas invadieron las pistas. (**El señor Ayala Sánchez: Yo sé lo que he dicho y sé lo que ha dicho usted.**) Mire usted la transcripción.

La coordinación con el Ministerio del Interior fue absolutamente fluida, buena y con todos los calificativos que ustedes quieran ponerle. En cuanto a la adjudicación del *handling*, el señor Ayala ha dicho algo extraño y es que no tenía antecedentes. Claro que no, porque ustedes se lo daban todo a Iberia, por eso no tenía antecedentes. (**El señor Ayala Sánchez: En Europa.**) Se lo daban todo a Iberia, a la que le prorrogaron durante cuatro años el concurso sin ninguna base y sin ningún fundamento, simplemente porque no se atrevían a convocar el concurso no se sabe por qué. No se sabe si era para que no lo perdiera o porque no querían ustedes tener conflictos en ningún sitio, por tanto, lo que hacían era la teoría del avestruz y es que cuando había algo que asumir ustedes se escondían. Esa es la raíz del problema, porque si cuando nosotros llegamos al Gobierno hubiera estado todo regularizado y con todas las normas legales en su justa medida cumpliéndose, no hubiéramos tenido que hacer un proceso extraordinario como este para clarificar la situación del sector. Por tanto, señorías, antes de hacer

afirmaciones de ese tipo, deberíamos ser especialmente cuidadosos, porque —vuelvo a repetir— desde el año 2000 no había cobertura para *handling* y desde que llegamos al Gobierno hemos dado todos los pasos para solucionarlo, independientemente de que yo estoy dispuesta a admitir que cada uno de ustedes hubiera hecho una resolución distinta del concurso y de que cada uno de ustedes hubiera elegido una fecha para la resolución del concurso, pero regularizar una situación que está moviendo de 800 a 1.000 millones de euros, dar entrada a todos, darle transparencia y garantizar la estabilidad de los trabajadores creo que es un acierto.

El señor Vallès me ha preguntado si faltó información. Yo estoy segura de que sí, porque cuando Iberia les comunica lo del *autohandling*, que Iberia lo tenía que saber en el momento que lo quisiera asumir, se calmaron los ánimos, que coincidió con las cinco de la tarde. Por tanto, yo estoy segura de que faltó información. También es verdad que los responsables sindicales nacionales tenían toda esta información y todos los trabajadores podían tener el convenio porque está publicado. Pero es verdad que no todo el mundo se lee el Boletín Oficial y es mucho más fácil calentar el ambiente diciendo que se va a perder el empleo que tener una postura mucho más serena o, por lo menos, ponerlo en cuestión. Yo no sé qué información se dio, yo no sé quién lo puso en cuestión, yo no sé si se calentaron los ánimos —y no estoy haciendo ningún tipo de afirmación—, yo lo que sé es que el motivo que se adujo en aquel momento para la actuación no existía. Por tanto, no había causa suficiente para llevar a cabo actuaciones de esa gravedad en El Prat ni en ningún aeropuerto español.

Les pido disculpas, señorías, primero, por la rapidez de mi intervención y, segundo, por el tono de mi voz, que saben ustedes que es un punto débil y, por tanto, les pido disculpas por no haber tenido la voz en condiciones.

El señor **PRESIDENTE:** Como anuncié, vamos a dar un breve turno de réplica, que les comunico que será de cinco minutos y el presidente será esta vez taxativo. Fue más generoso en la primera intervención, pero en esta les pediré que en cinco minutos sustancien la cuestión.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Rodríguez del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Solamente quería hacer cinco apuntes para matizar la posición del Bloque Nacionalista Galego. Primero, nuestra preocupación es que la Administración pública mantenga unas relaciones claras y no de connivencia con la empresa privada y mucho más cuando la empresa privada tiene una importancia tan trascendental y desde el punto de vista estratégico como es una empresa de transportes como Iberia. En este sentido, el cumplimiento de los servicios por parte de estas empresas privadas tiene que estar garantizado por la Administración pública y de no

ser así las consecuencias deben ser graves y contundentes.

Segunda cuestión. No tenemos nada claro, dentro del Bloque Nacionalista Galego, que la subrogación garantizase la continuidad de los puestos de trabajo en las mismas condiciones que se tenían dentro de Iberia, lo cual provoca una situación de desazón, una situación emocional convulsiva, que otra cosa es que no se haya sabido canalizar o que los sindicatos mayoritarios tuvieran algo que ocultar, porque efectivamente el convenio colectivo era de mínimos. Todo el mundo sabe que en un convenio colectivo de mínimos, si se hace la transferencia del personal a otras empresas, esas empresas acaban involucrando a ese sector de trabajadores en el sector de *handling* general, no en el convenio colectivo de mínimos, que era el originario. Por tanto, había causas para la desazón y creo que hubo mala información, lo que contribuyó a empeorar las cosas, y por eso decimos que no se puede responsabilizar a los trabajadores de la reacción. En todo caso, habrá que informarse de qué se dijo en la convocatoria del día 27 para el día siguiente, que Iberia no puede argüir que desconocía, porque desde el día anterior lo conocía perfectamente.

Tercera cuestión. Todo indica que Iberia —y después de su intervención mucho más, señora ministra— no quería ganar el concurso de Barcelona y que estaba deseosa de deshacerse de una parte de sus trabajadores del *handling*; esto es evidente. Otra cosa es que les saliera el tiro por la culata. Esto lo tienen que tener ustedes en cuenta e indica mucho de las formas de comportamiento de una empresa que —vuelvo a repetir— no es pública. Si fuera pública tendríamos ahora una situación mucho mejor, porque todos estaríamos tirándole a usted los trastos —además con toda la razón—, exigiendo aquí dimisiones —con toda la razón—, pero hay que acabar con este tipo de connivencias de una vez por todas.

