CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009 **IX Legislatura** **Núm. 188**

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 13 (extraordinaria)

celebrada el martes 27 de enero de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Álvarez Arza), para explicar la operatividad de las infraestructuras en la Comunidad de Madrid durante el temporal de nieve del día 9 de enero de 2009. A petición propia. (Número de expediente 214/000059.) 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE:** Señoras diputadas, señores diputados, iniciamos la sesión extraordinaria de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados dando la bienvenida a la señora ministra de Fomento y agradeciendo su presencia en esta Comisión.

Procedemos según el orden del día remitido a sus señorías. Punto primero del orden del día: Comparecencia, a petición propia, de la ministra de Fomento para explicar la operatividad de las infraestructuras en la Comunidad de Madrid durante el temporal de nieve del día 9 de enero de 2009. Para ello, tiene la palabra la señora ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión de Fomento, como ha dicho el presidente, a petición propia, para informar acerca de la operatividad y el funcionamiento de las infraestructuras en el ámbito de competencias del Ministerio de Fomento en la Comunidad de Madrid, tras la nevada producida en esta comunidad el pasado 9 de enero. En primer lugar, quisiera reiterar en nombre del Gobierno, del Ministerio de Fomento y en el mío propio, nuestras disculpas a todos los ciudadanos que se vieron afectados, y especialmente a los de Madrid. Tan pronto como tuvimos conocimiento de que se podían producir fenómenos meteorológicos que podrían afectar al normal funcionamiento de nuestras infraestructuras, seguimos los protocolos establecidos para responder a tales situaciones meteorológicas adversas de carácter excepcional. En esta comparecencia voy a detallarles las actuaciones llevadas a cabo, así como los medios utilizados y los protocolos activados en la red de carreteras del Estado que afecta a la Comunidad de Madrid, en los ferrocarriles, cercanías, media y larga distancia que también afecta al tráfico de la Comunidad de Madrid, y en el aeropuerto de Madrid Barajas. Por último, haré referencia a las nuevas medidas ya aprobadas por el Gobierno para hacer frente en el futuro a situaciones meteorológicas adversas similares.

Como acabo de indicarles, señorías, iniciaré esta parte de mi intervención con la información de los recursos humanos y medios materiales disponibles del Ministerio de Fomento para afrontar y minimizar los efectos de dichas situaciones meteorológicas de carácter extremo o excepcional en la red de carreteras del Estado. Desde el año 2005, y a partir del 1 de octubre de cada año, el Ministerio de Fomento activa el denominado Plan de vialidad invernal en el que se detallan una serie de medios y de actuaciones para llevar a cabo en caso de ser necesario. El plan cubre 23.200 kilómetros de autovías y carreteras convencionales en toda España que, junto con los 2.734 kilómetros, que son autopistas estatales de peaje, forman la red de carreteras del Estado en todo el país, de tal manera que estamos hablando de 26.000 kilómetros de carreteras, autovías y autopistas; es decir, algo menos del 16 por ciento de toda la red de carreteras españolas, que son 166.000 kilómetros. El resto, más de 140.000 kilómetros, corresponden, como saben todos ustedes, a competencias bien de las comunidades autónomas, de las diputaciones forales de Navarra y del País Vasco, de los consells insulares de Baleares o bien de las diputaciones. Del plan que yo voy a hablar, de las medidas y de los protocolos es el que afecta a los 26.000 kilómetros de la red de carreteras del Estado. El Plan de vialidad invernal 2008-2009 tiene adscritos los siguientes medios: 3.100 trabajadores, 1.068 máquinas quitanieves, situadas de forma estratégica en la red de acuerdo con las características del territorio, 300 almacenes de fundente y 373 silos situados a pie de carretera, desde donde se alimentan estas máquinas quitanieves directamente, todo ello distribuido también estratégicamente en el territorio nacional, 180.000 toneladas de fundente almacenado y 8 áreas específicas para el estacionamiento de vehículos pesados. El coste del plan de vialidad supera los 50 millones de euros anuales para la temporada 2008-2009.

Para las autopistas de peaje estatales los concesionarios son los responsables de elaborar planes específicos que deben ser aprobados por el Ministerio de Fomento, y así lo han sido. En este punto quiero resaltar que ya en los nuevos pliegos de las concesiones más modernas hemos incluido medios mínimos que deben disponer en cada caso las concesionarias para garantizar la vialidad invernal, por lo que a los datos que he comentado anteriormente hay que añadir las máquinas quitanieves de las autopistas estatales de peaje, que suman 126 máquinas para los 2.734 kilómetros de autopistas estatales existentes. También en el ámbito de la vialidad invernal estas autopistas deben ser —y así lo son— gestionadas y explotadas directamente por las empresas concesionarias. Esto supone, señorías, que por cada 100 kilómetros de carreteras responsabilidad del Estado, del Gobierno central, incluyendo las autopistas de peaje, disponemos, como media, para la vialidad invernal de 13,3 personas, 4,6 máquinas quitanieves y 803 toneladas de fundente almacenado. Como comprenderán, no están distribuidos de una forma proporcional en las carreteras, sino que están concentrados en aquellos puntos que entendemos que son de mayor riesgo para estos fenómenos meteorológicos. Por tanto, la distribución no es uniforme, responde a las características climáticas de cada zona y los datos que le he dado son valores medios.

Desde abril de 2004 han transcurrido cinco campañas, desde la 2004-2005 hasta esta última, 2008-2009, que es en la que estamos inmersos. El número de máquinas quitanieves en estas cinco campañas se ha duplicado, contando con las que había en abril de 2004, y se han puesto 474 máquinas quitanieves más en el país; hemos pasado de 594 a 1.068. Los fundentes almacenados se han multiplicado por 2,5; es decir, se han incrementado 123.000 toneladas de fundente, al pasar de 57.000

en 2004 a 180.000 en la actual campaña. Hemos puesto en servicio desde 2005, porque antes no existía ninguna, ocho áreas de servicio de estacionamiento de vehículos específicas para vehículos pesados, que es hacia donde se encaminan estos vehículos cuando la existencia de una fuerte nevada recomienda que se restrinja la circulación de este tipo de vehículos, y estamos construyendo 25 áreas más.

Si analizamos exclusivamente el plan de vialidad que les he expuesto hasta ahora en grandes números para Madrid, verán que se concentran —con respecto a la media— mayores medios. Tenemos 315 trabajadores solamente destinados al Plan de vialidad invernal en Madrid; 111 máquinas quitanieves, es decir, 42 más que en 2004; 17.000 toneladas de fundente almacenado, un 93 por ciento más que en 2004; y 17 plantas de salmuera, es decir, 11 más que en 2004. Esto supone, señorías, que por cada 100 kilómetros de la red de carreteras del Estado de la Comunidad de Madrid, incluidas las autopistas de peaje, los medios disponibles son los siguientes: 40 personas, 14 máquinas quitanieves, 2.152 toneladas de fundente almacenado y 2,15 plantas de salmuera.

Otro punto importante —que me imagino que tendrán interés en conocer porque ha sido objeto de controversias y va a ser además una de las medidas que vamos a adoptar— es la activación del contenido de los protocolos. Para reforzar la eficiencia de este importante crecimiento de medios, desde marzo de 2005 los ministerios de Interior y de Fomento —digo marzo de 2005 porque, si ustedes recuerdan, coincidió también con una gran nevada— acordamos unos protocolos de actuación en los que, en caso de que se produjesen situaciones meteorológicas extremas que afectasen a la red de carreteras del Estado, se establecen unos acuerdos específicos desarrollados por provincias. En el caso de comunidades autónomas uniprovinciales coincide el ámbito del protocolo y, por lo tanto, para Madrid tenemos un acuerdo de desarrollo del protocolo que se revisa y se actualiza anualmente. La coordinación de estos protocolos en el momento en que se activan corresponde al Ministerio del Interior. Por eso es la delegada del Gobierno de Madrid la que activa el protocolo y la que asume la dirección de todas las actuaciones incluidas en los protocolos. ¿Quiénes participamos en estos protocolos en relación a la red de carreteras de Madrid? La Dirección General de Tráfico, la Comandancia de la Guardia Civil de Madrid, el sector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Madrid, la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid —que depende del Ministerio de Fomento— y el Primer Batallón de Emergencias de la Unidad Militar de Emergencias, que es la que corresponde a Madrid.

El 8 de enero, señorías —para decirles cómo se activaron los protocolos—, las predicciones de la Agencia Estatal de Meteorología avisaban de precipitaciones en forma de nieve de 2 centímetros de grosor, y preveían temperaturas de 4 grados bajo cero. Estas previsiones implicaban —dentro de la escala elaborada por la propia agencia— un nivel de riesgo amarillo; es decir, estábamos ante una situación de preemergencia, que por sí misma —y así se establece en el propio protocolo— no conlleva actuaciones sino solo un estado de alerta en el que se pusieron todas las unidades. De acuerdo con ello —y en ejecución del protocolo— la Delegación de Gobierno de la Comunidad de Madrid activó, a las 20:20 horas del día 8 de enero, una situación cero o de preemergencia. A las 7:00 horas del día 9 de enero, los servicios meteorológicos detectaron que la borrasca arreciaba y que variaba rápida e inesperadamente de dirección, lo que motivó que a las 7:30 horas la Agencia de Meteorología modificara su previsión inicial y anunciara nevadas de 7 centímetros, elevando el código de nivel amarillo a nivel naranja; es decir, un nivel a partir del cual se activan ya las actuaciones incluidas en el protocolo. A las 8:29 horas del día 9 enero, tras la recepción de la información suministrada por la Agencia de Meteorología, la Delegación de Gobierno activa la situación 1 de emergencia, y la comunicación llega a la Demarcación de Carreteras de Madrid a las 8:59 horas del mismo día. Asimismo, a las 12:30 el subsecretario de Interior convocó una reunión en su despacho a la que asistieron la delegada del Gobierno de la Comunidad de Madrid, la directora general de Protección Civil, el director general de Carreteras, el general de la Guardia Civil de Tráfico, el subdirector general de Tráfico, el viceconsejero de Interior de la Comunidad de Madrid y un representante del Ayuntamiento de Madrid, que fue el que se mantuvo todo el tiempo en la reunión porque el alcalde asistió —según informaciones que me trasladan— al principio de la misma.

Desde la tarde del día 8 de enero, en cumplimiento del Plan de vialidad invernal, habíamos intensificado el tratamiento preventivo con fundentes, que en la Comunidad de Madrid se completó con la distribución de máquinas quitanieves a lo largo de todas las carreteras de la red del Estado. Vuelvo a decir que esto fue en Madrid, al margen de todas las medidas que tomáramos en el resto de España. Así, durante el día 8 de enero de 2009 se emplearon en las carreteras del Estado de la Comunidad de Madrid 900 toneladas de fundentes y 630.000 litros de salmuera, para lo que se emplearon 55 máquinas quitanieves y se recorrieron 11.000 kilómetros. Todo esto, como digo, durante el día 8 de enero, el previo al día de la gran nevada. Estas tareas continuaron el día 9 empleando todas las máquinas quitanieves disponibles. Lo digo porque como ya les he dado el dato de las máquinas que tenemos, verán que estuvo funcionando un número de máquinas quitanieves muy elevado, concretamente 108, para retirar la nieve de las carreteras. Además, ya el día 9 se distribuyeron 4.100 toneladas de fundentes, 650.000 litros de salmuera y las quitanieves ese día recorrieron 41.000 kilómetros solamente en la red de carreteras del Estado. Asimismo, de acuerdo con la Dirección General de Tráfico, a partir de las 6:30 de ese día 9 de enero se comenzó, como medida de segu-

ridad y para dar fluidez al tráfico —y aplicando lo que establecen los protocolos—, a restringir la circulación de los vehículos pesados en las autovías que les voy a señalar a continuación: la A-1, la A-2, la A-3, la A-4, la M-50 y la R-2.

En resumen, señorías, entre los días 8 y 9 de enero se vertieron 5.000 toneladas de fundentes, 1.280.000 litros de salmuera y las quitanieves recorrieron 52.000 kilómetros. Todos estos datos aparecen en los partes de los propios medios que se están utilizando y que constan oficialmente en la Dirección General de Carreteras. En consecuencia, en la red de carreteras del Estado no hubo acumulación de nieve al haberse actuado con medidas preventivas desde la tarde anterior, pero sí se produjeron —y ahora les facilitaré todos estos datos de acuerdo con las informaciones y los partes que tenemos de la Dirección General de Tráfico— importantes retenciones de tráfico producidas, según la propia Dirección General de Tráfico, por la disminución de capacidad del conjunto de la red consecuencia de la magnitud del fenómeno meteorológico, que se tradujo en una disminución de la velocidad de recorrido y en una mayor lentitud de maniobra en los nudos, y por los incidentes y accidentes como consecuencia de colisiones de vehículos, cruces de camiones, autobuses o vehículos ligeros, que contribuyeron a ralentizar aún más la situación en que se hallaba el tráfico, con muchas dificultades para discurrir por las carreteras.

Señorías, en este sentido quiero recordarles que la nevada se produjo en una hora punta de un viernes, que es el día de la semana en que se registra mayor volumen de tráfico de entrada y salida de Madrid. En conjunto, puesto que para hablar del tráfico de Madrid no podemos separar la red de carreteras del Estado de la de la comunidad y la del ayuntamiento, cada viernes se producen 1.700.000 desplazamientos de entrada y salida de Madrid. Como les decía, las carreteras de la red de carreteras del Estado, las carreteras competencia de la Comunidad Autónoma de Madrid así como el propio viario urbano competencia del ayuntamiento, forman una red interrelacionada de tal manera que las incidencias se trasmiten de unas vías a otras. Les doy este dato para que comprendan las medidas que vamos a tomar de modificación de protocolos y para tratar de facilitar la coordinación entre los tres niveles de administración que son responsables de esa gran red que conforma la entrada y salida de Madrid. En ese sentido, me gustaría comentarles que las retenciones y el colapso que se produjo por ejemplo en la calle 30 y en las calles de los polígonos industriales y de otras zonas de concentración de actividad se transmitieron a todas las carreteras de acceso a Madrid y llegaron a impedir la entrada a la ciudad del tráfico que estaba llegando. A modo de ejemplo, el colapso que se produjo a las 8:00 horas del viernes en la calle 30, en el nudo de Manoteras en dirección a Madrid, provocó el atasco en la A-1 —que es la carretera Madrid-Burgos— que se extendió a una distancia de más de 20 kilómetros hasta las 14:00 horas.

Por otro lado y en el ámbito de las competencias de la Comunidad de Madrid, en la M-45, que es la única vía de competencia autonómica que forma parte de la red principal de acceso y circunvalación de Madrid, según la Dirección General de Tráfico, entre las 8:32 y las 10:47 se registraba una circulación lenta con paradas reiteradas y prolongadas. Según la misma Dirección General de Tráfico, entre las 10:47 y las 14:30 llegó a registrarse una circulación muy lenta con periodos largos de parada, y según también la propia Dirección General de Tráfico, de las 14:30 a las 21:18 de la tarde del día 9 se registraba de nuevo circulación con paradas reiteradas y prolongadas. En definitiva, también según la Dirección General de Tráfico, la M-45 no se normalizó hasta trece horas después del inicio de las primeras nevadas. Las carreteras de la red de carreteras del Estado de entrada y salida de Madrid tuvieron también incidencias en la circulación, sin embargo recuperaron antes la normalidad, entre cuatro y ocho horas después de la primera nevada. Por tanto, a pesar de las actuaciones que se llevaron a cabo, lo sorpresivo de la nevada —por su cambio de rumbo e intensidad— y la densidad del tráfico de Madrid en hora punta un viernes, provocaron la paralización de la circulación en toda la red de acceso a Madrid.

En la red ferroviaria de interés general, Renfe y ADIF disponen también de planes propios de cada empresa. Insisto en la existencia de planes porque he podido leer algunas informaciones en las que dicen que no existían planes. Para cada uno de los modos de transporte existen planes y protocolos establecidos en caso de que se produzca cualquier incidencia en cuanto a la vialidad invernal. En el caso de Renfe y ADIF también disponen de planes propios para cada empresa y de coordinación de ambas empresas. ADIF tiene un plan de contingencia en el que se establece el protocolo de actuación extraordinaria para el caso de que se produzcan nevadas, cuyos principales objetivos son: establecer las pautas a seguir para proteger la integridad de los viajeros y la atención de los mismos, es decir la prioridad es el viajero, la seguridad y el confort, y prevenir los efectos de la nevada en las instalaciones y en los vehículos. En primer lugar, las personas y después, prevenir los efectos de estas nevadas en las instalaciones y en los vehículos. Ya les digo que, por ejemplo y por primera vez, hemos podido constatar que a determinadas velocidades, si hay hielo por donde va circulando la alta velocidad —que son los trenes que llegan a estas velocidades a las que voy a hacer referencia—, éste afecta a toda la parte baja del tren, que es donde están las instalaciones más sensibles y por lo tanto llega a estropear los sistemas de señalización. Ha sido la primera vez que hemos podido observar que esto pasa y fue una de las causas por las que se averiaron vehículos, pero también por seguridad redujimos la velocidad durante todo el tiempo en que a lo largo de toda la vía se podía producir hielo. Renfe-Operadora dispone también de un plan de medidas invernales revisado anualmente —igual que ADIF— para garantizar la seguridad y la fiabilidad de los trenes —la fiabilidad

en el argot ferroviario es la puntualidad—, en el que se establecen tareas específicas de mantenimiento preventivo, cuidados en el estacionamiento de los vehículos —por ejemplo si se dejan bajo techo los trenes están mucho más preservados de las inclemencias climatológicas que si se dejan al aire libre—, tareas específicas de mantenimiento y sobre todo —voy a hacer hincapié en ello— medidas de reducción de velocidad o supresión del servicio cuando la seguridad así lo exija. Quiero destacar cuál fue la velocidad máxima que cuando la nevada era más intensa establecimos para la alta velocidad: 160 kilómetros/hora, y 50 kilómetros/hora para las cercanías. O sea, que en ambos casos está previsto en los protocolos que cuando haya un fenómeno meteorológico adverso se tomen medidas de reducción de velocidad. En este caso y a la vista de la intensidad de las nevadas, la reducción fue de 160 y 50 kilómetros/hora. Asimismo, ADIF y Renfe han suscrito desde 2005 hasta 2008 una serie de protocolos en donde se establecen las actuaciones a desarrollar conjuntamente en caso de fuerte nevada o helada, que son a las que hoy me voy a referir, para asegurar la circulación de los trenes. Tenemos protocolos de actuación para la prevención y gestión de incidencias ante nevadas, un protocolo general para la alta velocidad y después seis protocolos que se aplican en cada ámbito territorial, que son los seis ámbitos territoriales en que se divide el ámbito ferroviario convencional y uno de ellos encaja con el ámbito ferroviario de la Comunidad de Madrid y, por lo tanto, fue el que se aplicó el día 8, además de los ámbitos territoriales que tuvimos que ir aplicando, por ejemplo —ya lo veremos—, para la circulación en el norte o en el sur de España. Las medidas más importantes son de carácter preventivo y de refuerzo de personal para atender también las contingencias que puedan producirse, y en carretera se dispone de máquinas quitanieves en los puntos estratégicos de la red. ADIF y Renfe cuentan conjuntamente con 28 máquinas quitanieves para todo el territorio nacional, a catorce de las cuales se les pueden acoplar faldones quitanieves laterales.

Paso ahora a detallarles, señorías, las medidas adoptadas para el mantenimiento de la operatividad de los servicios ferroviarios y las afecciones que se produjeron en los mismos. Entre las medidas adoptadas en los servicios de cercanías, hay que destacar, como les he dicho, la limitación de la velocidad máxima a 50 kilómetros/hora, lo que originó retrasos que les voy a detallar después; también la limpieza de la nieve de las vías por dos locomotoras quitanieves, que también originó retrasos, y la disposición de personal y material fundente en los puntos críticos de la red y en los accesos y andenes de las estaciones. El día 9 de enero se trabajó durante las veinticuatros horas, participaron más de 1.200 personas y se emplearon más de 9.000 kilos de sal. Concretamente, les resalto el esfuerzo que se hizo en la estación de Chamartín que, al no tener la cobertura que tiene la estación de Atocha, estaba en disposición de que le afectara mucho más la nevada. En la estación de Chamartín se esparcieron 1.500 kilos de sal en los accesos peatonales y en los andenes, y también tratamos de facilitar el tránsito de los viajeros. En la estación de Atocha, por lo que les he comentado, no fue necesario el reparto de sal al estar cubierta. Las afecciones que se produjeron en la circulación fueron las que les voy a detallar. En general hubo retrasos importantes en algunas circulaciones, aunque se mantuvieron operativos todos los servicios de cercanías; es más, como consecuencia de lo que pasaba en las carreteras, cercanías tuvo 50.000 pasajeros más que en los días en que no hay problemas en las carreteras. Ese llamamiento de que se utilizara el transporte público dio resultado y los ciudadanos, por decisión propia, incluso sin que hubiera habido ese llamamiento, utilizaron mucho más el transporte público, el ferrocarril. En cercanías de Madrid hubo trabajos de limpieza para evitar la acumulación de nieve en las vías, se redujo la velocidad, vimos que las infraestructuras en general funcionaron correctamente y hubo problemas de acumulación de nieve en el nudo de Cantoblanco, que afecta a la línea C-4 —Colmenar, Tres Cantos, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes—, y al nudo planetario, que afecta a la C-4 y a la C-3 —Parla y Aranjuez—. Dentro de las infraestructuras, estas fueron las principales vías afectadas. Los viajeros que utilizaron durante el 9 de enero las cercanías de Madrid fueron 950.000, 50.000 más que en cualquier otro día; un 2,6 por ciento tuvo retrasos superiores a una hora, un 7,3 entre media y una hora, y un 6,8 retrasos inferiores a media hora. Nuevamente les pido disculpas en nombre de Renfe, ADIF y el Ministerio de Fomento porque hayan sufrido estos retrasos. Tratamos de paliarlos con la atención al pasajero. Renfe informó por los sistemas de megafonía, los de las estaciones y a bordo de los trenes; se mantuvieron además permanentemente informados a los medios de comunicación, a través de comunicados de prensa, atención telefónica y declaraciones a las emisoras de radio que lo solicitaron, y Renfe, a través de su sección Última Hora de su página web, mantuvo una conexión con aquellos que solicitaban información, de tal manera que de 3.000 consultas diarias que tiene esta página, llegamos a 40.000 consultas el día 9 de enero.

En cuanto a la alta velocidad y larga distancia, ya saben ustedes que las conexiones con el norte transcurren en su mayor parte por el corredor de alta velocidad Madrid-Valladolid, de allí vuelven a pasar a la infraestructura convencional, y lo hacemos mediante trenes de ancho variable. En el corredor del norte se activó el plan Alerta y se concentró toda la atención en aquellos puntos débiles de las infraestructuras que es el cambiador de ancho, y en el tren, en la parte que cambia el ancho. Estos son los puntos de mayor riesgo porque si se produce acumulación en las rodaduras de los trenes no se puede realizar el cambio de ancho. Habíamos detectado que se podía producir este problema, concentramos los esfuerzos allí, pero previamente a esta situación, según me informó Renfe, habían alertado a la empresa responsable de esta tecnología para que estudiara la fórmula que impidiera

esta acumulación de hielo en el cambio de ancho y así minimizar las incidencias que se pudieran producir. Hasta ahora he estado hablando de lo que afecta a Madrid, pero refiriéndome a otras zonas de España, en la zona norte los riesgos de nevada y heladas venían desde días atrás, por lo que el plan se activó el día 5 de enero, concretamente a las 11:30. Incrementamos los recursos humanos en los cambiadores de Medina del Campo y de Valdestillas desde el 6 de enero y duplicamos los medios humanos. Para los trenes que procedentes del norte de la Península no pudieran pasar por problemas de cambio de ancho, se activó un plan de transporte ferroviario alternativo. Hago hincapié en lo ferroviario porque ustedes están acostumbrado a que cuando hablamos, por ejemplo, de cercanías de Barcelona, el plan alternativo estaba basado en transporte por autobuses. En este caso teníamos planteado o bien rutas alternativas o bien trenes alternativos. Para ello, si era imposible cambiar el ancho del tren que venía del norte, se transbordarían los pasajeros a trenes de alta velocidad, en el caso convencional, es decir aquel que no cambia el ancho, situados en Valladolid, para traer a los pasajeros. Y si el recorrido estaba mal, cambiar el recorrido y seguir por la vía convencional. En definitiva, se llevaron a cabo 44 transbordos en Valladolid y se hicieron ocho recorridos alternativos vía Ávila. Los viajeros fueron informados por la megafonía de los trenes de la situación meteorológica, de las causas de los retrasos y de las previsiones de los desvíos, y se les trató de atender adecuadamente para que se les hiciera más llevadera esta situación producida por causas meteorológicas.