Cuarta cuestión. Espero que la defensa de los intereses de los afectados y la defensa de las indemnizaciones —y ustedes hacen muy bien al ponerse al frente de las mismas— sea algo más que una operación propagandística. Pero esto, que es urgente, no está en contradicción —y lo comprendemos— con la exigencia de otro modelo aeroportuario, que nosotros compartimos, es decir, pensamos que el debate sobre las competencias es importante y aunque se hubiese producido una situación como esta, creo que desde Cataluña se estaría en mejores condiciones para combatirla. No quiero decir que no se hubiese producido, sino que se hubiese combatido mejor. Por último, reincidimos en nuestra intervención inicial, que usted debería de entender bien. La Administración pública no puede ser el convidado de piedra en un contexto totalmente desregularizado. Los cambios legales que ustedes tienen que asumir para tener una mayor capacidad de control, para poder incluso responsabilizarse con más competencia y para tener más capacidad de incidir en estas empresas es una labor fundamental, porque hay que reconocer que hay unos vacíos legales

claros, incluso para subrogarse ustedes en los derechos de los ciudadanos. Si existe ese vacío es indicativo de que hay una cierta impunidad por parte de la actuación de estas empresas privadas de transporte o por lo menos hay un panorama que lo posibilita. Para nosotros esta es la conclusión que debemos de sacar y hacer votos para que, de nuevo, no se culpabilice al final, sobre todo de forma despropositada, a ocho o nueve trabajadores que han sido detenidos, porque esto sí que es anecdótico en esta situación de conjunto. Como reconocemos la complejidad del problema, no vamos a pedir ningún tipo de dimisiones de las administraciones públicas, pero sí creo que ustedes tienen que tomar buena nota de que estamos en un polvorín y que este polvorín se puede reproducir. Por tanto, sería bueno, primero, que la responsabilidad de las empresas privadas fuese mayor, que sus competencias fuesen claras y contundentes en el control, no solamente de la seguridad, sino del comportamiento de estas empresas con los usuarios y haría falta reivindicar más el papel de la Administración pública si después queremos responsabilizarla de todo lo que acontece.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz de Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Señora ministra, nosotros hemos dicho que había tres responsabilidades: Iberia, una huelga desproporcionada y la responsabilidad de AENA. Seguramente con sus palabras ha intentado tergiversar lo que habíamos dicho, pero hemos dicho exactamente eso y al igual que sería un insulto que los sindicatos no pidiesen perdón por lo pasado, al igual que es un insulto la actitud de Iberia, no encontramos que sea muy razonable que venga usted aquí, no a pedir perdón, sino a darnos lecciones. Por tanto, nos hubiese gustado una actitud distinta. En la Diputación Permanente decía que queríamos una actitud humilde y hemos tenido todo lo contrario, absolutamente todo lo contrario. Es cierto, Iberia no protesta, porque Iberia, como siempre, sale ganando. Usted dice: transparencia. Le hago una propuesta: transparencia, toda. Haga públicas todas las ofertas, no solo la de El Prat, sino la de los principales aeropuertos españoles y háganoslo llegar a nosotros y a los diferentes medios de comunicación. Entonces podremos comparar también nosotros si lo que se ha otorgado es realmente lo cierto o no lo es.

Segundo elemento. Le pedíamos humildad, y de humildes es decir que no han acertado tomando la decisión en el mes de julio, porque es un exceso de soberbia y la soberbia no es buena consejera en la vida, pero lo es menos en la política. Tomar una decisión así en el mes de julio es un exceso de soberbia. Señora ministra, hay veces que su ministerio tiene excesos de soberbia y todos los gobiernos pagan los excesos de soberbia. Los pagó el Gobierno de Aznar e incluso los pagó el Gobierno de don Felipe González y espero que un Gobierno progresista no los pague, y no los pague por un ministerio que

a veces peca demasiado de eso. ¿Estaban sobre aviso sí o no? Usted dice que no y yo digo que sí. Yo me he informado, porque me he reunido con el comité de empresa. ¿Sabe cuál es mi ventaja? El sentido común. Porque la reunión del día 27 no la piden ustedes, la piden los sindicatos; son los sindicatos los que van a ustedes, no ustedes a los sindicatos. El día 24 los sindicatos les dicen que vamos a tener un problema grave en El Prat y es verdad que crean un comité de seguimiento, pero ¿sabe cuál es el problema? Que no lo ponen en marcha sabiendo que en El Prat tienen un problema gravísimo. Y si piden la reunión el día 27 no es para hablar de las vacaciones ni para discutir sobre dónde van a ir a veranear, es para decirles que en El Prat hay una situación complicadísima. La reunión no la piden ustedes. Es más, le podría explicar la cronología y hasta qué llamada reciben ustedes, de qué ministerio y a partir de qué precisamente se monta esa reunión, con lo que es más que evidente que la situación la podían prever, que los sindicatos les dijeron que no era suficiente con el convenio y que ustedes se enquistaron en que el convenio lo solventaba todo, cuando los trabajadores y los representantes sindicales que estaban en El Prat sabían que tenían una bomba de relojería. Esa es la realidad. Usted puede decir que no y yo digo que sí. ¿Sabe cuál es el problema? El sentido común, y el sentido común dice que si el sindicato les pide a ustedes la reunión, no es para felicitarles, es para explicarles que no pueden gobernar la situación.