Si nos centramos en el corredor Madrid-Barcelona, el del nordeste, se tomó una decisión de limitación de velocidad por seguridad en función de la altura de la nieve. Primero se redujo a 200 kilómetros/hora, y en la medida en que seguía nevando, por motivos de seguridad, insisto, se estableció la limitación a 160. Esto fue a partir de las 10:00 horas del día 9 de enero. Además, se pusieron en servicio dos trenes que habitualmente se tienen en reserva, con lo que las 50 frecuencias que se realizan a diario con 20 trenes, se realizaron con 22, para garantizar los horarios de salida, y se activaron cuatro locomotoras de reserva posicionadas en Madrid, Calatayud, Zaragoza y Barcelona. Otro corredor afectado fue el de Madrid-Andalucía, en el que se activaron también las medidas previstas en los protocolos. En este caso la velocidad se redujo por la situación meteorológica a 200 kilómetros/hora en el trayecto Ciudad Real-Madrid, que era el más afectado. Se pusieron en servicio dos de los tres trenes que se tienen en reserva. Quiero comentarles que, si a diario se emplean veinticuatro trenes, en este caso se emplearon veintiséis para garantizar los horarios de salida con este incremento. Además, se activaron tres locomotoras que se posicionaron en Madrid, Puertollano y Córdoba para el caso de que fuera necesaria su utilización.

En relación con la información a los viajeros en esta alta velocidad y larga distancia, se les informó a todos en las estaciones, en los trenes y en la página web sobre las causas de los retrasos y las previsiones de los horarios de llegada y de salida. Todos estos corredores, señorías, tuvieron distintos retrasos, si bien todos estuvieron operativos y no se suspendió ningún servicio. El balance de la afección, de la incidencia entre los días 9 y 10 de enero es el siguiente: circularon todos los trenes de alta velocidad programados —es decir, 580— y un 32 por ciento tuvo retrasos, y de los 96.000 viajeros transportados en esos días sufrieron retrasos un 28 por ciento. El retraso medio del corredor norte ha sido de 40 minutos en los dos días; del Madrid-Barcelona de 50 minutos el día 9 y 44 minutos el día 10; del corredor Madrid-Andalucía de 5 minutos el día 9, y del Madrid-Valencia de 25 minutos el día 9 y de 45 minutos el día 10. En los corredores afectados se suprimió el compromiso de puntualidad, ya que este se aplica cuando la causa de los retrasos es imputable al sistema ferroviario, no cuando lo son a causas externas. Sin embargo, cuando los retrasos fueron producidos por avería de los trenes, Renfe aplicó el compromiso de puntualidad. El 11 de enero, señorías, se recuperó la normalidad en todos los servicios ferroviarios de alta velocidad y larga distancia, si bien por razones de seguridad mantuvimos la limitación de velocidad entre los 160 y los 230 kilómetros/hora debido a la posibilidad de hielo en las vías que, unido al balasto —que saben ustedes que son las piedras que forman la base sobre la que está la vía—, saltan con la velocidad y actúan como proyectiles en toda la parte baja del tren que —vuelvo a decir— es donde va parte de los sistemas más sensibles y más importantes. Lo hicimos tras detectar que a algunos de los trenes que habían llegado con dificultades a su estación les había saltado precisamente el hielo como consecuencia de la velocidad.

Paso a hablar de los aeropuertos. En cuanto a los medios disponibles, desde julio de 2005 los equipamientos para hacer frente a contingencias invernales son los siguientes. Lo digo porque, reiteradamente, algunos han dado la información de que solamente trabajaban una o dos máquinas quitanieves. No es cierto. Tenemos cinco máquinas quitanieves en el aeropuerto de Madrid y todas ellas estaban trabajando, quitando la nieve y el hielo y preparando el aeropuerto para que estuviera operativo; cinco máquinas quitanieves, de las cuales cuatro son camiones quitanieves con cuchillas y doble distribuidor de fundente y otra es un camión con cuchilla tipo uña para acceso y viales internos. Tenemos dos retroexcavadoras con hoja quitanieve de cuatro metros, un camión grúa, dos barredoras sopladoras, una carretilla para carga y descarga de fundente y 58 toneladas de fundentes almacenados que en la medida en que iban siendo usados se reponían y, por lo tanto, siempre estaban disponibles. El mismo día, el 9 de enero, a las 5 de la tarde, dí una rueda de prensa en la que —ya se lo advierto— solamente dí el dato de las máquinas quitanieves porque parecía que ese era el motivo de conflicto entre las informaciones que iban apareciendo, pero el resto de las medidas, de los elementos y de los medios son los que les he detallado anteriormente. Esto supone que hemos dispuesto de tres

máquinas quitanieves más y de una retroexcavadora más de las que había disponibles en 2004. Además, hemos dotado al aeropuerto de una carretilla elevadora y de un camión grúa, ambos para carga y descarga de fundente. Estos medios han supuesto multiplicar por 2,5 los existentes en 2004, incremento similar al que se ha producido en el resto de España para los aeropuertos, que es de lo que estamos hablando ahora.

Asimismo, los recursos humanos destinados a las labores de limpieza en cada turno fueron 26 personas, a las que hay que sumar cuatro personas más dedicadas a las labores de coordinación de los mismos. Todos estuvieron dedicados de forma específica a la utilización de los medios físicos, a las labores de limpieza y preventivas para evitar la formación de hielo y la acumulación de nieve. Por otra parte, quiero aclarar que —que es un tema que también ha sido objeto reiterado de análisis y de información— el aeropuerto de Barajas dispone de dos plataformas para el deshielo de las aeronaves. Este servicio es prestado por Iberia para todas las aeronaves del aeropuerto. Iberia dispone de doce máquinas de deshielo para rociar los aviones con el anticongelante glicol, seis en cada plataforma.

A la vista de la intensidad y la persistencia de la nevada, y para agilizar las labores de limpieza, porque veíamos que las temperaturas seguían bajando y la nieve caída se podía convertir en hielo, que es lo que impide la operatividad del aeropuerto y los accesos, a las 10:00 horas del día 9 AENA solicitó la asistencia del Servicio especial de limpieza urgente, que depende del Ayuntamiento de Madrid, y a las 12:00 horas del día 9 pidió la asistencia de la UME; ambos llegaron en el entorno de las 14:00 horas y prestaron un servicio inestimable para limpiar los viales de acceso y las plataformas del aeropuerto. Su actuación —que quiero agradecer públicamente— fue de gran ayuda y complementaria a la de los equipos del aeropuerto al llevar a cabo labores de limpieza en los viales de acceso al aeropuerto y posteriormente en las plataformas de estacionamiento de las aeronaves anexas a las terminales. Permítanme aclarar un punto que también ha sido objeto de controversia: las labores de limpieza de las pistas y de las calles de rodaje fueron realizadas exclusivamente por los medios —las cinco máquinas quitanieves y todo lo que he citado— propios del aeropuerto de Barajas.

En cuanto a los protocolos y los planes de vialidad invernal para Barajas, como en el resto de los aeropuertos españoles, primero seguimos las recomendaciones de la OACI, que establece los procedimientos y los criterios a seguir en caso de inclemencias climáticas. En línea con estas recomendaciones, y por primera vez desde 2004 —para el invierno 2004-2005—, implantamos un plan de actuación para todos los aeropuertos susceptibles de contingencias invernales de hielo y nieve, con la finalidad de minimizar el impacto que las condiciones meteorológicas puedan tener sobre los mismos. Esto se denomina Plan de invierno y se aplica a 26 de los 47 aeropuertos españoles. No tengo más que decirles que no hay un Plan de invierno para nieve y heladas en los aeropuertos canarios. No se tiene un plan específico para aquellos aeropuertos en los que no hay riesgo de nevadas porque no se han producido nunca. Para el resto, se tiene un plan cuya, podríamos decir, generalidad está diseñada en el Plan invernal de AENA para todos los aeropuertos y cuya aplicación concreta se hace para cada aeropuerto y lo hace cada aeropuerto. Es decir, con este plan, el plan para cada aeropuerto lo que establece es un desarrollo específico, una coordinación, unos medios y una forma de actuación. Primero, establece un procedimiento de coordinación con las oficinas de meteorología local. Aquí también quiero hacer hincapié para que ahora, en el debate, sepamos con precisión cómo se funciona. Por ejemplo, en Madrid hay unas previsiones meteorológicas generales y una previsión meteorológica específica para el aeropuerto, porque la necesidad de conocer la meteorología en los aeropuertos es mucho mayor respecto de la que pueda haber en cualquier otra parte de la ciudad, de la provincia o de la comunidad autónoma. Por tanto, la Agencia Estatal de Meteorología tiene una oficina local en el aeropuerto de Madrid, que depende de la agencia estatal y que establece previsiones específicas y concretas para el aeropuerto. Es la responsable de la emisión de pronósticos relativos a la posibilidad de nevada o a las situaciones de hielo que puedan producirse en cada aeropuerto en cuestión. Lo que establece el Plan de invierno es la coordinación de esta oficina con los responsables de tomar decisiones relacionadas con la operatividad del aeropuerto. También tenemos un plan de invierno para definir las prioridades de limpieza en las áreas de movimiento de la aeronave. Es decir, en cada aeropuerto, según su propia estructura, hay puntos claves que permiten o impiden la operatividad del mismo. Por tanto, no hay normas generales para todos y cada uno de los aeropuertos, sino que los propios directivos del aeropuerto son los que, en relación con la estructura del aeropuerto, definen cuáles son las pistas, las calles de rodaje y las plataformas prioritarias para ir llevando a cabo las labores de limpieza. Por ejemplo, en Madrid se decidió que la primera prioridad era una pista de salida para descongestionar de aeronaves el aeropuerto; después, la prioridad fue la pista de llegada para tener dos pistas operativas, y finalmente, se fueron poniendo en servicio de acuerdo con las necesidades de las compañías. Todos los medios estaban pendientes de mantener operativo el aeropuerto de acuerdo con las capacidades de operar de las propias compañías. El Plan de invierno, y el de cada aeropuerto con su desarrollo específico, tiene y contempla la forma de aplicación del procedimiento de notificación a las compañías aéreas y al resto de los aeropuertos del mundo, porque hay que coordinar las llegadas y las salidas con todos los aeropuertos. Además, existe un procedimiento para coordinarse con todos los agentes de *handling,* que son los que prestan la asistencia y la autoasistencia en tierra, y que tienen que coordinarse y prestar un servicio al público. Por tanto, en el Plan de invierno hay una amplia gama de

medidas de coordinación para dar la mejor respuesta a situaciones como las que se produjeron el 9 de enero. Este Plan de invierno se aprobó para su aplicación por primera vez en el periodo 2004-2005, y ha supuesto un considerable incremento de medios disponibles para el aeropuerto de Madrid-Barajas, activándose todos los años. En cuanto a la aplicación de estos planes y medios, permítanme que les aclare que el día 8 de enero, para el periodo de las 00:00 horas a las 07:00 horas del día 9 de enero, en el pronóstico realizado por parte del grupo de predicción y vigilancia de la Agencia Estatal de Meteorología se preveía —y que remiten en esta fecha a los responsables del aeropuerto de Barajas— la probabilidad de nevadas débiles que afectarían al aeropuerto de Madrid-Barajas, pudiendo llegar a acumularse en torno a 8 centímetros de nieve, y reducirse significativamente la visibilidad durante el periodo de precipitación. Y de esta situación existe un fax. De todo lo que les estoy diciendo existe documentación oficial por escrito y no tengo ningún inconveniente en remitírsela. He hecho referencia a un fax que se recibe y que me han suministrado los responsables del aeropuerto de Barajas sobre la predicción meteorológica que había el 8 de enero. A las 06:30 del 9 de enero en el aeropuerto se llevaron a cabo actuaciones para minimizar las afecciones de las condiciones meteorológicas con las que se estaba trabajando. Para ello, a las 06:30 del día 9 de enero se empezó a extender urea en las plataformas y en las calles de rodaje de acceso a las plataformas, y a las 07:00, por decisión del ejecutivo de servicio del aeropuerto —que es el responsable de determinar la secuencia de lo que se va a limpiar, la zona y los medios que se van a utilizar—, se incorporaron todos los medios que teníamos en el aeropuerto. Así que desde las 7:30 horas —lo digo de nuevo por la información que hayan podido tener a través de los medios de comunicación de que solo había una o dos máquinas quitanieves—, y de esto hay parte escrito, las cinco máquinas quitanieves del aeropuerto estaban trabajando, según las decisiones del ejecutivo de servicio. A las 8 horas del día 9 comenzó a intensificarse la nevada, que se prolongó durante toda la mañana, alcanzando —quiero que ustedes conozcan también el dato— entre los 8 y 12 centímetros de espesor en las pistas y en las calles de rodaje —todo esto según el informe del director del aeropuerto— y en alguna zona el espesor de la nevada llegó a alcanzar 30 centímetros. **(Rumores.)** La persistencia e intensidad de la nevada y las operaciones de limpieza necesarias fueron las causas de la reducción paulatina de la operatividad del aeropuerto, a fin de garantizar la seguridad de las operaciones. Desde las 9:30 se redujeron las operaciones del aeropuerto a dos pistas, de las cuatro que hay: una para despegue y una para aterrizaje. **(Rumores.)** Simultáneamente, en las otras dos pistas se llevaban a cabo las labores de limpieza…

El señor **PRESIDENTE:** Les ruego mantengan silencio.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Simultáneamente, en las otras dos pistas se llevaban a cabo las labores de limpieza necesarias para la seguridad de las operaciones de despegue y aterrizaje. Pese a las intensas labores de limpieza, algunos pilotos notificaron a la torre de control un descenso en el coeficiente de rozamiento y, por tanto, en la capacidad de frenado de las pistas. Por otra parte, al igual que ocurrió con la previsión sobre el espesor de la capa de nieve, la visibilidad se fue deteriorando progresivamente a lo largo de la mañana más allá de lo que señalaba la propia previsión de visibilidad. Habían dicho unos 2.000 metros y la realidad era que la visibilidad disminuyó de forma drástica y alcanzó valores que se encontraban entre los 300 y 400 metros en pista, según los datos suministrados por la propia oficina local de la Agencia Estatal de Meteorología en el aeropuerto. Esta visibilidad era aún menor en otras zonas del aeropuerto, lo cual reducía las condiciones de seguridad del conjunto de las operaciones, máxime si se tiene en cuenta que a la vez tenían que operar las máquinas quitanieve en el conjunto del campo de vuelo. Todo ello llevó a la torre de control a decidir la suspensión de las operaciones como consecuencia de la suma de factores adversos que ponían en peligro la seguridad de los pasajeros. En resumen, pese a que desde el mismo inicio de la nevada se estuvo trabajando de forma ininterrumpida, la intensidad de la nevada y la baja visibilidad redujeron las condiciones de seguridad, por lo que la torre de control decidió interrumpir las operaciones.

El aeropuerto de Madrid-Barajas permaneció cerrado al tráfico aéreo tres horas y veinte minutos y ahora les voy a aclarar la cronología de este cierre. Desde las 9:30 ya se estaba funcionando con dos pistas, a las 11:20 horas se cierra la pista de llegada que estaba funcionando, es decir, había dos pistas, una de salida y una de llegada, y a las 11:20 se cierra la de llegada y a las 12:40 se cierra la de salida. A partir de ese momento el aeropuerto queda cerrado. A las 16:00 horas se abre una pista de salida; se abre primero la de salida con la finalidad de descongestionar la plataforma de estacionamiento del aeropuerto. A partir de ese momento se inician operaciones de salida. A las 17:00 horas se comunica desde el aeropuerto a Eurocontrol la apertura del aeropuerto para operaciones de llegada. Posteriormente a la decisión de cierre, las labores de retirada de nieve y extensión de fundente se concentraron en dos pistas y en sus calles de rodaje con el fin de abrir, primero, la de despegue para evitar posibles problemas de saturación y, después, la de aterrizaje para reestablecer la operatividad del aeropuerto. Es decir, el aeropuerto fue recuperando progresivamente su operatividad; primero en salidas y luego en aterrizajes, y en dos pistas. Esto se hizo solo cuando el ejecutivo de servicios del aeropuerto confirmó que se daban todas las condiciones de seguridad necesarias para la operación y se aseguró asimismo de que no existían placas de hielo y las condiciones de rozamiento en la pista eran las adecuadas según las normas internacio-

nales, que son las que aplicamos en todos los aeropuertos españoles. También se aseguró de que las condiciones de visibilidad eran las necesarias para no poner en riesgo la seguridad de la operación.

Señorías, el cierre del aeropuerto fue una decisión en la que primó por encima de todo la seguridad de los pasajeros. En este punto quisiera indicar que las condiciones meteorológicas adversas son el factor que más afecta a la operatividad del transporte aéreo, ya que obligan a disminuir la capacidad para mantener los niveles de seguridad necesarios, con los que se opera en condiciones climatológicas normales. Señorías, cada aeropuerto define los medios que necesita en función de las condiciones meteorológicas históricas y habituales —es decir, las que se han tenido durante los últimos años— y también en función del rigor del fenómeno cuando lo sufrió. De este modo, cada aeropuerto, dependiendo de las características de su climatología, debe dotarse de los medios adecuados que le permitan hacer frente a las condiciones meteorológicas adversas más habituales en su zona. En este sentido, y a modo de ejemplo, permítanme que haga una comparación con un aeropuerto europeo, como es el Charles de Gaulle, que tiene más tráfico de pasajeros y más tráfico de operaciones. Estoy hablando del principal aeropuerto de París, que tiene un 14 por ciento más de tráfico de operaciones y un 15 por ciento más de tráfico de pasajeros. Como no se les escapará a ninguno de ustedes, las nevadas en París son más frecuentes que en Madrid —entre cero y cinco al año— y también es mayor que el de Madrid el espesor medio histórico, 5 centímetros, más del doble del que se produce en Barajas. En el Charles de Gaulle se cuenta con cuatro pistas y con cuatro máquinas quitanieves. En Barajas se cuenta con cuatro pistas, con un 14 por ciento menos de operaciones, con un 15 por ciento menos de pasajeros, con nevadas medias que oscilan anualmente entre cero y tres días —es decir, casi la mitad— y un espesor medio de 2 centímetros —menos de la mitad— y tenemos cinco máquinas quitanieves. Por otro lado, señorías, permítanme que les informe de que las condiciones climatológicas pueden llevar a tomar la decisión de cerrar o reducir la operatividad de un aeropuerto independientemente del número de medios del que disponga. En este sentido, en el caso de temporales de nieve no es inhabitual que a las dificultades propias de la existencia de nieve y hielo se sumen las de un descenso acusado de visibilidad que agudice los riesgos de la operación aeronáutica, especialmente en los momentos en los que hay vehículos efectuando labores de limpieza por las distintas zonas del aeropuerto y por la zona por donde tienen que rodar los aviones, por lo que puede ser inevitable tener que suspender las operaciones del aeropuerto. Esta situación es la que se produjo en el aeropuerto de Barajas. Además, señorías, saliendo al paso de comentarios que dicen que España es la única en cerrar sus aeropuertos y que esto no se produce en ningún otro sitio del mundo, quiero destacarles que solo en los días que han transcurrido de enero —desde el 1 de enero de 2009— han sido nueve los aeropuertos europeos que, solo en este tiempo, han cerrado al menos un día. El de Milán, Linate, ha estado durante dos días cerrado. En 2008, entre los aeropuertos a destacar, me gustaría comentarles que el de Gatwick, que es muy conocido, estuvo cerrado dos días en el año 2008, uno en abril y otro en diciembre, y en Estados Unidos, por ejemplo, el de las Vegas, estuvo cerrado un día en el mes de diciembre. Respecto a las cancelaciones de los vuelos, que también han llamado la atención como si fuera algo específico de España, les diré que en Estados Unidos, entre los tres aeropuertos de Nueva York, se cancelaron por problemas operativos el 19 de diciembre —lo pueden comprobar ustedes— hasta 800 vuelos, también por un temporal de nieve. Señorías, esta información se la doy no para justificar por qué se cerró el aeropuerto de Madrid-Barajas, que la justificación está en lo que antes les he comentado y se resume en la garantía de la seguridad de las operaciones aéreas, de acuerdo con todas las informaciones que llegaban de las distintas situaciones que afectaban a la operatividad con seguridad del aeropuerto, sino para salir al paso de aquellos que piensan que esto solamente pasa en España.

El 10 de enero, el aeropuerto ya operaba con normalidad con 78 operaciones/hora, con dos pistas. Esta capacidad de 78 operaciones/hora superaba ampliamente las necesidades de las aerolíneas, pues las dificultades de programar nuevos vuelos que tenían las propias compañías limitó su demanda a 63 operaciones a la hora. Esto no significa que yo esté diciendo que las compañías estuvieran operando mal, sino que la complejidad de la programación y reprogramación de los vuelos, para lo cual las compañías tienen que contar con los aviones, con las tripulaciones y con todo aquello que hace posible la operación aeronáutica, hace que necesiten un tiempo para volver a reprogramar todos sus vuelos. A lo largo del día, las compañías fueron aumentando sus posibilidades, y por tanto su demanda, y fuimos abriendo paulatinamente la tercera pista a las 18:00 horas y la cuarta pista a las 23:00, de tal manera que desde las 23:00 horas del día 10 el aeropuerto tenía su máxima capacidad; es decir, cuatro pistas y 98 operaciones/hora.

Excepto en el tiempo que estuvo cerrado el aeropuerto, menos de cuatro horas, en ningún momento hubo una demanda de las compañías superior a la que estaba ofertando el aeropuerto. El cierre del aeropuerto provocó una importante disfunción en las compañías aéreas, que tuvieron que reprogramar todas sus operaciones del día 9 y del día 10, por lo que su capacidad de operar se vio limitada por la complejidad de las operaciones de reprogramación, que, vuelvo a decir, supone coordinar los aviones, las tripulaciones y una serie de factores que para estar dispuestos a prestar el servicio tienen una complejidad que justifica que tardaran ese tiempo en poder operar con normalidad. Durante el día 9, pese al cierre temporal del aeropuerto, se operó con más del 50 por ciento de los vuelos programados, de tal manera que llegaron 171 vuelos de los 1.123, se desviaron 62 aviones

y la media de los pasajeros afectados, calculado como la media que van en los aviones, fue de 45.000. La operatividad del aeropuerto durante el día 10 fue: de los 1.033 vuelos previstos y programados, se operaron 870 y se cancelaron 175; es decir, el día 10 solamente se canceló el 16 por ciento de los vuelos. El día anterior a la nevada, para que ustedes vean la media, se había cancelado un 6,5 por ciento. De las 165 cancelaciones del día 10, 116 corresponden a la compañía Iberia, que, como todos ustedes saben, arrastraba un conflicto no explícito vinculado a la negociación del convenio con los pilotos. Esto también se pone de manifiesto el día 11 de enero, cuando desde las primeras horas todas las compañías habían alcanzado la normalidad, excepto Iberia que recuperó la que tenía los días antes de la nevada al final del domingo, de tal manera que al final del día 11 tenía un volumen de operaciones similar al que venía registrando a lo largo del mes de diciembre que, como les he comentado, no era el programado por la propia compañía, consecuencia seguramente del conflicto interno que venía arrastrando. El balance de la operatividad del aeropuerto del día 11 refleja todo esto que estoy comentando y la recuperación de la normalidad el mismo día 11, de tal manera que de los 1.108 vuelos programados para dicho día, fueron operados 1.040, es decir, el 93,9 por ciento, casi el 94 por ciento, y cancelados 68, de los que 53 corresponden a Iberia.

Por lo que se refiere a la atención a los pasajeros, quisimos ofrecerles el mejor servicio, desde facilitarles toda la información hasta atenderles adecuadamente para reducir los inconvenientes producidos por los retrasos y cancelaciones. Se facilitó la información disponible tan pronto como se dispuso de ella, tanto la correspondiente al aeropuerto como la facilitada por las compañías, en las pantallas del aeropuerto, a través de la web pública, del *call center* de AENA y de los puntos de información del aeropuerto, así como de la megafonía del aeropuerto. Por ejemplo, a través de la megafonía se informaba de aquellos aspectos que eran comunes, porque si no, la propia fluidez de la información hubiera impedido el uso cómodo para los usuarios si hubiéramos difundido toda la información por la megafonía, lo digo porque este es un aspecto sobre el que se han planteado dudas de por qué no se decía todo por la megafonía. Se utilizaron todos los medios de información y aquellos que entendíamos que eran los más adecuados para que llegara la mejor información y más cómodamente a los usuarios. Los días 9 y 10 se habilitaron cuatro salas durante las veinticuatro horas, en las que se distribuyó comida; también se habilitaron los diferentes restaurantes para que distribuyeran un menú de comidas que fuera posible dada la acumulación de personas. Se distribuyeron 27.000 de estos menús, tanto en los restaurantes como en las salas que se habían habilitado. La UME ofreció 1.500 mantas que se pusieron a disposición del público y no se solicitó ninguna. Para la atención del personal se habilitaron 162 chaquetas verdes. Se amplió el horario de guardería las veinticuatro horas durante los días 10, 11 y 12. Cada dos horas se informaba por megafonía la disponibilidad de las salas y de la comida y cada media hora del servicio de guardería. Además, se coordinó con la compañía aérea la utilización de un servicio específico establecido por Renfe para trasladar hasta Madrid a los pasajeros cuyos vuelos fueran desviados por otros aeropuertos.

Por otro lado, he de informarles que la climatología no hizo sino agravar la situación que fundamentalmente atravesaba la compañía Iberia en el aeropuerto de Barajas y los perjuicios causados a sus pasajeros. En este sentido, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, responsable de supervisar el cumplimiento por parte de las compañías aéreas de sus obligaciones con los pasajeros, de acuerdo con lo regulado en el Reglamento de la Comunidad Europea 261 del año 2004, en el que se establecen normas comunes de compensación y asistencia a los pasajeros por denegación de embarque, por cancelación o por gran retraso, la agencia, insisto, inició actuaciones el 16 de diciembre de 2008; también hay documentación de esta afirmación que les hago. La agencia, que actúa normalmente, como en el resto de Europa, previa denuncia, en este caso el 16 de diciembre lo hizo de oficio. El 16 de diciembre, a la vista de la persistencia de las cancelaciones y retrasos que se venían produciendo desde el día 4 del mismo mes de diciembre por la compañía Iberia, envió un requerimiento por escrito solicitándole información al respecto para que fuera dada en el plazo de quince días. Solicitó información relativa a los vuelos afectados por retrasos, cancelaciones y las medidas adoptadas para dar cumplimiento al reglamento comunitario sobre los derechos de los pasajeros. El 9 de enero, la propia Agencia Estatal de Seguridad Aérea, recientemente constituida, tras no haber recibido la información solicitada y ante la persistencia de los incidentes, reitera el requerimiento de información instando a Iberia a remitir, en un plazo de quince días y semanalmente, dicha información que le permita —reitero— hacer un seguimiento y conocer los incidentes y las actuaciones que ha hecho la compañía para compensar el incumplimiento de sus obligaciones con los pasajeros —el posible incumplimiento, porque la agencia lo que hace es investigarlo y tras la investigación toma la decisión—. En ese mismo acto, la agencia —para contar con la información más completa posible—, en el mismo documento que le reitera la petición de información a Iberia que no le había mandado, remite petición de información y requerimiento a AENA para que le suministre toda la información que obre en su poder. Todas estas peticiones de información son actuaciones previas y necesarias de acuerdo con el procedimiento establecido para la apertura de un expediente. Lo digo porque hay quien se ha preguntado —y seguramente me lo volverán a preguntar ustedes— por qué no se había actuado si desde el 4 de diciembre se estaban produciendo cancelaciones, suspensiones, retrasos y posibles incumplimientos de las obligaciones en cuanto a las compensaciones por parte de las compañías a los usuarios. Se estaba actuando de acuerdo con el procedimiento, que

establece que lo primero que hay que hacer es una petición de información, y cuando se tiene toda la información, incluso el procedimiento establece prioritariamente que sea tras las denuncias; y ahora les daré el dato de lo que hemos recibido. Sin embargo, el 12 de enero de 2009, la agencia procede a emitir un acuerdo de inicio de actuaciones previas como paso previo también al inicio del expediente sancionador conforme a la Ley de Seguridad Aérea. El 14 de enero de 2009 se recibe parte de la información solicitada de Iberia, reconociendo la situación de conflicto planteada con sus pilotos y señalando que ha tomado todas las medidas que estaban en su mano para atender las obligaciones que le corresponden como compañía con sus pasajeros. Hasta el 25 de enero de 2009, sorprendentemente, solo se han recibido 190 reclamaciones de los pasajeros. No sabemos si el resto obra en otros lugares, como puedan ser la comunidades autónomas o Consumo, pero hasta el momento lo que figura en el Ministerio de Fomento son 190 reclamaciones de los pasajeros afectados. Por ello, si no se han presentado las reclamaciones, aprovecho esta comparecencia para animar a los pasajeros a exigir el cumplimiento de las obligaciones de las compañías con los pasajeros y de la cobertura de sus derechos y, por tanto, que nos den instrumentos para que podamos velar por este cumplimiento. La agencia, de acuerdo con el procedimiento legalmente establecido, está haciendo el seguimiento de las mismas para comprobar si los pasajeros que han emitido dichas reclamaciones han sido debidamente atendidos y la realidad de dichas reclamaciones. Por otra parte, la agencia analizará las causas por las cuales se alteró el tráfico en todo lo relativo a Iberia, para comprobar si la compañía ha cometido alguna infracción sancionable. Ahora lo que se está haciendo —repito— es investigar. A modo de conclusión, en cuanto se conoció la previsión meteorológica, los responsables del aeropuerto de Madrid-Barajas pusieron en marcha todos los medios de los que disponen para hacer frente a dichas condiciones meteorológicas adversas. La duración y la intensidad de la nevada, así como la baja visibilidad, obligaron a interrumpir las operaciones. Más que obligaron yo diría aconsejaron, porque sí es cierto que es una decisión que se toma desde el aeropuerto. Nadie obliga a cerrarlo, pero todos los datos que se tenían aconsejaban —y creo que fue una medida adecuada— interrumpir las operaciones por motivos de seguridad. El cierre temporal del aeropuerto se mantuvo durante el tiempo mínimo e imprescindible, menos de cuatro horas —como ya les he comentado—, para asegurar que cuando se abriera de nuevo se diesen todas las condiciones necesarias para garantizar su seguridad.

Antes de pasar a las medidas globales, quiero terminar diciéndoles que por supuesto en este caso, como en el resto de modos de transporte, vamos a analizar si con más medios habría sido otra la conclusión a la que hubiéramos llegado y también que vamos a modificar los protocolos, porque realmente existe la necesidad de una mayor coordinación con todos los organismos afectados, desde la Agencia Estatal de Meteorología a los distintos modos de transporte, todo aquello que suponga tráfico, para mejorar las infraestructuras en el sentido de que faciliten aún más la fluidez del tráfico, no ya en condiciones climatológicas habituales, sino en condiciones climatológicas adversas conocidas hasta este momento. En este sentido, y de acuerdo con este planteamiento, en el aeropuerto de Madrid también se modificarán los protocolos. Por tanto, nuevas medidas y modificación del protocolo. Por tanto, reforzar los medios y modificar los protocolos son las medidas que aprobamos en Consejo de Ministros el 16 de enero y que comentó públicamente la vicepresidenta primera del Gobierno. Quiero comentarles que se trata de seis líneas de actuación muy concretas que todos ustedes conocen y en la cuales encajan las medidas que, como es natural, va a tomar el Ministerio de Fomento. Se establecerán mecanismos de alerta y de respuesta más eficaces ante la emergencia. Se tendrán en cuenta las condiciones de las grandes ciudades especialmente, porque seguramente esta misma nevada en otro tipo de carretera hubiera tenido un impacto distinto al que se produce cuando afecta a 1.700.000 vehículos entrando y saliendo en este caso de Madrid. Se aumentarán los medios técnicos; incluso se incluirán algunos nuevos, por ejemplo un sistema de transmisión de información *on line* en los vehículos de la Guardia Civil y de las máquinas quitanieves para organizar mejor sus movimientos. Se incrementará el número de pasos en las medianas de las autovías, pasos que se utilizan cuando hay cualquier tipo de embotellamiento en las carreteras, de congestión o de saturación, para modificar el tráfico y para dar entrada en este caso a las quitanieves o a los vehículos de la Guardia Civil. Ya les digo que hay una instrucción que se ha aplicado en toda España —también en las carreteras de Madrid—, según la cual existen 249 pasos de mediana. No obstante, existen pasos de mediana cada dos kilómetros para determinados túneles y viaductos. En cualquier caso, se analizarán las necesidades para dar mayor fluidez al tráfico en casos como los que se han dado ahora. La Dirección General de Carreteras ya ha iniciado el estudio para determinar la ubicación de los nuevos pasos y las obras se adjudicarán por el trámite de urgencia. La cuarta línea de la que habló la vicepresidenta es la reforma legal, con una ley de protección civil que posibilite, entre otras cosas, a la unidad militar a responder tanto a las peticiones de las comunidades autónomas como a las del Estado. Se reforzarán los derechos de los usuarios con mayores inspecciones por parte de la Agencia de Seguridad Aérea. En este sentido, tengo que decirles que en 2008 se han hecho 241 y el compromiso para 2009 es de 360, es decir, un 50 por ciento más. Señorías, existe un estudio de la Comisión para saber cuál es el comportamiento de los distintos países en estos casos, y de siete países que ha investigado la Comisión solo España tiene inspectores dedicados expresamente al control del cumplimiento de sus obligaciones y la cobertura de sus derechos en aplicación del reglamento comunitario.

Asimismo, se establecerán ventanillas únicas en algunos aeropuertos para facilitar la reclamación de los usuarios, así como la recepción y canalización a los distintos responsables, y se harán nuevas campañas de sensibilización relativas al comportamiento de los usuarios y de los distintos organismos en momentos de especiales dificultades. También les he encargado a los distintos órganos directivos dependientes del Ministerio de Fomento que analicen cuáles son las medidas que llevan a cabo en otros países, si las hubiera adicionales, incluso subiendo el nivel de situación meteorológica. ¿Con esto qué quiero decir? Que, por ejemplo, en Finlandia tienen calefacción en las aceras y eso no es algo que nos estemos planteando. O sea, sí hay medidas que evitan la producción de hielo y que facilitan la movilidad y la circulación de los ciudadanos. Todos los países las tienen establecidas de acuerdo con sus condiciones climatológicas. Podemos subir un escalón más y tratar de paliar todo aquello que se puede producir incluso cada diez años, pero para ello quiero que los distintos órganos dependientes del ministerio hagan un análisis comparativo de todas las medidas para poder tomar la decisión de si efectivamente el análisis coste-beneficio para el país es el adecuado y, por tanto, asumir esa decisión. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Una vez concluida la primera intervención de la compareciente, pasamos al turno de grupos. Lo vamos a hacer de menor a mayor representación. Por el Grupo Parlamentario Mixto van a intervenir el señor Perestelo y el señor Jorquera. Reparten, por tanto, los tiempos de intervención y tendrá cada uno de ellos cinco minutos. En primer lugar, tiene la palabra el señor Perestelo.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ:** Intervengo consciente de ser un ciudadano que necesita iniciativas y más iniciativas en el Congreso o en el Senado, y no como un privilegiado que el domingo pasado día 18 en los periódicos canarios escribía que a él le bastaba solamente una conversación con el ministro o una carta para conseguir que AENA realice los trabajos necesarios para poder impulsar el aeropuerto. Luego con esa conciencia hago esta intervención.

En primer lugar, quiero agradecerle la información, una información que se refiere exclusivamente a unos hechos cronológicos que se han producido y que todos conocemos y, sin embargo, hemos visto poca insistencia en las medidas de futuro, poca autocrítica en lo que se refiere a la gestión de su departamento y, sobre todo, pocas medidas para poner en práctica. La actuación del Gobierno queda reflejada en las propias palabras de la vicepresidenta del Gobierno al concluir el Consejo de Ministros de 16 de enero: Pudimos hacerlo mejor, llegamos tarde; pedimos disculpas a los afectados. Son palabras no de quien les habla sino de la vicepresidenta del Gobierno. En su intervención no hemos podido escuchar nada de autocrítica, solo un relato de hechos que han ocurrido y que han afectado a muchos ciudadanos. Usted misma se pregunta por las pocas reclamaciones presentadas. Los usuarios estamos acostumbrados a que esas reclamaciones no conducen a nada y que, por tanto, mejor es dejarlo que gastar más tiempo y aumentar los nervios de la espera en presentar una reclamación que, como digo, no llega a nada. Usted ha hablado de medios disponibles, pero indudablemente no solo se resuelven estos problemas con medios; es necesario activarlos a tiempo y es necesario activarlos también en un fin de semana. Lo que no sé yo y no sabemos es si esos medios se activaron o al final fueron unas previsiones que fallaron, o si nos pillaron despistados y no se pudieron poner en macha esos mecanismos con la rapidez y la eficiencia que era necesaria. La situación de Barajas es la que nos preocupa, y como ciudadanos canarios más; indudablemente nos preocupa todo lo que afecta a la seguridad y al normal desarrollo de la actividad de cualquier ciudadano, pero nos preocupa sobre todo el funcionamiento de un aeropuerto que no solo es importante para Madrid sino que es nudo de conexión para el resto de los aeropuertos y para la actividad económica y social de todo el territorio. Luego, seguimos manteniendo esa posición que siempre hemos planteado de la cogestión de los aeropuertos españoles con las comunidades autónomas. La señora ministra hablaba de que la situación del día 9 de enero se agravó en función de lo que se venía produciendo desde el día 2 de enero y hablaba de un expediente iniciado —no sé si en diciembre o en enero— a la compañía Iberia. Le creo y entiendo que es iniciado a iniciativa propia en diciembre, pero también nos ha dicho que ese problema se venía agravando por una situación concreta de controladores en el aeropuerto de Barajas y, por consiguiente, el tema de AENA es una competencia no de una compañía privada, Iberia, sino de su ministerio. Nosotros seguimos planteando lo que hemos dicho. No voy a relatarle cómo afectaron los hechos al territorio de Canarias, pero sí quiero preguntarle qué piensa el Gobierno sobre una petición que hemos planteado en el sentido de que en situaciones de emergencia se prioricen los aeropuertos insulares, así como los de Ceuta y Melilla, en función de la dependencia obvia del medio de transporte aéreo. Por consiguiente, también le preguntamos cómo ve su Gobierno la petición del Gobierno de Canarias de plantear una comisión mixta Estado-Canarias, dadas las obligaciones de servicio público, para que el tráfico con Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla sea considerado atención preferente cuando se producen situaciones como las que ocurrieron en estos días en Barajas. También quiero preguntarle algo que ya le mencioné en la última comparecencia en relación con la gestión de AENA, y es la voluntad de su Gobierno de dar cumplimiento al acuerdo del Senado de España en relación con la gestión de los aeropuertos de Baleares y Canarias.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra también por el Grupo Mixto, BNG, el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señora ministra, en primer lugar, le expreso mi saludo y le agradezco las explicaciones, pero, como ya he manifestado en la comparecencia de la presidenta de AENA, la señora Vivanco, en esta Comisión llueve o nieva sobre mojado. En diciembre de 2004, la red de carreteras sufrió un importante colapso por las nevadas registradas entonces. El presidente del Gobierno reconoció en aquel momento las deficiencias a la hora de prevenir y responder a este tipo de contingencias y anunció la adopción de distintas medidas. Ahora, el Gobierno reconoce de nuevo que se pudo hacer mejor y que se llegó tarde, vuelve a pedir disculpas —aunque es cierto, como manifestó el señor Perestelo, que este tono autocrítico estuvo más presente en las declaraciones de la vicepresidenta que en las que usted acaba de hacer ante esta Comisión— y anuncia un paquete de medidas similar al ya anunciado hace cuatro años. Lo ocurrido en Madrid, señora ministra, a raíz del temporal de nieve del día 9 es sintomático, desde nuestro punto de vista, de fallos estructurales, no de un hecho aislado e imprevisible; por un lado, la falta de previsión y la insuficiencia de recursos para hacer frente a situaciones de emergencia, déficits estructurales que por desgracia el temporal de viento y lluvia vivido este fin de semana han vuelto a poner de manifiesto; por otro, los problemas que genera un modelo aeroportuario hipertrofiado con un centro, Barajas, que absorbe gran parte de las conexiones existentes.

Empezaré por esta segunda cuestión, que ya fue discutida en su comparecencia ante esta Comisión para explicar los planes de su departamento con respecto al modelo de gestión aeroportuario. El BNG expuso en aquel momento por qué es necesario apostar por un modelo aeroportuario policéntrico y, en consecuencia, por una gestión descentralizada, procediendo al traspaso de los aeropuertos a las comunidades autónomas o, en su caso, a la participación de las mismas en su gestión. Ahora, desde nuestro punto de vista, se ha vuelto a poner en evidencia el problema que genera el actual sistema. El colapso del aeropuerto central ha generado una situación de caos en toda la red, en todo el tráfico aéreo, y sirva como dato que los aeropuertos gallegos tardaron más de una semana en volver a la normalidad. Además, se ha vuelto a poner de manifiesto la falta de previsión y suficiencia de recursos para hacer frente a una situación de emergencia, no solo en Madrid; sirva como ejemplo lo ocurrido con el fuerte temporal que asoló buena parte de la Península este fin de semana o también las situaciones que se han reiterado en Galicia en los últimos meses en arterias tan importantes para nuestra vertebración interna como la A-6 y sobre todo la autopista del Atlántico, la AP-9. Permítame que me detenga un poco en esto, porque creo que es importante a la hora de determinar si realmente los protocolos de actuación y los medios son suficientes.

El día 9 de diciembre, la existencia de placas de hielo en la AP-9 motivó distintas salidas de vía y dos choques en cadena a la altura de la localidad coruñesa de Ordes, uno en cada sentido, con más de 50 vehículos implicados. Como consecuencia de ello, tuvo que cortarse al tráfico en ambas direcciones en esta autopista, colapsándose por completo la vía alternativa, la N-550, hasta el extremo de que muchos vehículos tuvieron que invertir tres horas en recorrer menos de 30 kilómetros. El día 20 de enero, el granizo o la nieve volvieron a provocar un corte en la AP-9, con el consiguiente colapso de nuevo de la N-550, y cortes en un carril por sentido en dos tramos de la A-6 a su paso por Galicia, además de restringirse la circulación a los vehículos pesados, lo que motivó que 300 camiones estuviesen retenidos en la localidad lucense de Guitiriz. El pasado fin de semana, el viento y la caída de árboles han vuelto a reproducir estas situaciones. Señora ministra, estos hechos han provocado un fuerte malestar en Galicia. Las condiciones climáticas del día 9 de diciembre y del día 20 de enero no fueron particularmente virulentas para justificar un colapso de estas vías. Es más, los servicios meteorológicos habían advertido del riesgo de heladas o nevadas en ambos casos. Fallaron estrepitosamente las medidas preventivas y hubo una clara insuficiencia de medios. La autopista del Atlántico ha sufrido cortes en distintos días motivados, unos, por las heladas, otros, por la nieve y, el último, por el viento. Si a estos cortes les sumamos los registrados por el fuego de los incendios forestales hace pocos años, parece que no hay ningún elemento al que la AP-9 no se muestre vulnerable hasta el punto de ser cortada para la circulación. Estamos hablando, señora ministra, de una vía fundamental para la comunicación interna de Galicia, de la principal vía de conexión entre las distintas ciudades de la fachada atlántica. Estamos hablando de una autopista de peaje carente de una alternativa merecedora de tal nombre, pues la N-550 es una vía obsoleta, salpicada de continuas travesías en su itinerario entre A Coruña y Tui. Estamos hablando de una autopista construida con recursos públicos, privatizada después por el primer gobierno Aznar, beneficiada a continuación por el segundo gobierno Aznar…

El señor **PRESIDENTE:** Señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Ya voy concluyendo, señor presidente.

Con una ampliación de concesión de 25 años y que ahora acaba de ser vendida a Citigroup por un precio siete veces superior al precio de compra de Sacyr. Vendida, insisto, a Citigroup, un banco que acaba de ser rescatado por el Gobierno norteamericano con una importante inyección de recursos públicos. Señora ministra, aunque estamos hablando de una infraestructura gestionada por una empresa privada, es una autopista que pertenece a la red de carreteras del Estado. El Gobierno tiene la responsabilidad de asegurar que se cumplan las condiciones establecidas en la concesión y evitar que se especule con ella, obteniendo unos extraordinarios beneficios de explotación, mientras se inhibe de cumplir sus obligaciones; y para conseguirlo, señora

ministra, tiene además unos preciosos instrumentos en su mano, ya que el Gobierno tiene que autorizar el cambio de titularidad.

Por estas razones queremos que nos responda a una serie de preguntas, con lo cual ya concluyo. Primero, dado lo acontecido en Barajas ¿no cree que sería un buen momento para repensar el modelo de gestión aeroportuario y contemplar un modelo más descentralizado? ¿Va arreglar en esta ocasión la insuficiencia de medios ante situaciones de emergencia e imprevistos? ¿Cree que es normal que concesionarias de autopistas principales no sean capaces de hacer frente a condiciones climáticas propias del invierno y tengan que recurrir a cortar la vía al tráfico sistemáticamente? ¿Vigila el Gobierno que las concesionarias de autopistas cumplan con sus obligaciones de mantenimiento? ¿Conoce si tiene planes de actuación con los medios necesarios que eviten dejar a la ciudadanía en una situación de total desamparo? ¿Qué previsiones manejan respecto al cambio de titularidad de la AP-9? Y culmino con un último comentario, entiéndalo jocoso, señora ministra. No se confíe usted en el hecho de que tan solo 190 pasajeros hayan reclamado para expresar su descontento con el continuo des-servicio de Iberia, porque todos aquellos que somos usuarios de avión constatamos que la mayoría de los ciudadanos lo dan por imposible.

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

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Señora ministra, constato que la autocrítica ha sido un espejismo. Hoy, en su intervención, no hay ningún resquicio para la autocrítica. Prácticamente todo se ha hecho bien por parte de su ministerio; usted no tiene ningún fallo; los fallos los tiene el Gobierno y por eso la única que da cuentas es la vicepresidenta del Gobierno. Una nueva preocupación que añadir. No solamente tenemos un problema de descoordinación sino, además, un problema de división dentro del propio Gobierno en esta materia. Alguien asume responsabilidades, siempre alguien distinto de usted, y S. S. no asume ninguna. No ha habido problema alguno. A mi grupo parlamentario le preocupa —en el mismo sentido que al señor Jorquera— que en este caso nieve sobre nevado. Hace muy poco tiempo ha habido un colapso de carreteras —el caso de la autopista del Huerna—, así como una emergencia en Barajas y nos encontramos con las mismas conclusiones. Si Ulrich Beck habla de la sociedad del riesgo, aquí habría que hablar de un Estado desbordado ante las emergencias, de tal manera que la emergencia o la inclemencia se convierte en caos sin solución de continuidad. Y después, ¿qué hace el Estado, qué hace el Gobierno? En su caso, no admitir ninguna responsabilidad; en el de la vicepresidenta del Gobierno, admitir fallos. En nuestra opinión, el Estado y el Gobierno no dan una buena respuesta a esta situación. Podríamos denominarlo una huida hacia delante, porque es una huida hacia delante volver a responder en 2009 como se respondió en 2005. En 2005 se respondió con más normativa, con mecanismos de respuesta más ágiles, con más recursos. Si bien ahora pueden ser necesarios, nos parece que hay otra cosa más importante: la gestión; mejorar la gestión de lo que tenemos, de los recursos que tenemos, del Estado descentralizado que tenemos y también de las competencias entre distintos ministerios del Gobierno. No es un problema entre Gobierno y autonomías. Ha habido —usted lo ha manifestado, ha dejado caer alguna acusación velada a sus propios compañeros— un problema de descoordinación y de competencias dentro del Gobierno. Algo diré sobre esta materia.