Usted es ministra y yo soy un humilde diputado. En El Prat había dos empresas operando, Iberia y Eurohandling, y ahora hay Newco, Globalia y Flightcare; el cien por cien de los trabajadores, ¿no? Yo diría que sí, señora ministra. Por tanto, no nos hagamos trampas al solitario. ¿Existe *autohandling*? Sí, pero de los aeropuertos a los que se les concede, El Prat es el único aeropuerto de los importantes de España y el único aeropuerto del mundo en el que, en un cambio de *handling*, todos los trabajadores tienen que cambiar de empresa. Además es el aeropuerto en el que ustedes deciden que salga Iberia. Usted decía que nosotros teníamos un problema psicológico. Es posible, pero en AENA y en el Ministerio de Fomento también existe un problema psicológico y le explicaré cuál es. El problema psicológico de AENA y del Ministerio de Fomento es que ustedes han decidido pelearse con Iberia solo en El Prat, que de los principales aeropuertos no hay ni uno solo en que Iberia haya salido. Lo cierto es que ustedes han decidido declararles la guerra a Iberia en El Prat, pero en cambio en el resto la mantienen en todos. Eso genera un problema en el aeropuerto de El Prat, porque, como les decía, no hay ni un solo aeropuerto en España, de los grandes, que haya cambiado de titular.

Acabo, señor presidente, diciendo que no me ha contestado qué empresa, de las que han recibido la concesión, tiene certificación de calidad ambiental o resolución de posibles contingencias. Se lo digo yo: Ninguna. Y no me ha contestado si han tenido presente los planes

de viabilidad económico-financieros. No los han tenido presentes. En la primera intervención le decíamos que se tenían que asumir responsabilidades políticas, concretamente en AENA, y usted ha venido aquí a darnos lecciones. Pues bien, si usted no asume responsabilidades políticas, nosotros no tenemos más remedio que pedir su responsabilidad política. Ya sé que a usted le es indiferente, que se lo echa todo a la espalda y sigue adelante. ¿Sabe cuál es el problema? Es la primera vez que pido la responsabilidad política de un ministerio en esta legislatura; la primera.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, tiene que terminar.

El señor **HERRERA TORRES**: Me sorprende que haya venido a esta comparecencia con tan poca humildad y —permítamelo— con exceso de soberbia. Ustedes no lo han hecho bien. No tenemos nada que objetar a la gestión de la crisis a partir del día 28, pero ustedes, junto con Iberia, son factor desencadenante de lo que padecieron los usuarios el 28 de julio en el aeropuerto de El Prat.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Voy a intentar ser muy breve, porque creo que se ha dicho casi todo. Usted, señora ministra, ha afirmado contundentemente que aquí había diferentes grupos que parecía que estaban interesados en que el contrato lo tuviera Iberia, como si fuera esta Comisión la que tuviera que decidir a quién le toca la licencia de *handling*. Ningún grupo presente en esta Comisión ha torcido una lanza por Iberia ni al contrario. No estamos hablando de esto, señora ministra, no se escabulla. El Real Madrid está buscando extremos que se escabullan por la derecha; pues en usted tienen un extremo perfecto, porque se ha escabullido perfectamente. Ningún grupo de esta Comisión ha justificado la invasión de las pistas, ninguno. Usted está diciendo que con la causa del conflicto estamos justificando la invasión de las pistas. Eso sí que es una broma. Ningún grupo de esta Comisión, ninguno lo ha hecho. Intentar adjudicarnos a nosotros la justificación de una acción ilegal es hacer trampa, señora ministra, por muy cabreados —perdone la expresión— que estuvieran los trabajadores, por muy estafados que se pudieran sentir. Ningún grupo ha afirmado esto, y usted lo ha puesto en nuestra boca. No es verdad.

Además, señora ministra, no ha respondido a la pregunta que le he hecho. El problema no es que Iberia se quisiera retirar de Barcelona —como ha dicho muy bien el representante del Bloque Nacionalista Galego—, que no tuviera ningún interés, porque la actitud de Iberia con Barcelona ha sido querer concentrar su negocio en Madrid. Esto sería legítimo en unas condiciones de

mercado —usted ha defendido que haya condiciones de competencia de mercado—, pero lo que no es lógico son las cifras, cómo se ha aplicado el mismo baremo de *handling* que en el aeropuerto de Barajas. Se lo he dicho al principio y no me ha respondido. Existe la sensación —y hoy hay una prueba evidente en su actuación— de que Barcelona ha sido el trueque del favor que se ha hecho a Iberia en la T-4 de Barajas. Nuestro grupo no es el único que defiende esto, es un clamor que se ha beneficiado permanentemente a Iberia con la adjudicación de la nueva terminal. Usted se ha referido al pasado. Puedo estar muy de acuerdo con usted en cómo se ha actuado en el pasado, pero hay un elemento nuevo, que es la T-4, la nueva terminal de Barajas. Esto lo cambia todo. Iberia sale beneficiada, ustedes cierran los ojos ante un trato de favor hacia Iberia en la T-4 y el complemento para solucionar los problemas, para jugar, para negociar, para que todo el mundo esté contento, es el aeropuerto de Barcelona. Esta es la resultante. Por eso mismo usted no me ha dado las cifras de la baja en la oferta que ha hecho Iberia respecto a las demás compañías en el aeropuerto de Barajas. Me ha dado las de Barcelona, pero no me ha dicho las de Barajas. Usted puede utilizar muchos criterios o los diez criterios que se utilizaban, pero sabe perfectamente que las condiciones de Iberia en Madrid no eran precisamente las más competitivas en cuanto a la baja económica. Había compañías más competitivas que Iberia. Usted lo sabe perfectamente y aquí no ha dado esas cifras. Esta es la clave. ¿Que algunas compañías han hecho una oferta más baja en Barcelona? Seguro. Eso es así, lo ha dicho usted. Sabemos cuál era la oferta a la baja de Iberia en Barajas —era un 7 por ciento, y corríjame si me equivoco—, pero no ha dicho ni ha confirmado cuál era la de las demás compañías.

En cuanto a la subrogación, no hay ninguna garantía de que se conserven las mismas condiciones laborales. Además, hay un elemento clave para entender esto. Usted dice que no habrá problema para el *autohandling*, pero sabe perfectamente, y así lo defienden los sindicatos, que alguna de las empresas concesionarias que han ganado la licencia de *handling* en Barcelona, si hay *autohandling* en Air Nostrum y en la nueva compañía de bajo coste, serán inviables. Esto lo defienden los sindicatos; dígame usted si no es así. Aquí no está nada claro cómo se ha llevado a cabo la subrogación, usted lo sabe perfectamente. Aquí hay una responsabilidad, porque si Iberia es irresponsable, estamos jugando con el tráfico aéreo, estamos jugando con un elemento estratégico. Hace poco, la vicepresidenta del Gobierno decía que los aeropuertos son estratégicos. A veces, uno tiene la impresión de que la palabra estratégico rima más con militar que con civil o económico. Si son tan estratégicos, ¿usted cree que puede hablar con esta alegría —usted ha utilizado la palabra bromas—, dando esa sensación de que no es importante lo que nos estamos jugando? Aquí no solo nos jugamos puestos de trabajo. Usted ha dicho antes, en una reflexión, que los trabajadores de *handling* son necesarios, son básicos y que la

formación es definitiva. Pues fíjese usted lo que significa cambiar radicalmente de compañías con esa sensación de que no pasa nada, cosa que no se ha hecho en Madrid. Fíjese usted que estoy comparando con Madrid. No ha dado la cifra económica de Madrid, no ha dado la cifra de la baja de Madrid, pero sí la de Barcelona. Repito, existe la sensación de que esto ha sido un trueque y de que se ha perjudicado no a Barcelona pero sí a las condiciones de trabajo que se pudieran dar en Barcelona.

Finalmente, usted dice que no quiere entrar en el debate del modelo aeroportuario. Pues más a nuestro favor. Esta es la constatación permanente de que a 600 kilómetros no se pueden decidir las cosas. Todos los aeropuertos —usted lo sabe perfectamente—, excepto en el modelo francés, se guían por un modelo de descentralización en la toma de decisiones. Usted sabe como funcionan. El debate no es —y acabo— si es público o es privado. No estamos hablando de esto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puigcercós, por favor.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Acabo.

Parece que sus planes son que entre capital privado en la empresa AENA y aquí se acaba el problema, pero el problema no se acabará aquí. Estamos hablando de la sensibilidad hacia la descentralización y hacia la toma de decisiones cerca o en la misma ciudad en la que está el aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde el turno de palabra al señor Jané, portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora ministra, en ningún caso podemos justificar la actuación de los trabajadores que invadieron las pistas. No tiene justificación alguna. Es una situación ilegal y los propios tribunales de justicia están estudiando las denuncias sobre esa actuación. Quiero que esto quede claro de entrada.

Punto número dos. Señora ministra, ¿tan difícil es pedir disculpas? ¿Tan difícil es? Se lo solicito desde Convergència i Unió. Como ministra de Fomento, ¿puede pedir disculpas a los afectados por lo que pasó, por los fallos en la gestión que hubo ese día en el aeropuerto de Barcelona? Porque hubo fallos, y el gestor es AENA. No puede venir hoy aquí, como si fuera Alicia en el País de las Maravillas, a decir que no hay fallos, que todo se ha hecho correctamente, porque no es verdad. Los afectados, los que estaban allí saben perfectamente que hubo fallos en la gestión, fallos en la comunicación, fallos al no prever claramente, a partir de esa acción injustificada e ilegal, las consecuencias que iba a tener. Se les fue de las manos. No reconocerlo, no pedir disculpas, señora ministra, es un error. Alguien tiene que asumir responsabilidades en AENA, y si ese alguien no existe, la brújula de las responsabilidades se dirige a

usted, señora ministra. Nosotros exigimos que alguien asuma responsabilidades por lo que ocurrió.

Hay un tercer aspecto que le quería comentar. Me ha sorprendido la intervención del diputado del Grupo Socialista en esta Comisión, que es además diputado del PSC, el señor Vallès. Me sorprende que el PSC en Barcelona cargue el revolver dirigiéndolo claramente contra AENA y contra el Ministerio de Fomento —le daría centenares de teletipos que tengo aquí y que muestran cómo se desvía la atención y se dice: esto es AENA y es Fomento—, y, en cambio, aquí, cuando se trata de exigir esas responsabilidades, se dispara con pompas de jabón, se enjabona, se dice que lo ha hecho todo bien y se le felicita. Yo no la puedo felicitar. Entendemos que fue una situación excepcional, pero ante esa situación excepcional, injustificada e ilegal los poderes públicos tampoco reaccionaron de la forma debida. Digámoslo, entonemos el mea culpa, porque el conjunto de la ciudadanía nos lo va a agradecer. Este Parlamento debe hacer un gesto ante la sociedad y hacer autocrítica. Cuando las cosas no se han hecho bien, señora ministra, deberíamos entonar el mea culpa. La única crítica que ha hecho —y eso sí que se lo agradezco— ha sido admitir que quizá se equivocaron al elegir la fecha. Una vez visto lo que pasó, es una realidad que se equivocaron, pero es la única pequeña autocrítica que le he visto hacer y, repito, a Convergència i Unió esta actitud le decepciona.