A mi grupo parlamentario no le preocupa que usted asuma hoy una responsabilidad global en el tema. No vamos a entrar en este debate en confrontación, tampoco vamos a atribuir todos estos problemas al Estado autonómico. No estamos de acuerdo ni compartimos esa reflexión. Es muy importante que el Gobierno reconozca que en los últimos tiempos cualquier inclemencia desborda al Gobierno; importantes inclemencias del tiempo han desbordado al Gobierno que, en muchas ocasiones, se manifiesta impotente. En segundo lugar, este caos en que se convierten las inclemencias produce un efecto, que podríamos denominar amplificado, de descoordinación, de reproche y de guirigay entre administraciones, que no juega a favor de una mejora institucional en nuestro país. En tercer lugar, un ciudadano inerme ante los riesgos, un ciudadano que no encuentra vías para canalizar su protesta, atribuye esta responsabilidad a la política en general. Por lo tanto, inseguridad de los ciudadanos, deterioro de las instituciones y degradación de la política como consecuencia de esta incapacidad o impotencia del Estado.

Usted ha dado una serie de explicaciones, más concretas en relación con el aeropuerto de Barajas, mucho menos concretas, en nuestra opinión, sobre las competencias concurrentes entre distintos ministerios en materia de carreteras, y ha dejado algunos vacíos que nos gustaría que aclarara en su segunda intervención. ¿Qué pasó para que la información de la Agencia Nacional de Meteorología fuera tardía? ¿Qué pasó entre la información de la agencia y la respuesta de la Delegación del Gobierno? Porque, de los datos que nos ha dado, pasa más de una hora entre la información y la acción. ¿Qué pasó con la coordinación entre los distintos ministerios y las administraciones en la respuesta a esa emergencia que finalmente se convirtió en un caos?

Señora ministra, ¿qué pasó en Barajas? Argumenta que no hay problema de recursos y que en las carreteras existe un plan invernal. ¿Qué pasó para que las cosas terminaran como terminaron, con un cierre del aeropuerto, probablemente inevitable? ¿Qué ocurrió en Barajas? Quisiera plantearle una cuestión. Ha intentado desactivar algunas críticas que aparecieron aquí, incluso por parte de mi propio grupo parlamentario, respecto al funcionamiento preventivo en Barajas. Las informa-

ciones que tenemos —espero que la documentación nos desmienta— no van en ese sentido. Hay informaciones que muestran una minimización del riesgo en Barajas en las primeras fases, por ejemplo, respecto a la descongelación de los aviones y lo que eso supuso como tapón para el funcionamiento del aeropuerto.

Hay dos factores más en Barajas. Al igual que en el accidente de Barajas, repito que tienen un grave problema de aplicación de la legislación. Existe una directiva del año 2006 sobre el control aéreo que incumplen, que tenían que haber traspuesto en mayo del año pasado, pero no lo han hecho. Tienen un problema más que de nuevas leyes, de ejecución y aplicación de las leyes o de las directivas ya existentes. Por otra parte, en el aeropuerto de Barajas tiene un gran problema de información y de atención a los usuarios. Es evidente que ese problema existe, a pesar de los esfuerzos que ha detallado en el día de hoy en esa materia. En nuestra opinión, ahí han sido desbordados, desde el punto de vista preventivo, en la no aplicación de la legislación en materia de control aéreo —así estamos, señora ministra— y también por una falta de información que deja inermes a los ciudadanos, aunque, como usted dice, haya menos reclamaciones.

Señora ministra, esperaba que, además de explicaciones, asumiese responsabilidades. Usted dijo que iba a llegar hasta el final en materia de responsabilidades. De su intervención deduzco que no ha habido fallos, solo los hay en la coordinación con otros ministerios y, como consecuencia, no hay ninguna responsabilidad ni en carreteras ni en Aena ni en cualquier otra cuestión que afecte a su ministerio. Por tanto, ninguna responsabilidad. Sobre lo que anunció relativo a que iba a trasladar a esta Cámara no solo la información sino que iba a llegar hasta el final en materia de responsabilidades, de nuevo prácticamente nada.

Por lo que se refiere a las medidas adoptadas por el Gobierno, siendo muy respetable que el Gobierno considere que ante la situación hay que modificar protocolos y que hay que ir a una nueva ley en casos de emergencia, nos parece que el Gobierno con estas iniciativas está haciendo una huida hacia delante. ¿Por qué? Porque da la impresión de que, ante evidentes problemas de descoordinación interna del Gobierno y de falta de cooperación con otras administraciones, el Gobierno se decanta por la legislación placebo, es decir, por decirles a los ciudadanos que una nueva ley de protección civil, nueva normativa, va a solucionar el problema; en definitiva, el Gobierno se decanta por una recentralización de competencias. Da la impresión de que la nueva propuesta de protección civil pretende obtener para la Administración central la capacidad de activar todos los mecanismos en materia de protección civil, cuando es una competencia que en nuestro Estado descentralizado no está localizada en el Gobierno central. Por tanto, en nuestra opinión, una huida hacia delante.

Termino, señorías. El Gobierno debería explicar —y espero que lo diga en su segunda intervención— dónde fallamos, porque todavía S.S. no ha explicado dónde se ha fallado. Si no se ha fallado en nada, no hay nada que hacer. Por tanto, sobran las medidas de la vicepresidenta del Gobierno. En segundo lugar, el Gobierno debe asumir —algo a lo que se comprometió— las responsabilidades. No le pido una responsabilidad directa porque sé lo que haría, consolidarla en su responsabilidad. Lo que le pido es que haga honor a sus palabras y diga quiénes son los responsables y cómo les va a pedir esa responsabilidad. Por último, señora ministra, aplique la normativa existente. Se lo decía en relación con la Ley de Seguridad Aérea, del año 2003; se lo digo ahora por lo que respecta a la directiva comunitaria de 2006 y le digo lo mismo sobre un asunto que usted no ha querido tocar: el conflicto de los controladores aéreos, además del conflicto de Iberia. Aplique la normativa más que desarrollar nuevas leyes placebo para parecer que soluciona un problema únicamente a través de la legislación. Utilice mejor los recursos. Mejore la cooperación interna del Gobierno y la coordinación con otras administraciones. La demostración de lo que nos está ocurriendo en estos tiempos no es solamente que se desborde el Estado. La demostración de estas situaciones es que no siempre el crecimiento exponencial de las grandes infraestructuras supone mayor movilidad. En nuestro país es necesario tener políticas de movilidad además de grandes políticas de infraestructuras que, en algunas cuestiones y en algunos momentos, no garantizan la movilidad.

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

El señor **BELOKI GUERRA:** Señora ministra, quiero iniciar mis palabras agradeciéndole la información que nos ha suministrado y diciéndole que no tengo contrainformaciones. No tengo un contrainforme sobre lo que nos ha dicho, de forma que acepto todos los datos que nos ha aportado esta mañana. Además, a falta de otros datos, no se los discuto. Supongo que serán verdad. Esto es lo que quería manifestar en primer lugar.

En segundo lugar, todos coincidimos en que la situación originada los días 8 y 9 fue compleja y difícil. Hasta ahí supongo que todos estaremos de acuerdo; al menos mi grupo lo está. En circunstancias difíciles, difícil es la gestión. Es justo reconocerlo. Para empezar, voy a ser comprensivo con aquellos que, con la mejor de las buenas voluntades, han gestionado una situación que es difícil, compleja e imprevista. Quizá, a posteriori, es muy fácil buscar remedios, pero cuando se está en el centro de la misma, resulta difícil de gestionar. Hasta ahí soy plenamente comprensivo.

Debemos hacer el relato de los hechos, pero también hay que hacer una valoración de los mismos. Lo que pasó los días 8, 9 y 10 son hechos graves. Una cosa es que se cuente en el detalle lo que ocurrió, pero luego hay que hacer una cierta valoración de los hechos y éstos fueron graves. Lo fueron porque la vicepresidenta decía —creo recordar— que 45.000 viajeros resultaron afectados.

En la comparecencia de hace días la presidenta de AENA habló de 12.000 viajeros afectados. Estamos hablando también de los del día 2 porque tenemos que hablar de las dos cosas por lo que diré a continuación. Por otra parte, basta leer los periódicos, haber escuchado los medios de comunicación y ver manifestarse a la gente en los términos en que lo ha hecho para decir que hemos atravesado un momento grave, difícil que tiene repercusiones malas, no sé cuántas ni cuáles. Yo tengo mi propia valoración, pero hay que reconocer que la situación pasada ha sido grave, los hechos han sido graves, la gente se ha molestado porque, entre comillas, cree tener derecho a que esas cosas no ocurran.

Ante una valoración de la gravedad de los hechos, evidentemente hay que hacer un análisis frío de lo que ha ocurrido. Su departamento ha realizado un análisis, pero la vicepresidenta ya había adelantado seis tipos de medidas que el Gobierno iba a tomar —ha adoptado ya en algún sentido— para hacer frente a lo que entendía era una situación grave en la que habían fallado muchas cosas y había que remediarlas. Mi gran duda —se la manifesté en la comparecencia a la presidenta de AENA, vuelvo a planteársela a usted y va en la línea de lo que acaba de señalar el diputado que me ha precedido en el uso de la palabra— es si estamos ante una situación en la que nos han desbordado unos acontecimientos que son absolutamente imprevisibles y que van a seguir siendo imprevisibles, de forma que es una especie de mala suerte que nos ha caído encima y lo vamos a hacer lo mejor posible cada vez que tengamos esta mala suerte y habría que decirle a los ciudadanos cuando ocurren estas cosas que la mala suerte es la mala suerte y no vamos a tener capacidad de respuesta, o alternativamente tenemos que decirles que vamos a implantar medidas para que la próxima vez esto no ocurra. Si se tratara de esta segunda hipótesis no tendríamos las previsiones bien hechas. Dicho de otra forma, los hechos graves que han ocurrido no es que hayan desbordado situaciones que nunca van a estar previstas, sino que numerosas precariedades y deficiencias se han visto desbordadas como la última gota que colma el vaso, que ha sido un gotón en este caso. Esto es lo que a mí me preocupa.

Hablando de los hechos del día 2, es cierto que ocho controladores aéreos habían provocado… Sí, pero ocho controladores aéreos y tres años sin que se haya sido capaz de firmar un segundo convenio. Ocho controladores aéreos pero el presidente de los controladores aéreos ha afirmado que se vivía una situación crítica. El hecho puntual es que ocho controladores aéreos hacen lo que hacen, pero estamos atravesando una situación altamente problemática. Tengo la sospecha de que esto mismo ha podido ocurrir aquí. No tengo la prueba pero, si quiere que le diga la verdad, entiendo a la vicepresidenta en esta misma línea. Si tenemos que modificar protocolos de actuación de la Administración General del Estado; si tenemos que impulsar la integración de responsables de carreteras de las comunidades autónomas en los centros coordinadores de tráfico; si se va a poner en marcha la unidad de evaluación de riesgos entre la Agencia Estatal de Meteorología, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Tráficos —solo estoy en el primero de los apartados—; si tenemos que aumentar los medios técnicos a disposición del responsable de la seguridad vial instalando equipos de GPS para la localización de los vehículos de la Guardia Civil… Podría hablar de las seis líneas de actuaciones. La vicepresidenta dice que no estábamos bien preparados, que no estábamos funcionando bien; no es que haya caído no sé qué, sino que sencillamente no estamos preparados para algo para lo que ella entiende que deberíamos estarlo.

De hechos y circunstancias de esta naturaleza hay que extraer estas conclusiones: qué medidas vamos a implantar que van a hacer que los hechos no se repitan la próxima vez. No sé si con estos seis tipos de medidas la próxima vez volverá a ocurrir lo mismo o no, yo espero que no.

Hasta aquí me parece razonable que se analicen fríamente unos hechos graves, que se arbitre un conjunto de medidas y que ahora las apliquemos. Pero, ¿con esto se acaba todo? A juicio de mi grupo, no. Ustedes han pedido disculpas —y me parece muy bien—, pero las responsabilidades políticas de algún género deben aparecer. Cuando los hechos han sido graves y no hemos adoptado las medidas que ahora hemos decidido que vamos a tomar, alguna responsabilidad política tiene que aparecer. No soy de los que creen a priori que usted es la persona que cada vez que ocurre una desgracia como esta tiene que asumir responsabilidades políticas. Mi duda es si tenemos que pedir la comparecencia de la vicepresidenta primera del Gobierno para que, en línea con lo que explicó y con los seis tipos de medidas que dice que el Gobierno que va a adoptar, le preguntemos quién va a asumir las responsabilidades políticas de esta situación. Esa es mi duda, señora ministra. Los hechos están ahí, han tomado las medidas, dentro de las posibilidades que tenían, con toda la diligencia —no se lo voy a discutir porque no tengo datos que puedan negarlo—, pero al mismo tiempo alguien tiene que reconocer que en esta situación los hechos graves se han debido a que no teníamos arbitradas las medidas que ahora vamos a adoptar, si entiendo a la vicepresidenta primera del Gobierno cuando ha dicho que vamos a arbitrar estas medidas para que no vuelva a ocurrir lo mismo. Si eso es así, al mismo tiempo —y en este caso no la miro a usted—, necesariamente alguien tiene que asumir las responsabilidades políticas de una situación como la que acabamos de atravesar.

No son solo los hechos del 8 y 9, también están los del día 2. Todos podemos ser comprensivos con lo que ocurre, entre otras cosas porque, entre comillas, estamos acostumbrados con lo ocurre. Estamos acostumbrados a los retrasos de aviones. A que el avión aterrice en Fuenterrabía o en otro aeropuerto por los problemas de falta de visibilidad, este diputado esta bastante acostumbrado. Pero esta costumbre no hace que tengamos que aceptar

sus consecuencias como si necesariamente tuviera que ser siempre así. El Gobierno dice que no, que pueden ser de otra forma, solo que esta vez han ocurrido de esta manera y creo que alguien debe asumir responsabilidades políticas.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** Gracias, señora ministra, por su presencia.

En primer lugar, —y creo que lo compartimos todos los presentes en esta Comisión—, comprenderán que como catalán manifieste aquí mi profundo pesar por los resultados trágicos de otra grave situación de emergencia, la incidencia del vendaval que en Cataluña —y en otras partes del Estado español— causó varios muertos, especialmente los cuatro niños fallecidos en San Boi de Llobregat fruto de este temporal.

Señora ministra, estamos aquí para hablar sobre la nieve en Madrid. Vamos a echar mano de lo que se ha dicho en estos días. Fernando Ónega escribía en *La Vanguardia*: No hay nada como una nevada imprevista, se paran los camiones en las calzadas, se cruzan los coches en las pendientes, las grandes vías se convierten en ratoneras, el cabreo nacional se dispara buscando un culpable, que suele ser Magdalena Álvarez. ¡Ah!, pero si la catástrofe se produce en Madrid, siempre se puede descargar sobre Esperanza Aguirre, que es de otro partido y eso reparte muchas responsabilidades. Y si no, se cargan las iras sobre meteorología. El gran asunto es llegar a la conclusión de que aquí no funciona nada y este país es un caos y, seguramente, lo sea. Esto es lo que escribe el señor Ónega.

¿Qué pasó? ¿Se trató de un gran temporal? No parece. Don Ángel Rivero, portavoz de la Agencia Estatal de Meteorología, decía: El frío siberiano nos dejó un temporal muy normalito. Podemos debatir más, pero este es un elemento importante. Otro periódico quizá más de la confianza de la señora ministra, *El País*, dice textualmente: Miles de personas atrapadas, furiosas y desinformadas. Otro periódico seguramente más agresivo con la señora ministra, *El Mundo*, dice: La imprevisión de Fomento lleva al caos a Madrid y cierra Barajas. Podíamos seguir de forma importante con este diagnóstico de la situación hecho a partir de los medios de comunicación con esta pequeña visión plural que he dado. Dos conclusiones. ¿Se trata de acontecimiento excepcional, la nevada del siglo, etcétera? Parece ser que no. ¿Se trata de consecuencias muy graves sobre la población causadas por serias disfunciones? Seguramente sí.

A pesar de que nos acusen a veces de demasiados cartesianos, queremos analizar —y vamos a intentar aprovechar el poco tiempo que tenemos— seis aspectos: la predicción, la prevención, los medios disponibles, la información a los ciudadanos, la relación con las compañías que prestan servicios y, finalmente, la política de comunicación del Gobierno, que es a la que más me voy a dedicar puesto que es la que, a nuestro entender, ha fallado de forma más evidente. La predicción no le compete a usted. Nosotros vamos a solicitar la comparecencia en la Comisión correspondiente de los responsables de la Agencia Estatal de Meteorología para que nos informen de lo que está pasando. Ayer mismo la ministra Espinosa tenía que desmentir a un ministro tan serio como es el señor Rubalcaba que achacaba fallos graves al funcionamiento de esta agencia. En cualquier caso, alguien va a tener que contarnos qué pasa, porque aquí existe una agencia estatal que efectúa unas predicciones y que en este caso lanzó en un determinado momento unos avisos a partir de los cuales, con más o menos diligencia, se fueron estableciendo los operativos. Primer aspecto.

El segundo aspecto es la prevención. Como ya mostré la semana pasada, parece que algo se ha prevenido. Este es el *AENA Noticias* del mes de diciembre, número 129, donde dice: Jornadas de invierno a prueba de hielo y nieve. Parece que AENA se preocupó para poner en marcha sus operativos. Usted ya ha hecho su relato y coincido con el señor Beloki en que no disponemos de información para contradecirla. A pesar de que en la propia revista de AENA dice que esto iba a funcionar fantásticamente —a prueba de nieve y hielo—, no funcionó. Por tanto, ¿qué pasa con la prevención? Alguna respuesta hay que dar.

Medios disponibles. Usted nos ha relatado los medios disponibles. Sabe que aquí hay que hacer frente a la información —o desinformación— que es aquella que dice que solo había una máquina quitanieves y que no se quitó la nieve hasta que llegaron los medios. Usted ha dado una serie de datos. Tomamos buena nota y vamos a constatarlos, pero es otra información que tiene que estar presente. En cualquier caso, me remito a agradecer la información que nos ha dado.

Información a los ciudadanos. Aquí empiezan las notas pésimas. A pesar de que la situación fue compleja la información no funcionó; y si la información no funcionó, menos aún la atención. Señora ministra, voy a llamarle la atención —y están aquí todos sus colaboradores— sobre que hay cosas que pasan y que desaniman a los ciudadanos. Tengo en mi maleta —siento no haberla traído aquí— un montón de instancias de dos ciudadanos que desde hace varios meses están haciendo quejas y reclamaciones, en los boletines de Renfe en este caso, en relación con el mal funcionamiento del servicio regional en Cataluña. A pesar de que estos dos ciudadanos han presentado multitud de reclamaciones, no han tenido ni una respuesta ni una información ni, por supuesto, una mejora. ¿Para qué se van a quejar? ¿Para qué van a perder tiempo cada día llenando hojas de reclamación si la actitud del ministerio es: aquí no es responsable nadie y somos los mejores del mundo mundial? Hay un elemento de autocrítica y me gustaría que,

al menos en una ocasión, la autocrítica tuviera también sus conclusiones.

Relación con compañías. Usted ha dicho que AESA ha abierto una investigación. Estos anuncios de apertura de investigación siempre me parecen muy bien. Usted sabe, señora ministra, que en la legislatura anterior usted tuvo que abrir varias investigaciones y uno tuvo la paciencia de reclamarle por escrito y mediante la petición de comparecencias, que no se sustanciaron en ningún caso, que se diera cuenta de los resultados de las investigaciones. No se realizó nunca, no ha habido ningún precedente. Usted dice que se va a abrir una investigación, pero me gustaría que dijera que de aquí a tres meses, cuando se acabe la investigación, mandará al director general o al presidente de AESA para que informe a esta Cámara y, por tanto, a la población, porque decir que abre una investigación y luego dejarla dormir para siempre me parece que es también una pésima manera de gobernar el país.

Llegamos al último apartado, comunicación. Hay cinco elementos que vale la pena tener en cuenta. El primero es la comunicación en situaciones de emergencia, dar la cara. A usted no se la puede acusar de no dar la cara, pues acude rápidamente, pero dar la cara, a mi entender, consiste especialmente en lo que hizo la señora vicepresidenta. Me gustó la actitud de la señora vicepresidenta —ya se ha dicho aquí—, que consistió en pedir disculpas, autocrítica y humildad. Dar la cara significa explicar, informar de lo que se sabe, eso es dar la cara. Desde este punto de vista, usted acude con sus colaboradores —y creo que esto es positivo— y a continuación el protocolo tiene que ser este.

El segundo elemento es no engañar, lo que significa que ni siquiera para disculparse. Ha sucedido aquello tan manido de decir que es el episodio peor del mundo, la nevada más grande del mundo, pero no lo es. Dice que hace años que no se veía una nevada como esta en Madrid. Pues no es verdad, porque la Agencia Estatal de Meteorología nos dice que concretamente hubo una el 22 de noviembre de 2001. No engañemos a los ciudadanos, es una nevadita y no hace falta engañar a nadie, porque perdemos todos la credibilidad.

No repartir las culpas —por descontado— a otras administraciones. Yo no sé si tiene alguna culpa la señora Aguirre o no la tiene, no lo sé, no me interesa, ya le pedirán responsabilidades en la Comunidad de Madrid quienes se las tengan que pedir, pero usted no es quién para echar ninguna culpa a la señora Aguirre. Usted tiene que responder ante los ciudadanos de España. Usted es ministra del Gobierno de España, no es la líder de la oposición en la Comunidad de Madrid. Me parece más grave aún caer en el error, en el que incurre incluso un ministro tan experimentado y tan capaz como el señor Rubalcaba, de echar la culpa a otros compañeros de gabinete diciendo que el problema es de la Agencia de Meteorología, que son unos chapuzas. Sinceramente, no creo que sea verdad. Por tanto, no hay que repartir las culpas.

Otro elemento es intentar hacer pedagogía activa, recabar la colaboración ciudadana, recordar que en estos episodios, como decía el señor Llamazares, a lo mejor si la movida fuera otra y hubiéramos sabido educar al utilizar ciertos medios, no hubiera habido caos. En estos días que han surgido polémicas entre los agnósticos, los ateos y los creyentes, un destacado dirigente decía: Es que hemos llegado a suplantar a Dios. Nos creemos que podemos solucionar todo y aquí ni vientos ni mareas ni nevadas, podemos hacer lo mismo siempre. Su función —no sé si desde la religión o desde el ateísmo o el agnosticismo— es hacer pedagogía activa. Hay dificultades, van a suceder y no las vamos a poder solucionar al momento nunca, por más protocolos que nos prometa la señora vicepresidenta, que seguro que nos va a prometer muchos. Hay que hacer pedagogía activa y solicitar, pedir y ayudar a que se dé colaboración ciudadana.

Finalmente, ya se ha dicho —yo sé que esto es un tanto reiterativo—: autocrítica y humildad. Creo que la humildad es una virtud en democracia. Voy a echar mano de otro periódico, que decía: Escribía Max Weber que el poder ha de ejercerse de forma individual y personalizada, puesto que el anonimato o lo colectivo impiden cualquier atribución de responsabilidad política. Yo creo que hay que asumir la responsabilidad política y que no sucedan cosas como las acaecidas en la crisis de cercanías en Cataluña, donde se cargaron a un cabeza de turco, al mejor de todos, a José Manau. Al mejor funcionario que tenía Renfe en Cataluña van y se lo cargan, porque había que cargarse a alguien. Esto es terriblemente injusto y me parece un ejemplo pésimo. Por tanto, señora ministra, creo que hay que dar explicaciones. Hay que mejorar esta política de comunicación. A lo mejor sus operativos han funcionado. A lo mejor desde AENA y desde Carreteras han estado trabajando bien, pero resulta que la señora ministra, a la primera, va y se pelea con la presidenta de Madrid y echa a perder todo el esfuerzo de todos estos trabajadores de lo público y a mí esto aún me sabe peor, porque sé que han estado trabajando con dedicación y con eficacia, y una mala gestión en la cúspide lo echa a perder todo.