Sobre el *autohandling* le he hecho antes una pregunta que no me ha contestado. Le he preguntado de qué manera está contrastando legalmente Fomento el acuerdo al que ha llegado Iberia con los trabajadores de El Prat sobre el posible *autohandling* en Air Nostrum y Clickair. Diversos medios de comunicación nada adversos con el Gobierno han publicado titulares diciendo que había dudas sobre la legalidad del pacto alcanzado entre Iberia y los trabajadores de El Prat. Quería preguntarle cómo está esa situación y si lo han analizado jurídicamente. Usted da por supuesto que si se solicita el *autohandling*, se da, y si lo solicitó el 28 se lo dimos el 28, pero que es de cajón dar el *autohandling* a quien lo solicita. Esto es lo que afirma usted, no lo que afirmó el señor Arzuaga, aquí presente, el 10 de octubre de 2005, cuando vino a esta Cámara a informar sobre los Presupuestos Generales del Estado vigentes del año 2006. Afirmó en esa sesión —10 de octubre, «Diario de Sesiones», página 104— que el *autohandling* no se daría en Madrid ni en Barcelona ni en Alicante ni en Málaga, y dijo claramente: deben terminar las obras; son aeropuertos que están en obras, ¿cómo vamos a dar *autohandling* cuando se está en obras? Yo celebro que esto se pueda reconducir en este caso, porque va en la buena dirección, pero, repito, no fue esta la manifestación que en fechas tampoco tan lejanas, 10 de octubre de 2005, realizó el presidente de AENA.

Por último, antes el señor Vallès hacía referencia a don José María Álvarez, que es el secretario general de UGT en Cataluña. Los sindicatos han pedido perdón y

es de agradecer, han reconocido que se les fue de las manos, y hoy mismo, en una carta pública, el señor Álvarez, además de pedir perdón y reconocer que se les fue de las manos, dice: no se sabía previamente ni la modalidad de la movilización ni su intensidad, pero sí que algo iba a pasar. AENA prefirió asumir su decisión sin sopesar la información de que disponía y sin pensar que podían desencadenarse graves acontecimientos. No leo más, pero, si era buena esa cita del señor Álvarez para reconocer que ha pedido perdón, bueno es también reconocer que el señor Álvarez hoy públicamente admite que podía haberse previsto que había una situación muy conflictiva con la resolución de ese concurso, que por cierto en ningún momento he cuestionado si realmente el concurso debe resolverse de acuerdo con los parámetros legales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, debe terminar.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Termino ya, señor presidente.

No es esto, es que, una vez conocida la noticia, una vez esos trabajadores incurrieron en una situación ilegal, la reacción de los poderes públicos ante la crisis no fue la adecuada. ¿Sabe la señora ministra que los trabajadores cambiaron el turno a las 2:00, los que estaban en plena pista, e hicieron el cambio de turno en la misma pista, que nadie impidió entrar a los nuevos trabajadores que tenían que entrar en las pistas de Barcelona? Después de decir que se ha hecho todo espléndidamente y que hemos recobrado el control como nadie, creo que es no hacer autocrítica, y en este momento la sociedad nos la exige.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora ministra, su intervención produce bochorno (**El señor De la Encina Ortega: ¡Anda que la tuya!**), olvida usted dónde está y frivoliza toda su intervención, no explica lo que se le pide y encima nos riñe. Hay quien dice que a usted le falta un hervor para ser ministra de Fomento, yo no lo digo, yo creo que a usted le sobra un hervor, y le sobra por sus formas, por su arrogancia y por su prepotencia. Señora ministra, usted no ha venido aquí a hacer lo que le corresponde, que es su labor de dar explicaciones en el Congreso de los Diputados, y tengo que mostrar mi queja más absoluta por su planteamiento. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor, señorías. Va muy bien la Comisión, son las tres menos veinte, vamos a concluirla pacíficamente. Señor Ayala, puede continuar su intervención.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Yo he dicho y mantengo que hubo riesgo extremo para la seguridad, y eso

usted no me lo puede rebatir. Es más, de sus propias palabras se deduce, en su primera intervención usted ha citado unos aeropuertos a los que se desviaron aeronaves y en su segunda intervención ha citado a otros, y si quiere se lo digo. En su primera intervención ha citado usted Reus, Girona, Zaragoza, Alicante y Valencia y en la segunda ha citado Menorca y Toulouse y no Alicante ni Valencia. Eso es lo que usted ha dicho en su primera y en su segunda intervención, esa es la calidad de los datos que usted ha venido a ofrecer a esta Comisión.

Se ha tratado de salir por la tangente y ha dedicado excesivo tiempo al tema de las adjudicaciones. Nadie pone en tela de juicio que se hayan adjudicado a las que figuraban primeras en la lista que resultó del concurso, naturalmente, no estamos poniendo en cuestión la adjudicación, sino el orden en que al final resultaron seleccionadas. Hay ofertas y adjudicaciones, señora ministra, pero no lo ponemos en tela de juicio; lo que le decimos a usted, que solamente ha sabido contestarnos atacando a la gestión anterior, es que la adjudicación de la T-4 a Iberia en exclusiva se la hicieron ustedes revocando una decisión anterior, y eso hoy les ha obligado a darle el *handling* en la T-4. ¿Se imagina usted que en la T-4 no esté Iberia haciendo el *handling* y esté una de las compañías que ustedes han relegado a la T-2 o a la T-3? En absoluto. Y no ha contestado usted a mi compañero, señor Puigercós... **(Risas.)** Compañero diputado, como todos ustedes, hacia los cuales a lo mejor no puedo tener la misma consideración personal. Con independencia de eso, usted no ha dicho aquí que la oferta económica de Iberia en la T-4 era inferior en la mitad a la de Iberia en El Prat, el 9,4 en la de El Prat y el 5 en la T-4, tanta seguridad tenían de que se iba a adjudicar a Iberia, es decir, peor oferta, y ustedes se lo han adjudicado en la T-4, porque vienen obligados por sus hechos anteriores. Por tanto, se está viendo bien claro quién es el que ha beneficiado a Iberia, y este grupo no tiene interés en ningún caso, tal y como también se ha puesto de manifiesto. Lo que estamos pidiendo ahora es responsabilidad —luego veremos si en otras cuestiones— por la desastrosa gestión que da lugar a los hechos del día 28. Usted ha tratado de defender la fecha, solo se le ha escapado un poco que es posible que no fuera la oportuna, y trata usted de justificarlo hasta con los usuarios. Tampoco, señora ministra. Datos de marzo de 2005, un mes con 31 días, y datos de julio de 2005 —porque los de julio de 2006 todavía no los tenemos o no están en su página web—: en marzo, 2.176.777 usuarios de El Prat y 25.114 operaciones; en julio, 22.700.549 y 28.067 operaciones. Es decir, que no se cambian pasajeros de negocios por pasajeros de vacaciones, en absoluto, julio es un mes con mucha más ocupación aeroportuaria que el mes de marzo, un mes normal, y usted ha dicho que la fecha no tenía incidencia en el aeropuerto de El Prat porque se cambian viajeros de negocios por viajeros de vacaciones. No es verdad, la fecha es inoportuna e imprevista para las consecuencias que podía tener. Señora ministra, ustedes pudieron evitarlo y no supieron, y la lesión a los

derechos de los usuarios es vergonzosa, como he dicho, por no citar por macabro que incluso hubo transplantes de órganos que se perdieron porque no pudieron atenderse por el tiempo que pasó. **(Un señor diputado: Pero lo dice.)**

Por tanto, después de su réplica —y termino—, usted ha venido aquí a dar excusas de mal pagador, excusas de quien no sabe gobernar y excusas de aquel a quien le ha venido grande el problema, y eso tiene una sola respuesta, señora ministra: exigir responsabilidades o dimitir. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista, señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES:** Señora ministra, permítame que en nombre de mi grupo parlamentario vuelva a felicitarle muy sinceramente por la comparecencia de hoy, por su intervención... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Silencio, por favor.

El señor **VALLÈS VIVES:** ...y por sus explicaciones, que, permítame la expresión, creo que han sido brillantes, contundentes y muy clarificadoras; felicitaciones también por las medidas económicas, normativas y procesales que hoy ha anunciado en beneficio de los usuarios y de los pasajeros afectados, y también porque todos los datos que hoy nos ha dado, no lecciones —y ha sido abrumadora la cantidad de datos que nos ha dado—, han servido para delimitar responsabilidades, para acallar toda aquella demagogia que sobre este asunto se ha hecho, incluso la de aquellos que hoy se han atrevido a pedir su dimisión. Aquí no hay que venir a pedir disculpas, sino que hay que venir a dar explicaciones sobre lo sucedido, explicaciones sobre la gestión que se ha hecho y soluciones sobre las consecuencias producidas en el conflicto. Y esto es lo que la señora ministra ha venido a hacer hoy aquí.

Ha estado planeando también a lo largo de toda la sesión la idea de que desde el Ministerio de Fomento y AENA se está dando un trato de favor a Barajas en perjuicio de Barcelona o, al revés, que el aeropuerto de El Prat está sufriendo un trato discriminatorio. Creo, señora ministra, que con sus explicaciones y datos ha aclarado estas sospechas que algunos están intentando hacer calar en el ideario colectivo. Y ha quedado claro también que desde el Gobierno y su ministerio se está trabajando, como no podía ser de otra manera, para mejorar la gestión y la competitividad del aeropuerto de El Prat de Barcelona.

Señorías, la oposición ha venido hoy aquí a buscar un culpable. Ha venido aquí a trasladar toda la responsabilidad del conflicto sobre los hombros de la ministra de Fomento. Pero eso de la traslación de las responsabilidades tiene un límite y no se puede ir trasladando y extendiendo este límite sin fin. Aquí hay un único responsable que son aquellos que asaltaron las pistas de El

Prat y, sobre todo, la empresa a la cual pertenecen por no haberlo evitado. Y querer buscar otros responsables, otros culpables, otras causas es intentar eximir de la responsabilidad a aquellos que realmente la tienen. Hay que admitir otra cosa que creo que también es de justicia, que es que el Gobierno y su ministerio ha actuado con eficacia en los ámbitos en los cuales tiene competencia, en las materias donde usted tiene competencia, que es precisamente en la gestión del conflicto.

Señora ministra, le agradezco finalmente las explicaciones que hoy nos ha dado y a partir de ahora le restan tres cosas: trabajar para que este episodio no se vuelva a producir nunca más en nuestro país; insistir en hacer cumplir la legalidad y en exigir las responsabilidades a quien corresponda y velar por que los usuarios y pasajeros afectados puedan ser resarcidos de los daños y perjuicios y perciban cuanto antes las indemnizaciones económicas y morales que en justicia les corresponden y que hoy usted ya ha anunciado ante esta Comisión. Estoy seguro de que este Gobierno y esta ministra van a trabajar con eficacia y con responsabilidad para que así sea.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para finalizar la comparecencia la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Tengo que reconocer que después de tantas horas de debate me ha quedado la duda, sobre todo por las intervenciones de los diputados catalanes y también del señor Ayala, que han tenido ahí una conjunción extraña. (**Rumores.**) Se ponen ustedes nerviosos por cualquier cosa. Tranquilos que voy a desarrollar el tema y ustedes verán cómo tengo fundamento para decir que es una conjunción extraña.