Señora ministra, de todas estas situaciones cabe aprender siempre lecciones. Me gustaría acabar con una pregunta —de esas que a veces provocan que usted se me enfade— sin ninguna mala intención, sin ninguna acritud. Señora ministra ¿considera usted que en esta crisis ha aprendido algo?

El señor **PRESIDENTE:** Turno para el Grupo Parlamentario Popular. Para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** También voy a dar las gracias por la comparecencia de la señora ministra, pero bien es verdad que lo hago solamente por protocolo parlamentario, no por otra razón. **(El señor Pezzi Cereto: ¡Vaya!)** También, desde el Grupo Parlamentario Popular, creo que tenemos que tener un recuerdo hoy para los

fallecidos en estos días como consecuencia de los accidentes climatológicos, que han tenido un saldo bastante negativo.

Señora ministra, le comentaba que solo por cortesía parlamentaria le agradezco su comparecencia, porque la verdad es que me pregunto… **(Pausa.)** Es que no me gusta hablar cuando está hablando la persona a quien me estoy dirigiendo. Me pregunto a qué ha venido. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Ayala, por favor. **(La señora Villalobos Talero: ¡Mándalos callar ahora! —El señor Ruiz Llamas: ¡Tú eres la primera que llevas toda la mañana cuchicheando y ahora dices que nos callemos los demás, tú no!— La señora Villalobos Talero: Calladitos todos, que estamos en clase.—Rumores.)**

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** La verdad es que no ha venido usted a contestar a nada y tampoco ha venido usted a reconocer nada. Simplemente ha venido usted a repartir responsabilidades a otros. **(Continúan los rumores.)** Ciertamente, señor presidente, gracias al servicio de megafonía, no van a impedir que se oigan mis palabras. Por lo tanto, me da exactamente igual que cuchicheen o que critiquen. Creo que será una táctica que van a emplear a lo largo de la comparecencia.

Señora ministra, la verdad es que no esperaba otra cosa. Después de ver ayer al presidente del Gobierno, veo que son de la misma escuela. Los responsables son otros. No se ponen rojos por nada. Ni se pone rojo el señor presidente del Gobierno por decir que él no dijo que era la legislatura del pleno empleo, ni se pone usted roja por decir que no hay ninguna responsabilidad en nadie de Fomento.

Señora ministra, además le he dado la bienvenida nada más que por cortesía parlamentaria porque usted no se puede escudar en el formalismo del texto de la comparecencia para no hablar de los problemas de Barajas en su integridad y para no hablar de un problema de Barajas tan importante como el de los controladores, que ahora veremos que es lo que había motivado precisamente la petición de su comparecencia en la Diputación Permanente y que aunque fue sustituida aparentemente por la de la presidenta de AENA, pensábamos que usted vendría a contestar sobre todos los acontecimientos que habían ocurrido en los diez primeros días de enero. Hoy no ha sido así y nuevamente usted se ha escudado en el formalismo para no decir ni una palabra de los controladores, lo cual nos parece absolutamente irresponsable e impropio de una ministra que sabe lo que está ocurriendo en su departamento, que sabe lo que está ocurriendo en Barajas, que sabe que los controladores tienen un problema, no desde el día 2 de enero sino desde el 7 de octubre, y que aquí ha venido a no decir nada.

Señora ministra, me pregunto qué estarán diciendo los ciudadanos de su comparecencia de hoy, qué opinarán de las expectativas que había generado el hecho de que usted viniera no solamente a dar explicaciones sino a decir también qué medidas había tomado; que sepamos que no hay prepotencia por parte de nadie en el funcionamiento de los aeropuertos, que no hay una dependencia sindical del mismo y, desde luego, que no va a volver a repetirse una situación como esta respecto a la que la OCU ha tenido que decir públicamente que los ciudadanos españoles se han sentido tratados como peleles en el aeropuerto de Barajas. En definitiva, señora ministra, esperábamos que usted hubiera dicho aquí hoy que va a recobrar la imagen de España y sobre todo del turismo, porque con la actuación del aeropuerto de Barajas usted ha conseguido que en unos días se haya perdido más que con cualquier campaña de deterioro o con cualquier crítica.

Señora ministra, fíjese, no ha sido usted, sino que ha tenido que ser el Gobierno —ya se ha dicho antes— el que ha tenido que dar algunas respuestas que tendría que haber dado usted. Por cierto, antes ha dicho: En el Consejo de Ministros del día 16 acordamos… Usted no acordó nada, usted no estaba, usted estaba huida, estaba de viaje. Se acordó otra cosa, porque lo que le ha hecho usted al Gobierno ha sido un desaire. Cuando precisamente se estaba informando del caos, cuando se encarga un expediente y se resuelve con tanta celeridad, la pregunta que nos hacemos es, señora ministra, ¿el Consejo de Ministros vio el informe con tanta celeridad para que usted no estuviera o precisamente porque no estaba? Dígalo, porque la vicepresidenta —también se ha dicho— cuando dio la cara tras el Consejo de Ministros dijo: Pudieron hacerlo mejor. Quizá le faltó: Pero para eso hace falta otra ministra. Probablemente esa sería la segunda frase que la vicepresidenta no dijo. Y ahora, señora ministra, ¿quién tiene las riendas de esta situación, usted o la vicepresidenta? Porque las medidas las ha anunciado la vicepresidenta, ella les ha dado énfasis y usted aquí hoy las ha relatado de una manera absolutamente tibia, por no expresarlo de otra manera.

Señora ministra, ni investigación ni medidas. No hacía falta. El mismo día 10 por la mañana el Grupo Popular registró una proposición no de ley en el Congreso que decía lo que el Consejo de Ministros tardó una semana en decir, que aquí hay que cambiar los protocolos, que aquí ha fallado la coordinación y que aquí hay que cambiar por completo los mecanismos contra los desastres meteorológicos. No hacía falta, señora ministra; ya lo habíamos hecho al día siguiente de analizar el desastre de la gestión del ministerio. Mientras tanto, usted en Malasia y en Vietnam. Señora ministra, con la que estaba cayendo, que incluso obligaba a que el Consejo de Ministros encargara un informe urgente, usted se va. ¿Para qué? Para que se olvide el asunto, para que los ciudadanos piensen en otra cosa, los medios de comunicación se dediquen a la noticia del día siguiente, en el Congreso tengamos que seguir con la actividad, etcétera. Señora ministra, a los 50.000 ciudadanos de un día y a los más de 30.000 del otro no se les va a olvidar el desastre de la gestión del Ministerio de Fomento, no se les va a olvidar. Por tanto, que usted se fuera no iba a

evitar que tuviera sus responsabilidades. En este sentido, señora ministra, hay que preguntarse si las gestiones que usted ha hecho eran inaplazables. Que usted vaya a defender las empresas españolas en el exterior no deja de ser un sarcasmo, porque lo que las empresas españolas necesitan es defensa aquí, que es donde no tienen obras. En el exterior tenemos muchas, somos empresas punteras. Es aquí donde no funcionan las empresas porque la obra pública no es la adecuada. Señora ministra, me pregunto si el viaje le ha servido para lo mismo que los otros cuatro que lleva hechos a Shanghái y a Pekín. ¿Le sirve para lo mismo? ¿Ha podido usted cumplir la agenda inicial o ha sufrido algunas cancelaciones inoportunas? ¿Los organismos oficiales la han tratado a usted igual? Nos alegraría mucho saber que es así, porque no de otra manera se justifica que usted, con la que estaba cayendo, se fuese.

Voy a hacer una breve referencia al tema de los controladores por ser muy sintomático, a pesar de que usted tendría que haber hablado aquí mucho de ello. Desde el mes de octubre hay un pulso de los controladores con AENA. Hay una circular informativa, señora ministra, que lo dice: Se nos ocurren algunas cosas que por ser derechos del trabajador se pueden poner en práctica con carácter inmediato. Es decir, hay una resistencia que motivaría no que la agencia tuviera que abrir un expediente a Iberia el día 12 de diciembre sino a los controladores, en aplicación de los artículos 33 y 34 de la Ley de Seguridad Aérea. Señora ministra, respecto de la actuación de la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, no se vaya usted a las compañías, quédese en los controladores. Aquí es donde tenemos que ver si hay un trabajo a reglamento o si hay un pulso que se están jugando los controladores con ustedes. Por lo tanto, las responsabilidades están donde están y me gustaría saber por qué lo que usted ha utilizado luego con Iberia no lo utiliza aquí con los propios controladores.

Para referirme ya a la meteorología paso a la gran nevada, como ha dicho usted: 5 u 8 centímetros —que usted ha empleado luego, me da igual— y una mañana de nieve. No se justifica en la gran nevada —no voy a insistir en lo que ya han dicho— sino en la falta de previsión y de actuación. Eso sí, ya se lo ha citado mi compañero catalán, el papel cuché maravilloso: A prueba de hielo y nieve los aeropuertos españoles. El Plan de vialidad invernal ve multiplicadas por no sé cuanto las medidas que había en 2004. Y yo me pregunto, señora ministra, ¿para qué sirve tanto material si tenemos más caos? Usted ha multiplicado las medidas, ha comprado máquinas quitanieves, no sé cuántos centros de sal, no sé cuántos anticongelantes, etcétera, y funcionamos peor. Pues mire, no hace falta que tengamos más máquinas quitanieves que el aeropuerto de París. Lo que hace falta es que funcionen mejor. ¿Y de quién es la responsabilidad de que funcionen? Delante la tenemos. Por lo tanto, señora ministra, hace falta hacer algo más que hablar del papel cuché, hablar de lo que se escribe en las publicaciones del ministerio y ser bastante más eficaz.

Luego, señora ministra, hay algunas cuestiones que aquí no se pueden pasar por alto. Usted ha tratado de repartir responsabilidades y no es así. La M-45 se colapsó porque todo el tráfico de la M-50 entre los puntos kilométricos 30,5 y 29,2 se había colapsado por un camión que se había cruzado en la carretera y obligó a todos los que iban a entrar en la M-50 que entraran en la M-45 y por eso la colapsó. Es curioso, señora ministra, que el problema fuera de las calles de Madrid y de los polígonos industriales, no del acceso y de las salidas de la ciudad, que son carreteras del Estado. Es increíble que usted venga a decir eso. Ahora bien, no creo que tengamos ninguna discusión en que todos los accesos viarios a Barajas son responsabilidad de Fomento, menos uno que no es viario: el metro. Si no es por el metro, el de la catenaria, señora ministra **(La señora ministra hace gestos de asentimiento.)**, nadie hubiera podido salir y entrar en el aeropuerto, o sea que gracias al metro, que construye doña Esperanza Aguirre, presidenta de la Comunidad de Madrid, y que ha servido para su crítica, se pudo el día 9 salir y entrar del aeropuerto de Barajas. **(Rumores.)** Fíjese si es curiosa esa situación, porque todos los argumentos, señora ministra, son de ida y vuelta.

Entrando ya en el cierre del aeropuerto se produce —tampoco le voy a discutir las cifras— precisamente con la previsión que tenían, porque usted ha dicho aquí que la previsión no es la misma que la de las carreteras, lógicamente, pero con una previsión de entre 8 y 10 centímetros resulta que es con la que luego se produjo el cierre del aeropuerto, cuando había nevado exactamente según la previsión que tenían. Por lo tanto, está claro. Si tenían el material, si tenían la previsión, si tenían la información —aquí no le puede usted echar la culpa a meteorología—, ¿por qué no funcionó? Compararlo con otros aeropuertos que usted ha mencionado, señora ministra, es, con todos mis respetos, de risa. En Chicago, el 11 de enero había 30 centímetros de nieve; en Vancouver, 70 centímetros, y no se cerró el aeropuerto, y en Boston y Nueva York, los ejemplos que usted ha puesto, 35 y 90. Por tanto, señora ministra, no es lo mismo lo que nevó en Barajas durante una mañana y lo que ha nevado en estos aeropuertos durante una ventisca que ha durado cuarenta y ocho horas. Le repito que si hemos tenido tantos medios y no han funcionado a pesar de las previsiones, alguna responsabilidad habrá. Le recuerdo, señora ministra, que Torrejón no se cerró; por lo tanto, no fue tan enorme la situación que se creó. Señora ministra, también tengo que recordarle que se puede utilizar el aeropuerto si existen hasta 100 metros de visibilidad. Si en los sitios menores había de 300 a 400, la falta de visibilidad no es una razón para el operativo.

Desde luego, venir a echarle la culpa a otras administraciones o compañías como la de Iberia, atribuir además la responsabilidad de que el aeropuerto no recobró la normalidad porque las compañías no lo hicieron o decir

aquí que tiene que tardar cuarenta y ocho horas en poner en servicio el aeropuerto de Barajas después de una nevada de una mañana es no querer reconocer la realidad, no querer saber que el Ministerio de Fomento acumula fracaso tras fracaso, que no hay previsión ni coordinación y fundamentalmente, señora ministra, que no hay ni un solo responsable que tenga que dar la cara ante el caos y la desidia. Como parece que ese caos y esa desidia solo son en papel cuché, aquí no pasa nada.

Por último, señora ministra, una simple referencia a una frase célebre —recuérdelo el día de mañana-: La mejor situación de un político es la de ex ministro, porque dura para toda la vida. Por lo tanto, aplíquese el cuento. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE:** Turno para el Grupo Parlamentario Socialista. Señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Gracias, señora ministra de Fomento, por su comparecencia.

Señorías, temporales siempre los ha habido, los hay y hay que pensar que los va a seguir habiendo, sobre todo después de los últimos años como consecuencia del cambio climático y de la manera como hemos visto este fin de semana o como los pudimos sufrir el día 9. En función de las previsiones meteorológicas, previamente se preparan los medios para luchar contra esa climatología adversa, contra esos temporales. La ministra de Fomento nos ha informado hoy de que los medios estaban ahí, pero cuando un temporal como el del día 9 es muy superior a lo previsto es difícil salvar completamente la situación. Se tenía que actuar con más medios y se pusieron esos medios a actuar. El Gobierno dio la cara desde el primer momento, el Gobierno ha pedido disculpas a través de la vicepresidenta primera y de la propia ministra el primer día, el Gobierno de España analizó y ha analizado la situación —y ahí está el informe de la vicepresidenta primera— y el Gobierno finalmente ha sacado conclusiones y ha adoptado ya medidas, señorías.

¿Cuál es la diferencia, señor Ayala, con otros gobiernos? Que otros gobiernos, como usted recordará, nunca pedían disculpas, otros gobiernos nunca se molestaban en analizar la situación, otros gobiernos nunca aprobaban medidas. ¿Por qué? Porque siempre para esos gobiernos los responsables eran otros. En el caso de las nevadas, cuando las había —que las había también durante el Gobierno del Partido Popular—, los responsables, recuerde, eran los ciudadanos porque salían masivamente a las calles. Creo que lo que hoy tienen que valorar los ciudadanos españoles es un gobierno que actúa, como el Gobierno socialista —lo ha explicado la ministra y acabo de decir lo que se ha hecho—, o un gobierno que se escondía; un gobierno que es transparente, frente a un gobierno que estaba instalado en la soberbia y que siempre culpaba de todos los males y de todas las circunstancias meteorológicas adversas y de los temporales, que también se producían en aquellas fechas, a los demás. Yo me pregunto, señor Ayala —y echo en falta su reflexión—, qué han dicho sobre esto la presidenta de la Comunidad de Madrid o el alcalde de Madrid. No puede esconder que la carretera autonómica M-45, una gran arteria de tráfico, se vio colapsada. **(Rumores.)** Pero, claro, señor Ayala, usted hoy aquí —le molesta que no le atiendan; le pido lo mismo para los demás— **(El señor Pezzi Cereto: Se va, se va.)** se ha referido al camionero que cruzó el camión en la carretera y por tanto la culpa no es de doña Esperanza Aguirre, que es la que tiene la competencia en esa carretera. La culpa es del camionero, que cruzó el camión en la carretera y fue el culpable del caos que se produjo. Agradezco a los demás portavoces que tienen la amabilidad de estar oyendo, a todos y cada uno de ellos sus intervenciones, todas las cuales me han parecido hechas en un tono reflexivo, constructivo, positivo y dando alternativas, que es lo que tiene que hacer la oposición. Los felicito hoy porque han demostrado una vez más su talante. Otros no lo demuestran, como acabamos de ver, marchándose de la sala cuando se dicen cosas que les molestan o que no quieren oír, frente a ustedes, que han hecho, todos y cada uno, en menor medida, una crítica constructiva y reflexiva, que es lo que intenta hacer mi grupo parlamentario y el Gobierno con la comparecencia de la ministra esta mañana.

Le iba a decir al señor Ayala —está muy feo que lo diga porque se ha ido—, que ha pedido a la ministra que le escuchara, que yo casualmente le he visto bostezar a lo largo de toda la mañana. Siento decirlo así y más en su ausencia. Ha bostezado continuamente. Yo creo que lo ha hecho no por falta de sueño, seguro que habrá dormido. Desde luego, señora ministra, usted no le quita el sueño por mucho que el señor Ayala pida su dimisión constantemente. Yo creo que ha sido porque desde el primer momento tenía claro lo que tenía que pedir, él y el señor Rajoy, a pesar de que usted hoy ha tenido usted una intervención intensa, rigurosa y aclaratoria. Ellos lo tenían claro desde el primer momento, pero en este caso han ido a más, a que la culpable era usted, porque la culpable de todos los males que hay en España es siempre la ministra de Fomento. En este caso se han esforzado tanto que incluso cuando empezó a nevar a las 8:00, antes de que empezara el caos, la culpable ya era la ministra de Fomento y por tanto el señor Rajoy estaba ya en Galicia pidiendo su dimisión, incluso antes de conocer el informe. Acuérdense que dijo que era un peligro por tierra, mar y aire y que había que cruzarse de acera cuando usted se cruzaba con los ciudadanos. Con ese planteamiento es muy difícil entrar a debatir aquí, porque hubiera dicho lo que hubiera dicho hoy, no hubiera valido nada para el Partido Popular, porque usted personaliza el conjunto de todos los males que ocurren en este país cada vez que hay un problema, y así lo han expresado una y otra vez en todos y cada uno de los acontecimientos que se han producido, desde los primeros días de la T-4, que luego se ha demostrado que es una de las obras mayores, con los problemas que hay ahora derivados de otras circunstancias de las que luego

hablaremos, de Iberia y de sus pilotos, hasta el caso Spanair, etcétera. El otro día sacaba uno de los medios una retahíla de puntos y el problema no es la mejora de las infraestructuras o lo que pueda ocurrir, como desgraciadamente ocurrió el otro día, el problema es usted. En consecuencia, el otro día, señora ministra, y se lo digo para su tranquilidad, antes de que ocurriera el caos que se produjo, la culpable era usted, porque para el Partido Popular usted es el problema. Claro, a quién se le ocurre —y perdone la ironía—, pero es que con usted, con ese acento andaluz, qué pueden esperar el Partido Popular y los 8 millones de andaluces que tienen su acento. También ese es motivo para dimitir porque usted habla como habla, señora ministra. Si es que usted no da una. Es normal que el Partido Popular venga aquí a pedir lo que ha pedido. **(El señor Matarí Sáez: ¿Qué tiene que ver la velocidad con el tocino? — Es absurdo.— Rumores.)** No, absurdo y grotesco es insultar a 8 millones de españoles, y a usted que es andaluz **(El señor Matarí Sáez: Por eso me fastidia lo que está diciendo usted.)** le ocurre como a muchos dirigentes del Partido Popular, que no entienden a los andaluces. ¿Y saben por qué no los entienden? Porque todavía siguen, y perdone la expresión, mirando a Andalucía desde lo alto del caballo, desde lo alto del caballo es como ven ustedes a los andaluces. **(Aplausos.— El señor Matarí Sáez: El caballo lo tienes tú, a Chaves montado en el caballo.— Otro señor diputado: En la burra.)** Eso le pasa a usted y a sus compañeros, Arenas y muchos… **(Rumores.)** No, el señor Chaves lleva seis legislaturas siendo abrumadoramente votado, con mayoría absoluta. Por algo será. Montados en el caballo ustedes, que es como todavía ven a Andalucía. Les falta pegarles la patada hacia abajo, pero esa se la dan los andaluces a ustedes cada cuatro años, cuando hay elecciones. Les ponen en su sitio.

Señoras y señores, mi grupo entiende que hoy, después de las explicaciones que ha dado la ministra y de la elaboración del informe que hizo la vicepresidenta primera, una de las conclusiones a las que podemos llegar, sin olvidar el abanico de circunstancias que se produjeron, es que hay que mejorar los protocolos de actuación porque se ha demostrado que son excesivamente rígidos para situaciones de emergencia. Y lo ha relatado la ministra. Cuando con los protocolos vigentes se alerta meteorológicamente, la nevada estaba ya, los coches estaban en la calle. Ha recordado la ministra que un viernes se producen en Madrid 1.750.000 desplazamientos y, en el caso del aeropuerto, a esa nevada se le une el hielo que produce una gran inseguridad. Por tanto, más que ineficacia de personas, señor Llamazares —y entiendo que también usted tenga que recordar que se dijo— lo que se ha demostrado es la ineficacia de los protocolos. Por eso, mi grupo parlamentario considera muy importante que tan solo una semana después de la nevada el Consejo de Ministros ya haya aprobado esas medidas necesarias para hacerlos más ágiles, más eficaces ante las situaciones críticas.

Hoy tenemos a la ministra de Fomento que ha vuelto a comparecer aquí. Yo llevo cuatro legislaturas —ya uno empieza a echar canas aquí; son trece años— y, señoría, eche un vistazo a la hemeroteca, porque yo no recuerdo ninguna legislatura —ni esas ni las anteriores— donde hubiera comparecido tanto una ministra de Fomento a dar explicaciones cada vez que son necesarias. **(El señor Matarí Sáez: No, claro que no.— Un señor diputado: No nevaba.— El señor Matarí Sáez: No, no, no comparecían, ni ganamos las elecciones ni nada.)** No, perdone usted que le diga. No siempre ha sido así. Ha habido un periodo en la España democrática, entre 1996 y 2004 —no sé si recuerda ese periodo, yo sí me acuerdo— donde aquí no comparecían los ministros a dar explicaciones. Pero lo peor es que ni estaban ni se les esperaba a los ministros del Gobierno del Partido Popular. La culpa siempre era de los demás y aquí no venían a dar la cara. Eso, señorías de la oposición —excepto el Partido Popular—, también lo tienen ustedes que valorar. Lo primero que ha hecho la ministra —y se me ha quedado— es pedir de nuevo disculpas a los ciudadanos que se vieron afectados por la nevada en Madrid, especialmente a los madrileños. Mi grupo se siente satisfecho, señoras y señores diputados, con esa actitud porque además es la única administración que la ha tenido. Lo decía aquí nuestro vicesecretario general, Pepe Blanco. Tenemos un Estado descentralizado donde las competencias están repartidas, señor Llamazares. No se trata de quitarle a Protección Civil las competencias que tiene; se trata de mejorar esos protocolos para hacerlos más eficaces porque los ciudadanos nos piden que la descentralización vaya unida a la eficacia. Si no, flaco favor le haremos a la democracia si lo que al final produce la descentralización son problemas a los ciudadanos, como en el caso que se ha producido, sin que eso quiera decir que la causa sea esa.

En conclusión, mi grupo parlamentario puede extraer básicamente tres cuestiones. Una primera, que ha quedado clara para nosotros que no fue una falta de medios, señor Perestelo. No. Los medios —lo ha dicho la ministra claramente— fueron suficientes. Quiero recordar que ha dicho que los días 8 y 9 se utilizaron 5.000 toneladas de fundentes, 1.280.000 litros de salmuera y las quitanieves recorrieron 52.000 kilómetros. Pero la situación era —vuelvo al principio— inusual. Una nevada como nunca había caído en treinta años. Hubo una concurrencia de circunstancias, algunas de ellas absolutamente imprevistas, como el cambio meteorológico producido en muy pocas horas. Les quiero recordar que la nevada —lo ha dicho también la ministra— empieza a caer en torno a las ocho de la mañana y los protocolos no se pueden poner en vigor hasta minutos después. Por tanto, las predicciones meteorológicas no permitieron actuar con ese margen de anticipación; fue un fenómeno meteorológico que se comportó de un modo impredecible. Pero tampoco queremos echar la culpa a la meteorología. La meteorología no es una ciencia exacta, y a eso también nos tenemos que acostumbrar, porque hemos llegado a

un punto de exigencia que pensamos que los temporales de este tipo no pueden ni deben hacer nada, y si hacen algo, inmediatamente lo tiene que resolver el Gobierno. Y claro que lo tiene que resolver el Gobierno, pero en función de la información anticipada de la que se pueda disponer; pero la información meteorológica no es cien por cien exacta, señorías, y eso lo tenemos que recordar. Y desgraciadamente vuelvo a recordar el accidente de Spanair, en el que también se culpó, por supuesto, que conducía como comandante la señora ministra y como copiloto el señor Zapatero, y se realizó una comparecencia en la que yo alabé el tono y cada una de las intervenciones, pero también se puso en duda —previamente a esa comparecencia— la capacidad… **(El señor Matarí Sáez: ¡Qué poca categoría tenéis!)** Poca categoría tiene usted no respetando el turno de palabra. Ese es el talante de ustedes, no respetar **(El señor Matarí Sáez: ¡Qué barbaridad! Se ha insultado a gente que no está aquí. No tienes vergüenza.—Rumores.)** una intervención, aquí, en el Congreso de los Diputados, que no les gusta; se levantan y se van, que era lo que hacían antes cuando había temporales, y los ciudadanos eran los responsables porque salían masivamente a la calle.

Segunda conclusión, si me lo permiten. Mi grupo parlamentario, señora ministra, considera acertada la decisión del cierre del aeropuerto. El cierre al tráfico aéreo durante tres horas y veinte minutos, que fue lo que estuvo, fue acertada y correcta, porque para nosotros, para el Grupo Socialista —también para el Ministerio de Fomento—, la seguridad de los ciudadanos debe ser lo primero y la seguridad de los pasajeros fue lo primero. Por tanto, esa capa de nieve que no fue, como dijo el señor Rajoy, de un milímetro, sino que llegó a 30 centímetros… **(Rumores.)** Sí, 30 centímetros en determinados puntos de Barajas. Pero en ustedes no me extraña, porque esta mañana he escuchado que el señor Rajoy decía que el Fondo estatal de inversión local, el de los 8.000 millones, era más o menos —perdón por la expresión— un cachondeo. Ustedes no se toman en serio estas cosas y se ríen. Nosotros nos lo tomamos en serio, porque se vieron afectados miles de pasajeros, miles de españoles, a los que hay que decir la verdad, que es lo que intentamos hacer.

Falló la información, ¡claro que falló la información! Los viajeros no tuvieron una información clara ni de los retrasos ni de las cancelaciones de los vuelos, pero debo recordar también, independientemente de la responsabilidad de AENA, del Ministerio de Fomento, que la información que se suministra en el aeropuerto es la que dan las propias compañías que allí operan. Ni Iberia ni otras compañías facilitaron toda la información adecuada sobre los vuelos y por eso AENA no podía colocarla en las pantallas informativas. La ministra ha recordado que el día 9, el día de los hechos, estábamos viviendo una situación larvada de conflictividad laboral por la falta de negociación en el convenio colectivo de Iberia con sus pilotos; y quiero recordar que Iberia, después de pasar el temporal, no dispuso del suficiente personal ni de aviones para restablecer con normalidad la situación. Señorías, no pueden olvidar —no todos lo han olvidado, pero algunos sí— que Iberia mantiene desde diciembre un grave conflicto con sus pilotos que ha supuesto la cancelación de 500 vuelos y el retraso de más de 5.000, que ha afectado a un millón de personas. Esto también tiene que ver con esta imagen que se está dando. ¿También es culpa del Gobierno? A partir de ahora sí, todo es culpa del Gobierno, según la teoría del Partido Popular. Pues no, señor, no es culpa del Gobierno, es culpa de la falta de entendimiento de una empresa privada con sus pilotos que está haciendo que llevemos un mes con retrasos y cancelaciones, que se esté deteriorando la imagen de España, que se esté perjudicando al Gobierno, y el Gobierno lamenta que no haya ese acuerdo. Por eso reitero mi satisfacción por que mi grupo haya pedido la comparecencia del presidente de Iberia, que tampoco le gusta al Partido Popular, porque parece ser que no le gusta que vengan aquí a dar explicaciones, aunque ayer no se opusiera —a pesar de que ha dicho en público que mantenía su reserva— a que venga. Espero que venga y lo aclare, porque no pueden olvidar que Iberia tiene una incidencia constante en el aeropuerto de Barajas. El 90 por ciento de los vuelos de Iberia salen de la T-4, señor Llamazares.

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, debe terminar.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Voy terminando, señor presidente.

El 40 por ciento —si no tengo mal los datos— de los vuelos de todo el aeropuerto los lleva a cabo Iberia. Por eso, mi grupo, señora ministra, valora positivamente la apertura del expediente informativo a Iberia.

Voy terminando, señor presidente, diciendo que en la red de carreteras del Estado no hubo acumulación de nieve; lo que hubo fueron importantísimas retenciones como consecuencia del colapso que se produjo en las carreteras, pero no porque no hubiera capacidad para quitar la nieve, sino porque no se podía actuar ante ese colapso que se produjo.

Termino, como me pide el señor presidente, diciéndole una cosa, señora ministra: hoy no ha pedido la dimisión el Partido Popular de manera clara, pero le ha dicho al final lo que le ha dicho; el señor Rajoy también. Me van a permitir que reitere unas palabras del presidente del Gobierno hace unos días: su gestión al frente del Ministerio de Fomento es la que ha llevado a que España se convierta en el país con más kilómetros de alta velocidad del mundo y con la mayor extensión de autovías de Europa. No todo lo hace mal, señora ministra. **(Una señora diputada: ¡Muy bien!—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Suspendemos la sesión por un tiempo de cinco minutos. **(Pausa.)**

Señorías, concluido el turno de portavoces de grupos, para dar respuesta a los mismos tiene la palabra la compareciente, la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, he observado que a lo largo de todas sus intervenciones, prácticamente todos excepto el señor Beloki, aunque ahora falta alguno de los portavoces, han insistido en algo que realmente ya me parece sorprendente porque eso sí que es llover sobre mojado. Miren, señorías, todos ustedes han afirmado delante de mí y delante de toda la Cámara —tenemos todas las actas porque están transcribiendo todo lo que estamos diciendo, después se podrá leer— que yo no he pedido disculpas; insisten e insisten con una especie de sonsonete monocorde para que al final el ciudadano se quede con la idea de que yo no he pedido disculpas. Pero es que da la casualidad de que mis primeras palabras —como están escritas, las he leído— han sido para pedir disculpas; he dicho que quisiera reiterar nuevamente en nombre del Gobierno, de mi equipo, de mí misma… Y han insistido en que yo no he pedido disculpas. Pero también les voy a decir otra cosa, por si ustedes en esos días no estaban en España, que a las cinco de la tarde del día que nevó, que fue el 9 de enero —lo digo porque algunos han barajado el 8—, yo convoqué a los medios de comunicación y lo primero que hice fue pedir disculpas, quieran ustedes admitirlo o no, pero hay constancia de que pedí disculpas. Creo que ustedes me pueden hacer miles de críticas porque soy criticable por muchos aspectos, pero no se pueden inventar los hechos, lo siento mucho. No solamente he pedido disculpas, que las he pedido, sino que las reitero, y les voy a decir por lo que pido disculpas. Pido disculpas por los errores de cualquiera que esté en mi ministerio —empresas públicas, funcionarios, directivos, altos cargos— y por todos aquellos errores achacables a la responsabilidad de mi ministerio, porque cualquier error de cualquiera que esté en mi ministerio políticamente es asumido por mí.

Dicho esto, señor Llamazares, y me dirijo a usted porque ha hecho una intervención —desde que yo he llegado a este Congreso la está teniendo conmigo— muy dura —cosa que no le corresponde, porque yo le he visto en otras y conmigo tiene usted especial interés en ser duro, no sé por qué, usted lo sabrá, y yo lo admito siempre que usted sea objetivo y justo, que es lo mínimo que yo podría pedir que tuvieran ustedes hacia mi gestión: un análisis justo y objetivo de lo que se hace y no se hace—, usted ha dicho que yo le echo las culpas a otro y ha llegado a decir, en el calor de su propia intervención —ya le digo que debo apasionarle políticamente hablando **(Rumores)** porque va de alguna manera avanzando— que quién soy yo para hablar de la presidenta de la Comunidad de Madrid. **(El señor Llamazares Trigo: Se equivoca.)** Sí, sí lo ha dicho. Mire usted, yo soy Magdalena Álvarez Arza, diputada por Málaga, ministra de Fomento, y en esta intervención yo no he hablado de la presidenta de la Comunidad de Madrid. **(El señor Llamazares Trigo: Yo tampoco, señora ministra, se equivoca.)** A los hechos me remito. Mire, señor Llamazares, como no tenemos que discutir, ustedes lo leen y si no lo ha dicho, yo me disculpo también por eso, y si lo ha dicho, yo le pido que usted se disculpe públicamente, que es otra cosa que nunca hacen. Cuando se demuestra que cosas que ustedes me imputan no son mías, todavía estoy esperando que alguien se disculpe y me diga alguna cosa, lo que, francamente, es muy importante. Yo no le he echado la culpa a nadie pero también les voy a decir una cosa para que quede bien clara, no voy a asumir las culpas de otros o de otras; no las voy a asumir, por mucho que ustedes me griten, me insulten, me jaleen y me quieran hacer responsable de todo lo que pasa en el mundo mundial. Lo que es propio de mi puesto como ministra de Fomento —mientras lo sea, señor Ayala— será todo bajo mi responsabilidad y todas las decisiones que tomo y todo lo que hacen aquellos que dependen de mí, lo asumo.

Han dicho que no he hecho autocrítica, cuando me he tirado todo el rato relatando los hechos y todo lo que estaba mal es autocrítica porque, ¿ustedes qué entienden por autocrítica? ¿Que traiga un látigo y me fustigue aquí? No. Yo les he dicho todo lo que ha pasado y les he contado las medidas; cuando vamos a tomar medidas será porque ha habido errores, si hubiera sido todo perfecto no hubiéramos tomado medidas. No sé por qué ustedes parten de la consideración de que en cuanto me siento aquí no digo nada de lo que digo y digo todo lo que ustedes creen que voy a decir, que no he dicho. Por tanto, el debate es muy difícil. ¿Por qué he relatado los hechos? Porque he pedido la comparecencia para eso. No sé por qué se extrañan de que llegue aquí y les dé toda la información y, además, les desmienta informaciones erróneas —por no decir interesadas— y lo hago porque no tengo más remedio, es mi trabajo, es mi responsabilidad. Me han preguntado qué pasó el 9 de enero y yo se lo he detallado caso por caso, hora por hora, parte por parte. Les he dicho, incluso, de dónde procede esa información. No sé por qué les molesta, si he venido para eso. He venido, primero, para pedir disculpas a los ciudadanos y, segundo, para asumir nuestras responsabilidades, las del Ministerio de Fomento, y ustedes, como diputados, están obligados a distinguir lo que es de unos y lo que es de otros. **(Rumores.)** Ustedes están obligados, por un mínimo de planteamiento ético —y hasta estético—, a no hacer un *totum revolutum* y no decir que lo que son carreteras de la comunidad autónoma son responsabilidad del Ministerio de Fomento, ya no hablemos de las personas. Se ha dicho que yo me he peleado —que creo que también ha sido usted— con la presidenta de la comunidad, pues no. No me he peleado con nadie ni tengo el más mínimo interés en ello. Señor Llamazares, a lo mejor me estoy equivocando porque se ha llevado las manos a la cabeza. **(El señor Llamazares Trigo: Es que no he dicho nada de eso.)** Entonces le pido disculpas, le estoy imputando lo de otro. **(Rumores.)** El que

haya dicho que yo me he peleado con la presidenta de la comunidad autónoma vuelve…

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, tiene la palabra la ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Por más ruido que hagan, señorías del PP, yo voy a terminar mi intervención.

Primero, plantear las diferentes posturas políticas que puedan tener distintas personas en el ámbito político español, si somos mujeres, como una pelea, también tiene una calificación que no voy a utilizar pero sí les voy a llamar la atención para que ustedes estén en guardia y no se dejen llevar por sentimientos primitivos. Por tanto, cuando están viendo que una ministra de Fomento tiene una postura distinta a la de una presidenta de una comunidad, eso no es una pelea, porque no lo sería si fuéramos hombres. Por tanto, les llamo la atención porque derrapan hacia un lugar que seguro que no es políticamente correcto pero —qué quieren que les diga— se les ve la intención simplemente con el calificativo. Es verdad que la presidenta de la Comunidad de Madrid y yo en muchos casos no estamos de acuerdo, entre otras cosas porque pertenecemos a dos partidos políticos con ideología y proyectos totalmente distintos. Por tanto, es fácil que cuando tenemos puntos sobre los que opinar, opinemos de forma distinta. Pero eso en nada lleva a decir que hay una pelea entre la presidenta y la ministra que pone en peligro el buen trabajo que hacen sus equipos. ¡Hasta aquí podíamos llegar! Los equipos trabajan bien pero, como somos dos mujeres las que tenemos la responsabilidad, nos peleamos. No estoy dispuesta.

Por tanto, señorías, como van a tener dúplica y para que quede claro, asumo toda la responsabilidad de todo aquello que sea del Ministerio de Fomento, decisiones previas o posteriores e incluso comportamientos de gente del Ministerio de Fomento. Reitero que he empezado pidiendo disculpas, pero es que a las cinco de la tarde del día 9 ya había pedido disculpas por la parte que correspondía al ministerio; la vicepresidenta ha pedido disculpas por la parte que corresponde al Gobierno de España; y los demás, ni están ni se les espera. No se ha sabido nada de lo que ha pasado con otras comunicaciones de otros niveles de gobierno. Ahora ya el que quiera entender que entienda y el que no quiera entender que no entienda. Pero, para que lo entiendan bien, les diré que ahora daré datos de la M-45 que es competencia autonómica y, por tanto, tanto si funciona bien como si funciona mal, las explicaciones las tendrán que dar —como efectivamente uno de ustedes ha dicho— en su Parlamento. Y también se tendrán que dar explicaciones públicamente —porque a ver si todos los demás tenemos que dar explicaciones públicas y hay otros que simplemente con pensarlo ya tienen suficiente— de por qué no funcionaron o funcionaron, o cómo afectó la nevada a otras conexiones que no son del ámbito de responsabilidad del Gobierno de España. Por tanto, en una defensa de mí misma que me cuesta trabajo — además el señor De la Encina ha dado datos lo suficientemente elocuentes—, quiero decirle que fui la primera y lo he repetido públicamente en muchas ocasiones. Por lo tanto, es difícil seguir manteniendo esa especie de acusación de que yo presumo de que todo lo hago bien y de que nunca pido disculpas por los errores que yo o cualquiera de los que dependen de mí, cometemos, porque no es la primera vez que pido disculpas ni será la última. Les voy a decir algo que afectará mucho al señor Ayala y a su partido político. Cometo muchos errores porque hago muchas cosas. Cuando uno se quita de en medio, es muy difícil equivocarse; solamente por pasiva, pero es muy difícil equivocarse. Yo no huyo nunca, señor Ayala; trabajo a todas las horas del día para dar las respuestas adecuadas a la responsabilidad que me han confiado mi presidente y los españoles. Quiero decirle que trabajo muchas horas y eso puede ser motivo también para que ustedes puedan encontrar muchas aristas y muchos problemas en lo que hago.

Ahora voy a tratar de contestar casi uno por uno a los que me han ido preguntando. El señor Perestelo dice que he dado muy poca información. He dado toda la información que tengo. Dice, además, que no he hecho autocrítica. Les vuelvo a decir que lean el relato —como usted lo ha llamado— y verán como está incluida la autocrítica. Quiero comentarle, señor Perestelo, que activamos los medios cuando tuvimos la información. Y seguramente tuvimos la información cuando aquellos que nos la tenían que dar la tenían. Lo digo así, porque si se habla de los partes meteorológicos, ustedes dirán que les estoy echando la culpa a los de la agencia. Yo no soy responsable de la agencia y, por lo tanto, no voy a analizar cuál fue su trabajo. Estoy segura de que lo hicieron lo mejor posible. Lo que sí les puedo decir es cuándo nos llegaron a nosotros los partes. Seguramente sería cuando cambió la borrasca. No les podemos pedir más a los profesionales que están trabajando. Si la borrasca cambió de una forma impredecible, no la pueden predecir. Pero si no la predicen los que la tienen que predecir, ¿cómo piensan ustedes que la vamos a predecir aquellos que estamos esperando la predicción? Creo que ha quedado exactamente en su sitio. Por tanto, no le echo la culpa a nadie. Lo que le digo —porque, por lo visto, me he equivocado en mi primera intervención— es que los partes eran de 2 centímetros de nieve y le he dicho los centímetros de nieve que hubo en el aeropuerto en las distintas zonas. También le he dicho que la visibilidad era de 2.000 metros y le he dicho la visibilidad que había cuando los responsables del aeropuerto —que no yo— decidieron cerrar el aeropuerto. Y yo les aplaudo, porque ellos saben —y esa sí ha sido una instrucción mía— que lo primero es la seguridad; y ante cualquier duda de que el aeropuerto no sea seguro, se toma la decisión a favor de garantizar la seguridad. Hay quien ha dicho que se puede aterrizar con 100 metros. Pues que sea su responsabilidad obligar a la gente a que opere con 100 metros de visibilidad. La mía, desde

luego, no. Miren ustedes, ni siquiera sé exactamente cuáles son los metros para operar con visibilidad que garantice la seguridad. Eso lo deciden los expertos que, como les vuelvo a decir, comprenderán que no me llaman para preguntarme: ministra, ¿cerramos el aeropuerto, o no? Lo cierran bajo su responsabilidad. Me preguntaban ustedes: ¿Ha habido ceses? Yo les dije: Voy a investigar y, cuando investigue y vea cuáles son los errores, la magnitud y dónde se residencian, tomaré decisiones. Hemos averiguado qué ha pasado, cuáles han sido los errores, cuáles son los medios y hemos tomado la decisión de que aquellos que decidieron articular una serie de medidas lo hicieron en el margen de sus posibilidades teniendo en cuenta las circunstancias. Al decir esto corro el riesgo —por eso me he quedado pensando— de que, como en cualquier aclaración que yo hago, después se interprete como que paso el tanto de culpa a otro, pero a aquellos que están acostumbrados a operar en unos aeropuertos con unas circunstancias climatológicas distintas no se les puede exigir que operen lo mismo en unas condiciones que en otras. Eso es así. Por ejemplo, hay pilotos que normalmente no aterrizan en sitios con hielo. ¿Quiere usted que le ponga un ejemplo? Los que operan con base y conectan en todo Levante. No operan en sitios con hielo y es arriesgar su vida y la vida de los demás obligarles a operar como aquellos que son pilotos de aviones en unas características determinadas que sí estarían dispuestos a hacerlo. Nosotros no lo vamos a dejar al albur de los pilotos, lo dejamos a nuestra consideración. Vuelvo a decirle que me parece muy bien que se diga que se puede aterrizar con visibilidad mínima de 100 metros, pero siendo nuestra responsabilidad nunca vamos a hacer que pase esto.

Han insistido ustedes mucho en el tema de los controladores y les voy a contestar en general. Mi petición de comparecencia fue para explicar cómo afectaba en la Comunidad de Madrid el fenómeno meteorológico que se produjo el 10 de enero y la presidenta de AENA vino para explicarles a todos ustedes, con todo tipo de detalle, con mayor detalle incluso que yo, porque está más cerca de esa responsabilidad que yo misma, lo que había sucedido del día 2 al 3 de enero con los controladores. Fue una situación, en este caso, puntual y que nada ha tenido que ver con el comportamiento de los controladores el día 9 de enero, que es el día que yo estoy analizando. Los controladores colaboraron, trabajaron, ayudaron e hicieron su trabajo, según me informan —porque vuelvo a decirles que yo no estoy allí—, correctamente; es más, más que correctamente, hicieron un gran esfuerzo. Igual que el comportamiento del día 2 es digno de toda crítica y se ha abierto expediente para conocer cuáles son las infracciones y las sanciones a aplicarles, no puedo decir lo mismo del día 9, y no lo digo. Por eso hoy no he hablado de los controladores, no porque quiera eludir hablar de ello, sino porque el comportamiento de los controladores no tuvo ningún efecto negativo, sino positivo, según me informan, en el transcurso de todas las circunstancias y actuaciones que se produjeron el día 9.

El señor Perestelo propone dar prioridad en caso de problemas a las conexiones con las islas. Creo que es algo que se puede analizar, incluso cuando se analiza el servicio público, como es natural, están incluidas las necesidades de comunicación de las islas y de Ceuta y Melilla. También ha planteado cuál ha sido el efecto del comportamiento de los controladores. Le vuelvo a decir que una cosa fueron los acontecimientos del día 2 al día 3 y otra cosa los acontecimientos del día 9, por los que yo he pedido la comparecencia.

El señor Jorquera plantea que como ya tomamos medidas en las carreteras, ¿por qué tenemos que tomar más? Son complementarias y, además, han funcionado correctamente todas las medidas que tomamos en las carreteras. Por lo tanto, cuando ha habido nevadas de una importancia similar a la que ocurrió en 2005 no se han producido problemas. Eso no quita que se puedan producir, pero hay muchos más medios. Hay un protocolo según el cual Tráfico y el subsecretario o la subsecretaria —cuando se implantó en 2005 era una subsecretaria, doña Soledad— del Interior tomaban el mando único de todas las decisiones en relación al tráfico y a las carreteras, y todos nos ponemos a la orden de aquellos que tienen el mando único. Eso se decidió en 2005 y hoy precisamente le he comentado cómo ha funcionado ese protocolo. De hecho, de ahí viene el acuerdo para la Comunidad de Madrid y se convocan reuniones por parte de la Delegación del Gobierno y por parte del Ministerio del Interior —es el subsecretario el que convocó—. Por lo tanto, no hemos tomado medidas similares sino medidas adicionales —como le he explicado—, como ver cuáles son las condiciones en que podemos dar mayor movilidad tanto a los responsables de tráfico como a las quitanieves, estableciendo más posibilidades de conectar ambas partes de la autovía cuando hay mediana o tener controlados todos los efectivos, de tal manera que nos ayuden a ubicarlos y a moverlos en la medida en que sea posible, porque saben ustedes que están ubicados donde se espera que haya nevadas. Si se espera que haya nevadas en un punto A y la nevada es en un punto B, hasta que llegamos al punto B tiene que pasar el tiempo necesario. Por eso son tan importantes los pronósticos y por eso se debilita tanto el protocolo de actuación si la meteorología no se comporta como las previsiones tenían establecido, porque todos los medios están articulados de acuerdo con un determinado nivel, con un determinado problema y en un determinado sitio. Si la borrasca cambia de dirección —y vuelvo a decir que no soy experta en esto, pero creo que eso no lo puede saber nadie—, se plantea un problema como el que se nos planteó estos días.

Del modelo aeroportuario —del que también han hablado varios intervinientes— ya hemos hablado aquí, pero no tiene nada que ver con lo que hoy se plantea. Es más, pudimos coordinarnos mucho mejor con los aeropuertos porque trabajan en red. Por lo tanto, la solución aeroportuaria que buscamos el día 9 fue mejor precisamente porque hay una conexión y, en este caso, una

coordinación total con un mando único sobre los aeropuertos. No tiene nada que ver. En todo caso, es positivo el modelo que está implantado.

El señor Jorquera hace una afirmación y voy a tratar de sacarle de su error, porque dice que los aeropuertos gallegos tardaron una semana en estar operativos. Quiero contestarle, señor Jorquera, que los aeropuertos gallegos no tuvieron especiales problemas. El problema fue en Barajas. Barajas estuvo cuatro horas cerrado y son las compañías las que deciden sus prioridades y sus conexiones. Por tanto, no es un tema achacable, en este caso, al Ministerio de Fomento. Es verdad que tampoco hubo especiales problemas en los aeropuertos gallegos comparado con lo que sucedió en Barajas. Todo estaba prácticamente normalizado. El día 11 —usted dice una semana— había 93 vuelos programados; se cancelaron 2 y operaron el 97,8 por ciento de los vuelos. Así que la persona que le haya dado la información no le ha dado una información exacta, porque estos son los datos del funcionamiento de los aeropuertos.