¿Cuál es el problema? ¿Cuál es el problema para ustedes? ¿El concurso de *handling*? ¿Cuál es la raíz del problema por el que llevan todo el debate entrando y saliendo? ¿Por qué quieren ustedes que pida disculpas? ¿Por haber convocado el concurso de *handling* porque, según ustedes, ese es el origen del problema y que, como yo soy el origen del problema, tengo que pedir disculpas por haber convocado el concurso de *handling*? (**Varios señores diputados: ¡No! ¡No!**)

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): No necesito coro. Me basto por mí misma. ¿Cuál es el problema? ¿Que haya aplicado las normas del concurso? ¿Cuál es el problema? ¿Que no haya tomado una decisión política para decidir que, aunque no le corresponde a Iberia, se lo doy? ¿Ustedes qué quieren? Y se lo digo a los diputados catalanes, porque lo que quiere el PP lo sé. ¿Que eternice a Iberia en El Prat aunque no tenga la mejor oferta? ¿Que tenga Iberia la mejor oferta a través de la ministra de Fomento? ¿Que fuerce yo los costes de Iberia y la prestación de sus servicios? Esto es

lo que han trasladado y yo les hubiera agradecido que me hubieran dicho qué es lo que quieren, si lo saben ustedes. Yo les voy a dar los datos que ustedes conocen, por lo visto, y desconocen cuando los dan aquí. Las reducciones en las tarifas de Madrid: el 5 por ciento Iberia, el 45 la siguiente y el 42 la otra, y no voy a identificar las compañías, No se preocupen ustedes, yo se lo mando por el artículo 7, por el que ustedes quieran, yo no tengo ningún interés. Esto es como abrir las ventanas. A mí me da exactamente igual. Se lo he dado a la mejor y estoy dispuesta a dar todos los datos del mundo porque, les vuelvo a decir, qué interés voy a tener yo en que Iberia pierda El Prat, excepto esa especie de circunloquio que ustedes hacen. Le ha dado la T-4 y defiendo a Iberia, pero ahora me ha dado un ataque de culpa y quiero atacar a Iberia y la voy a atacar en otro terreno, que es El Prat, por eso yo fastidio a El Prat y favorezco a la T-4. Pero como Iberia es una mala compañía la conclusión sería al revés, yo estaría favoreciendo a El Prat porque le he librado, entre comillas (y no pienso nada de eso, lo digo siguiendo su propio argumentario). Seguidamente llega el señor Ayala: ¿Usted se imagina lo que hubiera sido la T-4 cuando Iberia está allí y no se hubiera prestado el *handling* que se le ha dado en exclusiva? Con 45 compañías aéreas además de la T-4, si eso es para usted la exclusiva, que venga Dios y lo vea. ¿Qué hubiera pasado si el *handling* no lo hubiera llevado Iberia en la T-4? ¿Todavía no se ha enterado que el *handling* de Iberia a Iberia se llama *autohandling*? ¿Se ha enterado usted que el mayor operador de un aeropuerto, incluso aunque hubiera perdido Iberia el *handling* de Barajas, se lo hubiera prestado a ella misma por *autohandling*. (**Rumores.—El señor Ayala Sánchez: ¿Dejaré de saberlo?**) Por favor, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): No se puede poner uno así cuando le ganan el debate, señor Ayala. (**Risas.—Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Hay que tener cintura. (**El señor Ayala Sánchez: No me pongo nervioso. Lo que me asombra es el valor que tiene. Viene a dar lecciones.**) Lecciones porque soy la ministra, comprenda usted, aunque ustedes no quieren que lo sea. Le tengo que hablar de mi tema. (**Rumores.**) Por favor, no me interrumpa.

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señorías.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Le tengo que dar los datos del ministerio que lógicamente son los que ustedes deberían querer saber,

para que ustedes después de tener datos fidedignos puedan tener conclusiones o hacer afirmaciones que no sean las que, por ejemplo, usted lleva haciendo durante mucho rato. ¿Qué hubiera pasado en la T-4 si Iberia hubiera perdido el *handling*? ¿Quién le hubiera prestado el *handling* a Iberia? ¿Se imaginan ustedes lo que hubiera pasado? Nada, porque sería *autohandling*. El *handling* que se presta Iberia a ella misma se llama *autohandling*. Y eso con haberlo solicitado lo hubiera tenido en Madrid, en Barcelona o en Valencia. Es más, el Partido Popular en el año 2000 le dio el *autohandling* a Iberia en todos los aeropuertos españoles, por si ustedes no lo sabían, pero no ha tenido que hacer uso de ese *autohandling* porque prestaba el *handling* en todos los aeropuertos españoles. Solamente tiene que hacer el uso del *autohandling* cuando pierde el *handling*. Por tanto, no hay el riesgo en la T-4, ni el chanchullo, entre comillas, que ustedes quieren hacer ver de que hemos dado como moneda de cambio El Prat frente a Madrid. Tendrían ustedes que estar orgullosos de que se lo hayamos dado a la mejor oferta. Y por si ustedes dudan de que también la económica era la mejor oferta, son 5, 45 y 42 las reducciones en Madrid; nueve coma no sé cuántos, 54,8 y 50 en El Prat. Ahora les voy a decir una cosa para que los diputados catalanes se sientan orgullosos, porque dudan sobre lo que está pasando con El Prat. Han sido mejores las ofertas en El Prat porque había más interés en El Prat. Todo lo contrario de lo que ha dicho el señor Rodríguez : es que no tenían interés en El Prat. No, señorías, es que ha habido mejores ofertas en El Prat. Ha habido mejores ofertas económicas y técnicas. Sí es verdad que la técnica de Iberia, a lo mejor, en Madrid ha sido mejor porque tiene muchos más medios y más tráfico Iberia. Ahora pueden ustedes hacer todas las teorías que quieran, pero la teoría de la conspiración de El Prat contra Madrid y de Madrid contra El Prat no existe, no tiene ningún fundamento y cada vez que ustedes la planteen yo la voy a rebatir. Yo les pido disculpas a ustedes por todo lo que ustedes quieren pero me tengo que enterar de por qué. Y si quieren que les pida disculpas por haber fallado el concurso según la legalidad vigente, pues mire usted, no. Y si quieren les pido disculpas a ustedes y a todos los ciudadanos en nombre de ustedes, porque usted señor Ayala no se ha dado cuenta pero representa a todos los ciudadanos. **(Un señor diputado: No se ha dado cuenta.—Rumores.)** Por tanto cuando le pido disculpas a usted en el Parlamento pido disculpas a todos los ciudadanos españoles. Les vuelvo a insistir, sobre todo a los diputados catalanes, que tienen esa especie de miedo a una discriminación negativa cuando a lo mejor la discriminación es positiva, que no entiendo por qué lo interpretan todo al contrario de como hay que interpretarlo. Francamente no lo entiendo, pero de todas maneras me gustaría saber —algún día me lo dirán ustedes— si piensan que yo favorezco o perjudico a Iberia, si quieren ustedes que yo favorezca o perjudique a Iberia, porque no me he enterado, no sé cuál es la crítica concreta: si quieren que haya más empresas opera-