El señor Jorquera también ha hablado de un tema que no es del día de hoy. Me pregunta, primero, por la venta de una compañía a otra de la AP-9. Francamente, no creo que sea este el sitio para tratar el tema. Pero, efectivamente, lo que sí tienen las concesionarias es la obligación de darle el mejor servicio, el servicio más adecuado, al usuario. Y si no es así, pasa como con las compañías aéreas: se abre un expediente informativo y se le sanciona. Efectivamente, respecto al caso que usted denuncia, parece que hay indicios en este sentido. En definitiva, en ambos casos, el de la A-66 y el de la AP-9, se están analizando los hechos y, en su caso, se hará una propuesta de sanción; de acuerdo con los actos llevados a cabo por la concesionaria, se determinará si hay infracción y, en su caso, se sancionará.

En cuanto a su otra pregunta sobre la AP-9, tema que no tiene nada que ver con el objeto de la comparecencia de hoy —el objeto de la misma es cómo afectó la nevada a la Comunidad de Madrid y la AP-9 está en Galicia, por eso le digo que no tiene nada que ver con el tema de hoy—, no tengo ningún problema en decirle que ya estamos trabajando para llevar a cabo la construcción de una vía libre de peaje, que los proyectos se están redactando o en licitación —son cinco— y que al mismo tiempo tratamos de llegar a un acuerdo con la concesionaria anterior de la AP-9 para llevar a cabo su ampliación, pero en medio de todo esto se han producido otros acontecimientos ajenos al Ministerio de Fomento que harán que retomemos las conversaciones cuando toda esa operación esté cerrada, en su caso, con la nueva concesionaria.

Señor Llamazares, creía haberle contestado ya pero usted constata que no hay autocrítica. Señoría, yo le digo que toda mi intervención ha sido un análisis de los hechos y de los problemas, y todo lo relativo a los problemas ha sido autocrítica. Asimismo la autocrítica va incluida en las medidas adicionales que tenemos que tomar porque seguramente las tendríamos que haber tomado con anterioridad. No me atrevo a analizar nada más porque si no usted me dirá —lo tengo entrecomillado aquí— que hago una acusación velada de mis propios compañeros. Señoría, no acuso a nadie, solamente no asumo lo que no depende de mí. Por tanto, del relato de los hechos… Sí, sí, mírelo, lo ha dicho. Estoy segura porque lo tengo escrito. **(El señor Llamazares Trigo: Sí, eso sí lo he dicho.)** Además me dice: Pretende atribuir la responsabilidad a los gobiernos autonómicos. Señoría, nada más lejos de mi intención. Si le sirve mi palabra, bien y, si no, puede usted seguir con esa idea. Solamente le diré que es mi intención, y así lo hago —convierto en realidad esa voluntad y esa intención—, no asumir las responsabilidades de los gobiernos autonómicos porque eso sería incluso inconstitucional. Por tanto, no entro en el ámbito de las competencias de las autonomías ni de los ayuntamientos, por mucho que algunos no solamente lo desearían sino que han actuado —no me estoy refiriendo a usted— para sembrar confusión entre los ciudadanos y piensen que todo lo que pasa en las carreteras es culpa del Ministerio de Fomento, aunque al Ministerio de Fomento solo le corresponda un 16 por ciento de las carreteras. Por tanto, incluso puede tratarse de una responsabilidad compartida.

Señor Llamazares, ya que usted duda de mi intención le voy a decir que en el caso de Madrid creo que se trata de una responsabilidad compartida por todos los responsables de las carreteras y del tráfico de Madrid; compartida por todos. Que la responsabilidad venga producida por el hecho de que lo supiéramos o no a tiempo es otra cosa, pero le puedo asegurar que el problema que se produzca en una autovía estatal afecta al tráfico de Madrid y el problema del tráfico de Madrid afecta a la autovía estatal. Por tanto, no se trata de derivar responsabilidades, pero sí les pido —y en este caso voy a hacer una frase coloquial de esas que tanto me critican aunque después oigo que las dicen los demás y a todos les parece bien; la voy a decir, me voy a atrever porque si no terminaría no siendo yo— que cada palo aguante su vela porque yo no soy —iba gastar la broma del candelero, aquella frase que dijo Sofía Mazagatos— el candelabro de todas las velas; soy el soporte de las velas, de las competencias del Ministerio de Fomento.

Señor Llamazares, me ha preguntado qué pasó desde que se detectó el cambio de rumbo e intensidad de la borrasca y se activaron los protocolos. Ya le he explicado que cada caso es distinto; en las carreteras se actúa de una manera y en el ferrocarril de otra distinta, pero creo que usted me pregunta más por el aeropuerto. En todo caso, la Agencia de Meteorología es la que activa el nivel de alerta. Tenía nivel amarillo y a las 7:00 de la mañana detectó el cambio —me puedo equivocar porque esto es lo que me han dicho que ha pasado, esto ya no depende de mí—; a las 7:30 la agencia activó el nivel naranja; a las 8:29 la Delegación del Gobierno activó el nivel de emergencia 1 —estábamos en 0, que era la preemergencia—, y a las 8:59 la comunicación llegó a la Demarcación de Carreteras; por lo tanto, ya estaba pasando y

ya había mucho menos margen de maniobra. Vuelvo a decirle que eso no significa que se hayan equivocado unos ni otros, sino que ha sucedido algo en lo que todos hemos tenido poco margen de maniobra.

Quiero decirle que en Barajas solamente trabajamos Meteorología y nosotros, y nos ayudaron el Ayuntamiento de Madrid y la UME. Alguien, creo que ha sido el señor Ayala, lo ha comparado con Torrejón, y comparar el aeropuerto de Madrid-Barajas con el de Torrejón, francamente no se sustenta. Solamente le puedo sonreír porque, primero, lo que ha dicho no es verdad, estuvo cerrado, pero, dicho eso, ¿cómo se puede comparar un aeropuerto donde los vuelos son militares o ejecutivos y tienen una intensidad digna del aeropuerto, pequeñita, con el aeropuerto de mayor intensidad y uno de los aeropuertos más grandes de Europa y del mundo? En el aeropuerto de Barajas, en la medida que va nevando —tengo aquí una foto que se la voy a mostrar para que vean cuál era el nivel de visibilidad porque por lo visto no se creen lo que dicen los responsables del aeropuerto; algunos de ustedes estoy segura de que sí se lo creen, pero otros no y me parece importante; tengo aquí una foto de cuál era la visibilidad, que la voy a repartir a todos para que vean las quitanieves trabajando y el avión—, las quitanieves tienen que trabajar donde están operando los aviones. Y si ni siquiera ven ellos, imagínense cómo pueden ver los controladores, o sea que es una cuestión muy delicada. Si están aterrizando aviones, no puede haber quitanieves, y si hay quitanieves, no pueden aterrizar aviones, y si nieva mucho y no se ve, no puede operar nadie en las pistas por motivos de seguridad, o sea que no se puede quitar la nieve de las pistas aunque los aviones puedan aterrizar con una visibilidad, como dice usted, de cien metros. Eso lo dice usted, yo le digo que mientras la responsabilidad sea nuestra eso nunca va a ser así. Pero, dicho esto, no podrían aterrizar en un sitio donde están quitando el hielo o la nieve y, si nieva mucho, no da tiempo a quitarlo y a que se retiren las quitanieves. Eso no es que pase en España porque el Ministerio de Fomento y esta ministra tengamos un nivel más bajo de desarrollo, hablando desde el punto de vista administrativo o competencial, eso ocurre en todos los sitios del mundo. No se empeñen ustedes en decir tal cosa, porque cualquiera que conozca la operativa de los aeropuertos sabe que por falta de visibilidad incluso tienen dificultad para conducir los coches en una carretera, cuanto más en una operación como la que estamos hablando. Esta foto se la voy a dar, señorías, para que vean ustedes cuál era el nivel de visibilidad con que se trataba de operar y que se tomó la decisión acertada. Por lo tanto, espero, señor Llamazares, haberle tranquilizado, por lo menos le he dado información para ello, para que sepa por qué fuimos tomando las decisiones. Ya sé que usted prefiere todas las explicaciones que ha dado la vicepresidenta pero he de decirle que hemos dado las mismas, o sea que eso debe ser algo más subjetivo que objetivo porque hemos dado las mismas explicaciones; además, la información que da la vicepresidenta, como es natural, es sobre todos los ministerios afectados y cuando alguien me pregunta a mí que quién coordina, le digo que a todos los ministerios los coordina la vicepresidenta, pero el mío lo coordino yo. Eso es lo que hay. Mi responsabilidad, señor Macias —por cómo ha reaccionado sé que ha sido usted quien ha hablado de esto—, es todo aquello que afecta a Fomento. Me dicen que ha sido el señor Ayala; hoy no doy una respecto a sus intervenciones. Perdonen.

Me preguntan ustedes cuál es el principal fallo. Nosotros creemos que un gran fallo en las carreteras ha sido la coordinación; por eso le digo que cada uno hemos tenido parte de culpa, que afectan unas a otras y que no se puede ver como algo aislado. La M-45 fue la que más tardó en funcionar de toda la red de carreteras en Madrid, estatales, autonómicas, provinciales, todas las que ustedes quieran coger como comparación. Cojan ustedes los partes de la Guardia Civil —que espero que al señor Ayala no le parezcan orientados hacia el Partido Socialista— de lo que ha ido pasando en cada carretera, y es tan fácil como analizarlos, ver las horas en que han estado cerradas las carreteras, los problemas que han tenido y por qué. Eso lo dicen los partes de la Guardia Civil y de los responsables de Tráfico. Así pueden saber perfectamente si el problema fue que se acumuló nieve o que se cruzó un camión. Ahora, señor Ayala, no puede ser que usted diga que en la red de carreteras del Estado, que además es magnífica, no funcionaron los quitanieves y que todo funcionó mal por culpa del Ministerio de Fomento, y que donde gobierna el Partido Popular se cruzan camiones. Se cruzan camiones en todas, se acumula la nieve cuando se cruzan camiones en todas, cuando hay un embotellamiento hay problemas en todas. Sonrío —y lo siento por el que me ha pedido que no la cite— porque la presidenta de la comunidad dijo literalmente: Nuestras carreteras no tienen ningún problema, solamente que hay coches y hay que quitarlos. Eso pasaba en todas las demás. Lo dijo literalmente así, lo he visto directamente en la televisión, nadie ha malinterpretado las palabras. Es una pieza magnífica para después enmarcarla sobre cuál es la diferencia entre los problemas de las carreteras de aquellos sitios donde gobierna el PP o son responsabilidad del PP y los problemas de las carreteras del Gobierno de España y más concretamente del Ministerio de Fomento. El principal fallo es el protocolo de coordinación de todas las carreteras que están conectadas, porque o nos conectamos todos y coordinamos nuestras actuaciones o, llegado un momento, es difícil solucionarlos. No es lo mismo una carretera comarcal, por donde pasa la quitanieves, se quita la nieve y no ha pasado nada, que una red de carreteras por donde están pasando 1.700.000 vehículos; no es lo mismo por las posibilidades de movilidad de los medios que tienen que solucionar el problema, por ejemplo, la grúa que tendría que ir a ayudar al camión que ha hecho la tijereta, que se cruza el camión y se queda en un lado la parte articulada y en otro la cabina. En ese momento tiene que llegar una grúa que deje

expedita la carretera y para eso tiene que contarse con posibilidades de llegar. ¿Ahí qué ha fallado? Pues que si hubiéramos tenido más conexiones en la mediana, habríamos podido agilizar todos aquellos problemas que se estaban produciendo en el tráfico. Por lo tanto, en cuanto a las medianas de las carreteras que son responsabilidad del Ministerio de Fomento, fallo del Ministerio de Fomento y de esta ministra; en cuanto a las medianas de las demás carreteras que no tengan esas conexiones, es responsabilidad de otros, que no los voy a citar.

Otra cuestión importante es que tenemos que seguir insistiendo en el transporte público, y en eso espero que el señor Llamazares esté de acuerdo conmigo. Sin que sirva de precedente, señor Llamazares, creo que coincidiremos en que todos los esfuerzos que hagamos en el transporte público son pocos. Uno de ustedes ha pedido que haya una mayor educación ciudadana. Esa es una de las medidas que ha dicho la vicepresidenta, así que bienvenida sea, pero ya se había aprobado en Consejo de Ministros. Pero yo voy más allá: no solamente educación ciudadana sino también fomento del transporte público, que evitará que entren 1.700.000 vehículos en Madrid.

El señor Llamazares me ha planteado la necesidad de la trasposición de una directiva referente a las tripulaciones. Ese, como sabe perfectamente el señor Llamazares, es un tema muy complejo en el que tenemos que llegar a un acuerdo con colectivos y lo queremos hacer con la suficiente mano izquierda, si me permite que utilice el símil, para que no haya problemas, porque los problemas que haya se convierten en inconvenientes para los ciudadanos. Por eso, en muchos casos ustedes piden una contundencia que nosotros intentamos tener pero de otra manera para que no haya un conflicto abierto que derive en un problema para los ciudadanos, en una deficiencia de la prestación del servicio al ciudadano. Estamos trabajando para la trasposición y —para que usted también lo sepa— con el Ministerio de Defensa, que también tiene que estar de acuerdo con la trasposición de la directiva.

Hubo problemas con la descongelación de aviones, eso se lo he leído a usted en los medios de comunicación. No tenemos ningún inconveniente en analizar si hay que ampliar las plataformas y los equipos que tienen los encargados de quitar el hielo de los aviones, que en el caso de Barajas es Iberia. No tenemos ningún inconveniente en analizarlo y tomar las decisiones adecuadas. Además, el aeropuerto de Madrid cada vez tendrá mayor tráfico y aunque sea cada equis años —cada uno de ustedes ha destacado una periodicidad— nevará; incluso a la nevada hay quien la ha llamado una nevadita, será que está acostumbrado a nevadas mayores o que vive en Huesca, pero yo, que vengo de Málaga, antes de saber los problemas, estaba entusiasmada con la nevada, me pareció preciosa, pero intensísima; todo depende del color del cristal con que se mire y a aquellos que están acostumbrados a las grandes nevadas les parecerá chica y a otros nos pareció importante. De hecho, habiendo duplicado todos los medios que tiene el aeropuerto, ustedes consideran que fueron pocos, así que fíjense si fue importante la nevada. Eso solo para que lo analicen ustedes.

Agradezco al señor Beloki su comprensión. Ha hablado de los controladores sobre lo que ya he contestado. Ha hablado también de quién tiene que centrar los temas si la vicepresidenta o yo. Saben perfectamente cuál es el reparto de competencias en el Gobierno y cada uno toma, como es natural, sus decisiones. Vuelvo a decirle, la vicepresidenta coordina a todos los ministerios y en el Ministerio de Fomento la responsable de coordinar a todas las secretarías de Estado, direcciones generales y demás soy yo.

El señor Macia nos ha hecho un análisis exhaustivo e intensivo de lo que decían los medios de comunicación. Señor Macia, perdone mi atrevimiento, pero yo he venido aquí a darle información a usted y en lo que se tiene que basar para llegar a conclusiones no es en lo que dijeran los medios, sino en lo que me haya oído a mí, a no ser que ya viniera con las conclusiones decididas. Le he explicado lo que pasó, le he dicho los medios, le he dicho los fallos y usted ha hecho un análisis de la prevención, del material disponible y me ha comentado algo a lo que quiero responderle. Yo solo le he dado un dato de las reclamaciones que ha habido y no sé por qué ha tenido tanta respuesta. Me parece sorprendente. Lo que he hecho es animar a los usuarios, utilizando el foro donde estamos, a que denuncien los hechos para poder actuar todavía más. Y el señor Macia me ha dicho: no denuncian porque ustedes no actúan. Le voy a dar los datos, por ejemplo, de Renfe. Ha hablado usted de los servicios regionales de Cataluña, que se llaman de media distancia. Ha habido 4.534 reclamaciones de los viajeros de media distancia, de las que 4.352 han sido contestadas. Es decir, un 96 por ciento. No creo que este nivel de respuesta sea para desalentar a nadie. Por si acaso, yo los aliento. Lo que sí le pido es, respecto a este amigo suyo que ha hecho tanta denuncias y a las que no le han contestado, que me las dé a mí y ya verá como se le contesta inmediatamente. Ustedes como diputados tienen la obligación de trasladarnos cualquier cosa y nosotros estamos muy agradecidos de que nos pongan al día de todos aquellos casos que no nos lleguen a nosotros. Me comprometo con usted, señor Macia, a inmediatamente después de que ustedes nos pasen la información darle respuesta. Ha planteado lo de AESA, si hay o no respuesta. Le voy a hacer una propuesta. Como está aquí el secretario de Estado de Transporte, responsable de AESA, él ya sabe que este compromiso mío es una obligación. AESA tendrá que venir al Parlamento a dar los resultados anuales, no cada quince días, señor Macia, porque además de dar información, la gente tiene que trabajar y la responsable de AESA no va a estar viniendo al Parlamento cada quince días, si me permite usted la sugerencia. Vendrá todas las veces que ustedes pidan, pero me parece que sería bueno que viniera semestral o anualmente para hacer un balance del resultado de las investigaciones.

El señor Macias ha insistido en que no he pedido disculpas; como no sé lo que entiende él por pedir dis-

culpas… Después ha calificado la nevada como nevadita. No sé si es que no estaba aquí o si le pilló aquí está acostumbrado a esa intensidad de nevada. Efectivamente, ha sido el señor Macias —señor Llamazares, le pido disculpas; ha debido ser porque estaban en los extremos y lo he asociado, de una forma disléxica, pero lo he asociado— el que dice que yo no soy quién para hablar de la presidenta de la Comunidad de Madrid. Yo no sé cómo entiende el señor Macias la forma de hacer política o si está pensando en otra cosa; la verdad es que no solamente soy quién, sino que lo soy porque ustedes me han preguntado qué ha pasado. Pero no soy quién porque no he dicho lo que ha pasado en relación con la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, usted venía con la idea puesta y se lo voy a explicar, por si ha tocado de oído y no tiene la partitura delante, para que sepa a qué viene eso. Por la mañana, cuando ya estaba con muchos problemas la M-45 y también la calle 30 —del Ayuntamiento de Madrid, que forma parte de esa red de la que estamos hablando— salió la presidenta de la comunidad y preguntó a los ciudadanos qué estaba pasando. Yo le dije que ella era la que tenía que dar información de la M-45. Como usted, además, pertenece a un partido que debe defender la asunción de competencias de cada comunidad autónoma, creo que sabrá perfectamente que mi exigencia de explicación a los ciudadanos de las carreteras —que había muchas más— con problemas de la comunidad autónoma era lo más normal del mundo, sobre todo cuando ella públicamente —la presidenta de la comunidad autónoma— había pedido explicaciones incluso de lo que estaba pasando en carreteras de su responsabilidad. Espero que eso le haya servido para darle respuesta de quién soy yo para hablar de las carreteras autonómicas. Si observa, verá que yo no he hablado para nada de la Comunidad de Madrid en Barajas, porque no tiene ninguna responsabilidad; si la hubiera tenido, hubiera hablado, por lo menos insinuando su responsabilidad. Espero que, en este caso, tampoco le hubiera parecido mal a usted, porque lo que no puede ser es que las comunidades autónomas tengan competencias y no sean responsables de su ejercicio. Estoy segura de que usted estaba mal informado porque si no no me hubiera pedido explicaciones de esa forma, con esa vehemencia.

Usted, hablando de cercanías de Barcelona —y lo quiero aclarar para el resto de los diputados—, se ha referido a una persona. Dice: cesaron a un funcionario que era el mejor. Menos mal que hemos tenido un funcionario bueno **(Risas.),** porque nunca le he oído decir que había alguien bueno hasta que se ha ido. Señoría, esa persona era responsable de las cercanías de Barcelona y fue el responsable de dejar un tren en un túnel sin atender a los ciudadanos. Por lo tanto, la decisión de cese de Renfe —que es la empresa de la que dependía— fue muy acertada. Yo no la tomé, pero la avalo. No sé si ese énfasis con el que usted defiende a esa persona, a ese trabajador —que, por cierto, tiene todos mis respetos— tiene algo que ver con lo que se decía de que era de CiU. Se lo digo por si no lo sabía. **(El señor Macias i Arau: Del PSC. Lo ha contratado el PSC.— El señor Llamazares Trigo: Socio convergente.)** A mí me han dicho que era de CiU y yo no lo cambio. Esa es la información que yo tenía, pero si era del PSC con más motivo verá usted que no tenemos favoritismo con ninguno. Así que le queda claro. Se tomó esa decisión por eso que ustedes exigen de darle el mejor servicio al ciudadano —que también lo exijo y lo comparto yo y todo mi equipo directivo— y cuando vemos que alguien falla en esa labor incluso de respeto al ciudadano. Porque seguramente él no tenía la culpa de que el tren se quedara parado en mitad de un túnel, pero lo que sí es verdad es que no se puede tener a los ciudadanos una hora y media metidos en un túnel sin ninguna explicación. Como eso no se hizo bien, se quito al responsable por parte también de los responsables de ese responsable que era Renfe.

Ahora ya pasamos al señor Ayala. Esta vez ha estado usted flojito, señor Ayala, lo siento, **(Risas.)** debe ser que no le gusta el tema o que ya está cansado de que le pongan deberes para que actúe contra mí; o las dos cosas o ninguna. Dicho eso, le voy a dar las gracias porque me ha hecho usted un gran favor; usted cree que me insulta, pero me ha hecho un gran honor al compararme con el presidente del Gobierno, ya quisiera yo parecerme a él. Por tanto, en aquello en lo que usted me vea comparable o parecida, se lo agradezco, porque seguro que tiene que ver con que usted me mira con buenos ojos. **(El señor Ayala Sánchez: No le quepa la menor duda.)**

Le tengo que aclarar algunas cuestiones para ayudarle cuando en su partido le obliguen a seguir metiéndose conmigo y con mi política, para que todavía le cueste más hacerlo. Ha hablado de los controladores, que entiendo que ha quedado claro. Me ha dicho que yo sé todo lo que está ocurriendo; espero saberlo casi todo, porque estoy segura de que todo no lo sé. Por tanto, en la medida en que lo conozco, efectivamente, como usted me ha pedido, actúo en consecuencia. Por eso, como ustedes han solicitado el resultado de todo el análisis que hemos hecho, le tengo que decir que no he creído necesario cesar a nadie a la vista del análisis de los hechos. En mi ministerio, mientras yo sea responsable, no se cesa por cesar, simplemente vemos en cada momento lo que es necesario, e incluso siendo personas muy válidas entendemos que puede haber alguien que lleve mejor esa gestión, y lo hacemos con una única finalidad, que es la del servicio al ciudadano.

Ha hecho usted una serie de descalificaciones en las que ni siquiera voy a entrar. Creo que solamente se merece que le diga que ha sido miope —políticamente hablando—, hasta poco ambicioso en lo que tienen que ser los horizontes de nuestro país, dentro y fuera de él. Por tanto, señor Ayala, creo que huelga esa intención, intervención tras intervención suya, de buscar entrar en la lucha cuerpo a cuerpo para descalificar, que entra en una estrategia que yo no le voy a facilitar. Así que búsquese usted otro argumento y busque la respuesta en los resultados de mi gestión; ahí la verá perfectamente y

sabrá por qué hago una cosa u otra. Pero huir no he huido en mi vida, que es por lo que muchas veces ustedes me critican y por lo que me llaman todo tipo de cosas y me dirigen miles de insultos diarios que aguanto con una paciencia digna del santo Job, que creo que este idioma lo entenderá. Por tanto, quiero decirle, señor Ayala, que zapatero a tus zapatos, es decir, que voy a lo mío, voy gestionando y hago las cosas como mejor sé y sabemos, porque yo no lo hago sola.