doras de los *handlings*. ¿Sabe usted lo que significa que haya más? Que las que ya están tienen que reducir. Lo que no se puede es conseguir las dos cosas porque solamente se amplía en el 12,4, que es el incremento del tráfico de pasajeros en los seis primeros meses de este año. Señoría, por lo visto mi capacidad de entendimiento es muy limitada porque el mensaje que me ha llegado de ustedes es que el concurso de *handling* está mal fallado, que la fecha elegida está mal y que eso justifica que los trabajadores... Por cierto, creo que tenían que haber tenido ustedes un poquito más de fuerza en condenar lo que se hizo en el aeropuerto de El Prat.

Termino. El señor Rodríguez me ha dicho algo y yo descartaría cualquier tipo de preocupación por la connivencia con Iberia. Le he aclarado la frase «Iberia no quería ganar». Y les digo: Iberia no es que no quisiera ganar, es que los demás querían ganar más. ¿Sabe usted por qué? Porque el aeropuerto de El Prat tiene más cuota de mercado excedente que el de Barajas, tiene más margen para desarrollarse. Por ejemplo, en Europa ya no hay aeropuertos de ese nivel que se puedan desarrollar y aquí tenemos dos: El Prat, con un 39 por ciento, y Barajas, con un 23 por ciento, luego tienen más futuro y podríamos decir que las compañías han dado el do de pecho, han concursado en mejores condiciones y se lo han llevado, yo espero, las mejores, porque si no las quitaremos.

El señor Herrera me ha planteado varias cosas. Una es bien fácil porque dice: No me ha contestado usted si tenían una serie de documentación, si es que la tienen que aportar al presentarse al concurso. Pues bien, aquí me pasan que todas las ofertas incluyen por exigencias en el pliego de condiciones un estudio económico-financiero, que es al que usted se ha referido cuando me ha dicho que no había contestado si había un estudio de viabilidad financiera. Muchas veces no puedo contestar porque no me sé todo de memoria. Por tanto, espero que cuestiones concretas, incluso en preguntas escritas, sean aclaradas, pero es que va en el pliego de condiciones. Otra cosa que usted ve evidente, que le he discutido antes y que ha tenido una respuesta extraña, es cuando pregunta: ¿Cómo no se ha dado usted cuenta de que cuando piden una reunión es para convocarle una huelga? Pues mire usted, no me he dado cuenta porque lo que me pidieron fue información y como se les dio la información, vuelvo a decir, no me di cuenta. Pero ahí debemos tener todos una capacidad corta. **(Risas.—Rumores.)** Los sindicatos nacionales nos pidieron la información y que se la diésemos a los sindicatos catalanes de lo que iba a suceder. Y ha dicho una cosa graciosa: No, no, yo llego a conclusiones porque tengo más lógica que usted, por sentido común. ¡Hombre! La ventaja de la conclusión de hoy es que todos sabemos lo que pasó anteayer y así también llego yo a conclusiones. Yo le puedo decir perfectamente lo que pasó el viernes. De hecho se lo he dicho. Pero si me lo hubiera preguntado el jueves estoy segura de que usted hubiera tenido la misma imprecisión que yo. Estoy totalmente

segura. Es más, estoy segura que de haberlo sabido me lo hubiera comunicado. Yo le estoy diciendo a usted lo que pasó en esa reunión y tengo una ventaja: que a usted se lo han contado y yo tuve allí a mi propio equipo. Por tanto, qué quiere usted que le diga. Si yo no creyera que la gente de mi ministerio que va a las reuniones me cuenta la verdad, pues poca seguridad podría yo tener para llevar el ministerio.

Termino con una broma, porque el señor Ayala ha dicho que me falta un hervor y yo le digo que eso se lo habrá dicho Celia Villalobos, que es una experta en calditos.

Muchas gracias. **(Risas.—Aplausos.—El señor Jané i Guasch pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.
Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Señor presidente, para una cuestión de orden. La señora ministra ha ofrecido una serie de datos sobre los *handlings* y cómo se han concedido. Para no tener que recurrir al artículo 7, ¿cuándo nos lo puede ofrecer el ministerio a los portavoces?

El señor **PRESIDENTE:** Lo gestionaremos, señoría.

Se levanta la sesión.

Eran las tres de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