Señor Ayala, critica los planes; por tanto, hay planes. Lo digo porque previamente han dicho que no hay planes. Ahora ya los planes están mal hechos, pero por eso hemos dicho que vamos a modificar la parte del plan que ha fallado. Ustedes se plantean sistemáticamente por qué no se hizo esto antes; pues porque no se supo. ¿Por qué no se supo? Alguien ha preguntado si creo en Dios o dejo de creer, pero les diré que no se supo porque excepto aquello que define el tiempo fue algo inesperado para todos, incluidos la Comunidad Autónoma de Madrid y su ayuntamiento, que lo han dicho públicamente. Me gustaría comentarle, en este análisis de cómo funcionan unas carreteras y otras, en esa especie de exaltación que ha tratado usted de trasladar sobre lo bien que funcionan las carreteras autonómicas, que en la red de carreteras del Estado hubo veinte con nivel rojo en los 670 kilómetros y dos con nivel negro; pero en las carreteras de la Comunidad de Madrid, que son 2.600 kilómetros, hubo cuarenta y cuatro. Es decir, con nivel rojo veinte en la red del Estado y cuarenta y cuatro en la Comunidad de Madrid; con nivel negro, dos en la red del Estado y diez en la de Madrid. Creo que eso es importante decirlo. Esto pasó desde las 07:53 hasta las 17:18. Por tanto, en las primeras horas de la mañana, las carreteras de Madrid que tenían problemas de circulación eran precisamente las de la Comunidad de Madrid. Lo digo porque han querido trasladar la información de que la causa de los problemas de las carreteras de la comunidad era la red de carreteras del Estado. Las causas fueron conjuntas, pero empezaron en la Comunidad de Madrid. Cuánto menos entremos en esta especie de conflicto de qué ha pasado en cada caso, creo que facilitamos la cooperación y la colaboración entre todos. Por eso, en mis primeras declaraciones no dije prácticamente nada de la situación de las carreteras y le constará, señor Ayala, que lo sabía, y además sabía que ustedes estaban tirando por esos derroteros. Es más, en cuanto a las afecciones y a los problemas, quiero decirle que hasta las 21:18 la M-45 fue la única que no había recuperado la normalidad, mientras que las de la red de las carreteras del Estado a las 16:45 ya se habían normalizado. Han planteado qué pasaba con los accesos por carretera al aeropuerto de Barajas y ha vuelto a hacer usted una referencia a la catenaria. Le insisto, lo único que ha hecho en la estación de la T-4 de cercanías la Comunidad de Madrid es poner la catenaria e instalar la vía. Usted ha hecho referencia a que funcionó perfectamente el servicio ferroviario. Enhorabuena, me alegro; igual de bien que funcionaron nuestros servicios ferroviarios. Esta vez ha sido un problema de carreteras, señor Ayala. Por tanto, cuando la responsable de las carreteras autonómicas desvía el tiro, es que no solamente no está pidiendo disculpas, sino que no está asumiendo su responsabilidad. Yo escuché cómo se comentaba que lo único que funcionaba en Madrid era el metro que iba a la T-4. Francamente, no. Ninguno de los accesos al aeropuerto de Madrid estaba colapsado, estaban colapsados antes. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Cinco horas!)** Las calles, antes. Los accesos, antes**. (El señor Ayala Sánchez: Cinco horas ha tardado la diputada.)** Lo que usted diga. Cojan los partes de tráfico y demuestren que lo que dice una diputada es contrario a lo que dice la Dirección General de Tráfico. **(El señor Ayala Sánchez: ¡vaya, la diputada miente!)** Yo no sé dónde estuvo la diputada ni voy a entrar en esa disquisición, solamente le digo que al aeropuerto de Madrid se accede desde la A-2, Madrid-Barcelona, que es competencia del Estado; la calle 30, que es competencia del ayuntamiento; la M-40, de circunvalación de Madrid, competencia del Estado —por cierto, ofrecida su transferencia a la presidenta de la comunidad—; la autovía M-45, competencia de la Comunidad de Madrid; y, para el entorno exterior, la M-50, competencia del Estado. Estas conectan con la M-11, la M-12, la M-13 y la M-14, todas de competencia estatal. Los viales internos del aeropuerto son los que distribuyen el tráfico ya dentro del aeropuerto. En la red de carreteras competencia del Estado, según los informes de la Dirección General de Tráfico, que están al alcance de todos los diputados, hubo retenciones con paradas reiteradas y prolongadas —según el tenor literal de lo que dice la Dirección General de Tráfico— de la M-40 entre las 08:00 horas y las 13:30, es decir, cinco horas y media. Pero de la M-40, no de las que acceden al aeropuerto que, como he dicho, son las M-11, M-12, M-13 y M-14. Esas son las que acceden al aeropuerto, y en cuanto a las otras —en ningún momento lo he negado y ahora le voy a dar el dato—, la M-50, entre las 11:05 y las 13:50; dos horas y cuarenta y cinco. La calle 30, que es municipal, con paradas reiteradas y prolongadas entre las 09:00 y las 14:00 horas, es decir, cinco horas. Donde se produjo un colapso importante fue en el nudo de Manoteras, que provocó el atasco de la A-1, Madrid-Burgos, que se extendió 20 kilómetros. Y en otra autovía, en la M-45 —ninguna de estas son de acceso, todas estas son las que dan acceso a las de acceso— se registraba circulación lenta con paradas reiteradas entre las 10:47 a 14:30 —con una circulación muy lenta— y entre las 14:30 a 21:00, y ya le he dicho cuándo se quitó la restricción y los problemas que había en el acceso previo a los accesos del aeropuerto. Torrejón estuvo prácticamente cerrado todo el día, además no es comparable, bajo ningún concepto, con el funcionamiento y la operatividad de Barajas. Ese es un intento de engañar a los ciudadanos diciendo Torrejón, que está al lado, no tuvo problemas, Barajas lo tuvo, cuando no es algo comparable.

La previsión, señor Ayala, y quizá lo he inducido yo a error… Señor Ayala, cuando usted habla no quiere que

hablen, pues aplíquese usted la misma medida, lo digo porque a usted eso le molesta, a mí no. Para que lo tenga en cuenta. **(El señor Ayala Sánchez: A mí no.)** Sí, sí, acaba de protestarle al presidente. La previsión de la capa era de 8 centímetros según el señor Ayala **(El señor Ayala Sánchez: No, según usted.),** a lo mejor también me he equivocado yo, era de 2 centímetros. La previsión era de 2 centímetros. Usted no se preocupe, señor Ayala, que yo cada vez que me equivoco, lo asumo; lo que no voy a asumir son sus equivocaciones. Por tanto, para que quede ya cerrada esta primera intervención, diré que el señor Ayala, a falta de otros argumentos, ha utilizado una frase que seguramente dicha por mí estaría muy mal vista, pero dicha por él no tiene la misma crítica: aquí no hay nadie que dé la cara. Lo ha dicho el señor Ayala, que no yo. Pues en su argot, la cara la he dado yo, que soy ministra de Fomento, y la cara la ha dado la vicepresidenta primera del Gobierno. Así que, señor Ayala, lo bueno es que siempre utilicemos la misma vara de medir. Si a usted no le gusta que le interrumpan, no interrumpa; si a usted no le gusta que de alguna manera se traten los temas con frivolidad, no lo haga; y sobre todo respete a los ciudadanos dando una información veraz y cierta y no manipulando todas las cuestiones simplemente para dar un uso partidista también a un problema que han tenido los ciudadanos, que ha sido un problema meteorológico. **(Varios señores diputados: Muy bien.—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** De nuevo turno para los grupos por un tiempo máximo de tres minutos. En primer lugar, tiene la palabra el Grupo Mixto, señor Perestelo.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ:** En absoluto he planteado que usted ha dado poca información, señora ministra. Usted ha dado una información exhaustiva, larga; lo que planteaba era otra cosa. De la misma manera, señor De la Encina, no dije que los medios fueran escasos, no he evaluado los medios que la ministra ha puesto de manifiesto en la comparecencia; lo que preguntaba a la ministra era si habían sido activados en un fin de semana con la antelación o rapidez suficiente para dar respuesta a la situación que se planteó.

Señora ministra, pedir disculpas no es autocrítica; pedir disculpas es decir: me he equivocado, perdonen. Autocrítica es analizar la actuación en el marco de sus competencias y detectar y manifestar en sede parlamentaria si ha habido fallos en esa gestión que corresponde a su ministerio, porque a lo mejor no hay errores y por tanto no tiene que haber autocrítica. Usted en su intervención, en su larga exposición, en su larga información no habló de errores en la gestión de su departamento, luego si usted entiende que no hay errores, no tiene que haber autocrítica y, por tanto, retiro mi petición de autocrítica. En su segunda intervención ha hablado de un tema de coordinación entre instituciones, de una nueva ley de protección civil, de las medianas, de incorporación de quitanieves, habló en definitiva del acuerdo del Consejo de Ministros manifestado públicamente por la vicepresidenta del Gobierno. Quiero formularle dos preguntas, una que me preocupa mucho. Somos usuarios del avión todos los días —ayer tuve que utilizar dos aviones para estar hoy aquí y mañana tengo que utilizar dos aviones para llegar a la isla donde vivo— y me preocupa que usted pretenda manifestar en el discurso que los portavoces de los grupos le hemos dicho que usted tiene que obligar a los pilotos a operar en relación con los 100 ó 200 metros de visibilidad y otras condiciones, porque tenemos entendido otra cosa, que AENA establece parámetros de operatividad, niveles de operatividad de los aeropuertos y son las compañías aéreas las que, de acuerdo con el protocolo con sus pilotos, establecen la operatividad o no de esas rutas o de esas líneas de esas compañías. Porque hay un tema muy importante para los que utilizamos diariamente el avión, si hay alguien que obliga a los pilotos por encima de esos acuerdos de niveles de seguridad. Quiero que en esta segunda intervención pueda aclararlo, porque creo que ningún portavoz ha manifestado que usted tenía que haber obligado a los pilotos a volar en condiciones adversas, cuando explicaba el tema de los 100 ó 200 metros, y nos gustaría saber si el protocolo funciona como le estoy diciendo o de otra manera, como me pareció entender en su intervención. También le pregunto por cuarta vez —dos veces en la comparecencia anterior y dos veces en esta de hoy y no me ha contestado— si piensa cumplir —porque es importante para Canarias, ya que el aeropuerto de Barajas probablemente sea el más importante para Canarias— con el acuerdo alcanzado en el Senado en relación con la gestión de los aeropuertos; acuerdo que entiendo que sí se va a cumplir, aprobado por unanimidad tras una moción consecuencia de interpelación presentada por nuestro grupo parlamentario en el Congreso recientemente, por la vinculación que tiene el aeropuerto con un sector tan importante para la economía de Canarias y de España como es el turístico.

El señor **PRESIDENTE:** También por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señora ministra, en primer lugar y respondiendo a esa réplica general inicial que ha hecho a todos los portavoces, mi percepción es que el tono de intervención de todos los portavoces ha sido correcto y respetuoso, al margen de que sus intervenciones tuviesen mayor o menor carga crítica. Desde luego, le aseguro que yo en particular no practico el dicho italiano: Dios mío, qué tiempo, maldito Gobierno. No pretendo responsabilizar al Gobierno de todo, pero creo que en todas las cuestiones es importante analizar los problemas, analizar si se cometieron errores, delimitar las responsabilidades y extraer conclusiones para intentar responder mejor en el futuro. En ese sentido, me gustaría hacer algunas precisiones.

Nosotros pensamos que el modelo aeroportuario sí que tiene que ver con este debate, porque es evidente que un colapso en el aeropuerto central repercute en toda la

red. En ese sentido, le aclaro que yo no he dicho que los aeropuertos gallegos tardasen una semana en estar operativos. Dije que tardaron una semana en volver a la plena normalidad, que es distinto. Tengo aquí dos recortes de prensa; es cierto que son del 11 de enero. El caos de Barajas se extiende a Peinador, con vuelos cancelados y retrasos de siete horas, el día siguiente a los incidentes del día 9 en Barajas. Ocho vuelos se cancelaron en los aeropuertos gallegos, siete de ellos en Vigo. Esta información es del día 11, relativa al día 10. Por tanto, es evidente su repercusión en todos los aeropuertos de la red, pero le aseguro que una semana después aún había retrasos y alguna cancelación que era imputable al problema que se generó en el conjunto de la red aeroportuaria.

Por lo que respecta a los problemas originados en las infraestructuras gallegas, desde nuestro punto de vista, señora ministra, sí toca. Es cierto que usted solicitó la comparecencia para hablar de los problemas de Madrid. Pero dicho sea con todo el respeto, para nosotros Madrid no es el ombligo del mundo. Eso no quiere decir que seamos indiferentes a los problemas que se hayan generado en Madrid; por supuesto que no lo somos, no participamos de esa visión tópica que existe sobre el nacionalismo de que no nos interesa nada más que el patio de nuestra casa. Pero, para determinar si el problema de Madrid fue un hecho aislado o es sintomático de déficits estructurales a la hora de prever este tipo de situaciones y responder con eficacia a los mismos, es fundamental examinar cómo se comportó el resto de la red ante hechos similares, y los problemas en Galicia, como he expuesto en mi intervención, han sido reiterados en los últimos meses. Dicho esto, vamos a seguir con muchísima atención el resultado del expediente informativo que ha anunciado que se ha abierto a la AP-9. Le anuncio que nos reservamos futuras iniciativas parlamentarias al respecto y le recuerdo que el Gobierno tiene un instrumento precioso en su mano para que la empresa adjudicataria de la AP-9 cumpla con sus obligaciones y con compromisos como el que usted ha señalado con respecto a la ampliación de la AP-9, como es que el Gobierno tiene que autorizar el cambio de titularidad que se ha producido.

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

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Quiero agradecer su réplica a la señora ministra porque algo hemos avanzado. Tengo que reconocerlo, como reconoceré otras cosas a lo largo de mi intervención, implícitamente lo he hecho y también lo haré explícitamente. Hemos avanzado porque en su primera intervención usted no ha hecho un informe a la Cámara con respecto a lo que ha ocurrido; ha hecho un relato de hechos en el cual no había discusión en absoluto y al final se ha sacado de la chistera unas conclusiones que eran las conclusiones presentadas por la vicepresidenta del Gobierno. Pero lo importante en esta Cámara es que se establezca la discusión; es decir, a las disculpas —que nosotros consideramos que eran necesarias y que saludamos— tiene que ir unida, en nuestra opinión, la reflexión sobre los hechos, sobre los errores y las insuficiencias que se han cometido por parte del Gobierno. Usted no ha hecho eso en su primera intervención, pero lo ha apuntado en su siguiente intervención y mi grupo parlamentario lo saluda.

Segunda cuestión y como premisa. Señora ministra, usted no tiene ningún problema con mi grupo parlamentario como no sea el problema político, ni conmigo desde el punto de vista personal. Sí tengo una distancia importante con respecto a su gestión, porque creo que es una gestión muy insensible con los ciudadanos; y si para ello tomo nota de la sensibilidad con los grupos minoritarios, más aún. Incluso en los momentos en que éramos el apoyo a la mayoría de su Gobierno no había esa sensibilidad que reclamamos y, desde luego, no había tampoco una cercanía política, porque su política es constructivista en esta materia y no estamos de acuerdo con ella. Algunas cosas nos darán la razón y otras nos la quitarán con toda seguridad.

En tercer lugar, nosotros venimos aquí a hacer oposición. Somos oposición. El resultado electoral ha sido así. El otro día decía que el señor Rajoy ha perdido las elecciones y hace oposición. Nosotros hemos perdido las elecciones y hacemos oposición. Si las hubiéramos ganado no la hubiéramos nombrado ministra o ministro de Infraestructuras o de Fomento, pero no las hemos ganado y, por tanto, hacemos oposición. No nos vamos a sumar ni a la descalificación a priori —no nos hemos sumado a eso ni a pedirle en este caso su dimisión; no lo hemos hecho— ni tampoco nos vamos a sumar al ventilador, porque creemos que la política del ventilador deteriora el modelo de Estado que respaldamos, el modelo autonómico. Por tanto, sí creemos que debe haber una dación de cuentas, y en algunos casos de cuentas compartidas, pero en absoluto política del ventilador ni tampoco confrontación y descalificación a priori. En ese sentido, lo de *porco governo* no lo compartimos.

En cuarto lugar, y entrando ya a la discusión que ha establecido usted ahora en su segunda intervención, no casan en absoluto las medidas que propone el Gobierno en relación con la información por parte de Iberia y AENA y reclamaciones con su defensa cerrada de la información en esos días. Ha defendido de manera cerrada, no ha admitido ningún tipo de falla en los mecanismos de información del aeropuerto de Barajas y, sin embargo, uno de los temas fundamentales de la propuesta del Gobierno a nosotros nos parece que es una asunción de responsabilidad en materia de deficiencias de información. Por tanto, este tema debería clarificarse por su parte; es decir, si ha habido problemas de información y de atención a los ciudadanos o se quejan por gusto o de vicio, no sé.

Otra cuestión en la que me alegro que haya avanzado es la relativa al problema de la cooperación. Usted en ningún momento en su primera intervención ha hablado de déficits de cooperación. No ha hablado de problemas de cooperación en ningún momento. Le he preguntado por esa hora y media que pasa entre el último informe en materia meteorológica y la reunión del comité de crisis o del comité de cooperación. Esa hora y media es incomprensible, porque es la hora de entrada a Madrid y desde luego afecta de forma muy importante a la solución del problema. Dice usted que ha habido problemas en cooperación. Pues entonces hay una responsabilidad compartida de gestión. Habla usted de los protocolos. Los protocolos tienen sexo, señoría. Los protocolos tienen una responsabilidad. Alguien ha elaborado esos protocolos y si esos protocolos fallan habrá también una responsabilidad de gestión. Esas son las cuestiones que le quería plantear. No le he pedido en ningún momento ni que corte cabezas ni dimisiones ni nada de eso. Le pido que analice los fallos y le propongo que ponga encima de la mesa medidas para solucionar dichos fallos.

Termino manifestando el escepticismo de mi grupo parlamentario en cuanto a que de nuevo sea un problema de recursos —y aquí rectifico una intervención anterior que usted conoce porque la respondió en su primera intervención—. A tenor de lo que ha dicho hoy aquí, no tenemos el principal problema en los recursos. Es una cuestión que está abierta, pero desde luego no es un problema de una nueva maraña legislativa. No estamos de acuerdo con esta legislación placebo, que para resolver cualquier problema termina haciendo una ley. Creemos que hay problemas de gestión, de coordinación y de información. A esas materias debe dar solución el Gobierno, y son mucho más fáciles, en nuestra opinión, que nuevas legislaciones que tienen sus riesgos, porque, por ejemplo, lo que están planteando ahora en protección civil tiene un riesgo y es que sea incompatible con nuestro modelo autonómico. Lo digo desde el conocimiento de lo que sucedió en la Comisión de Defensa. Ya fue difícil la gestión de la Unión Militar de Emergencias como para que ahora quien convoque a la Unión Militar de Emergencias sea solamente la Administración central. Van a tener dificultades y no van a garantizar una lucha más eficaz contra las emergencias.

El señor **PRESIDENTE:** No encontrándose en la sala el portavoz del Grupo Vasco (EAJ-PNV) pasamos al turno al portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** Como siempre, empezaré por un capítulo de aclaraciones. Señora ministra, respecto a que la persona que estaba trabajando como jefe de Cercanías es de CiU, le confieso que no es militante. En estos momentos tiene un cargo de confianza en el Gobierno de la Generalitat donde no estamos nosotros. Es un excelente profesional injustamente tratado. Si además añade que por ser de CiU se le echó, eso suena bastante mal. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: Yo no he dicho eso.—Rumores.)**

Voy a leer un«Diario de Sesiones» para desmentir algunas afirmaciones. Dice S.S.: Usted no habla nunca bien de mis actuales funcionarios. Yo tengo el«Diario de Sesiones» de la comparecencia de la señora presidenta de AENA, que debe ser funcionaria suya, se lo lee y lo ve. Tengo también el«Diario de Sesiones» de su comparecencia del día 16 de diciembre. Le voy a leer unas líneas para que vea que hablo bien de su personal. Digo textualmente: Usted no me ha oído críticas de cómo está trabajando la gente de AENA ni voy a contradecir los datos porque me parece que está trabajando bien… La capacidad creativa que tenemos en AENA… Más adelante: Es una verdadera lástima que usted no haga lo que decimos con el inmenso caudal humano que tenemos en AENA. Si quiere leemos más, pero que quede claro de una vez por todas que si alguien no ha actuado bien no es todo el caudal humano que tiene a su disposición sino su persona, usted como miembro del Gobierno.

Si todo hubiera funcionado bien, señora ministra, si alguien hubiera hecho caso del aviso del servicio meteorológico, que —repito— ha sido calificado por su portavoz de un temporal muy normalito —no lo digo yo, lo dice un meteorólogo de prestigio—, se hubieran establecido los mecanismos de coordinación y se hubiera hecho un llamamiento a la población para que tomara otros medios de transporte y no saliera a la carretera, pero todo esto no sucedió. No tenemos otra manera de informarnos, porque no tenemos personal que esté trabajando para nosotros, pero leemos todos los periódicos. A algunos les parece más simpático *El País* y a otros *El Mundo*, así que leemos los dos para que se vea que nuestra posición es ecuánime. A partir de aquí, nos parece que un temporal muy normalito causó un grave problema, y le preguntamos por una serie de cuestiones. Veo que usted de alguna toma nota. A mí me parece muy bien que el bueno de don Fernando Palao venga al Parlamento de vez en cuando a informarnos sobre los expedientes de AESA. Bienvenido sea, hablaremos y departiremos con él, y espero que esto sirva para algo. Le anuncio que mañana le voy a hacer llegar personalmente estas denuncias, las conteste y estos ciudadanos vean que sirven para algo. Pero la sensación que me da todo esto —más allá de estos compromisos— es que no ha respondido a la pregunta que le he formulado. ¿Usted cree que se ha hecho algo mal? De todo lo que se ha dicho hoy, de todo lo que hemos dicho nosotros —pobres portavoces de grupos más o menos minoritarios o mayoritarios, informados por los medios de comunicación del país, que algo deben haber averiguado y puesto a disposición de todos— ¿ha sacado alguna conclusión? Si no, señora ministra, no se me ocurre más que aquello que cantábamos cuando era joven:«Qué buenas son las Madres Escolapias, qué buenas son que nos llevan de excursión». ¡Pues qué bien!

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señora ministra, no me dé a mí las gracias. Lo que nos preocupa a todos es que sean iguales. Eso es lo que nos preocupa. Lo que nos preocupa a todos es que sean incapaces de reconocer una situación, como sucedió ayer: el presidente afirmó que él no había dicho que esta iba a ser la legislatura del pleno empleo y usted tampoco ha querido aquí reconocer ninguna de sus responsabilidades. Eso es lo que nos preocupa, no que yo la compare con el presidente del Gobierno.

Señora ministra, las palabras que pronuncia también quedan en el«Diario de Sesiones». Se lo voy a decir bien clarito: Yo no me dejo llevar por instintos primitivos. **(Una señora diputada: ¡Cómo que no!)** Parece que usted, sí. Con el mero hecho de referirlo, parece que tiene algún atavismo y tendrán que hacérselo ver. Repito que yo no me dejo llevar, señora ministra. S.S. afirma que no consiente determinadas cuestiones, yo tampoco. Usted y yo tenemos la misma dignidad. Yo no he insultado a nadie, señora ministra. Yo no le he dicho a usted ni un solo insulto. **(Una señora diputada: ¡Madre mía!)** Tampoco le he dicho que huyera, ni mucho menos. Señora ministra, afortunadamente tampoco soy miope. Lo que me preocupa es que usted no vea bien dónde están sus responsabilidades. Lo que me preocupa es que no sepa valorar que su obligación era estar aquí, no irse de viaje; que su obligación era ver —no siendo miope— que cuando el Consejo de Ministros estaba tratando asuntos de su responsabilidad directa, usted tenía que estar aquí. No tenía que haberse ido ni a Malasia ni a Vietnam. Usted tenía que estar aquí. A eso me he referido y, evidentemente, lo mantengo. Por eso, señora ministra, no entiendo su viaje. No lo entiendo. Y eso es lo que le he dicho. Yo no niego que usted trabaje muchas horas. Puede ser que trabaje todas. Pero creo que los españoles ni lo piensan ni lo ven. ¿Sabe lo que piensan los españoles? Que usted viaja mucho. Eso es lo que piensan los españoles; que viaja mucho.

Entrando ya en la respuesta que ha dado en la segunda de sus intervenciones, quiero decirle que lo de los controladores en Barajas es bastante más grave que lo de la nieve, porque no es un hecho puntual mal resuelto mal previsto y mal abordado. No, no. Es una cuestión por la que —como le he dicho antes y parece que S.S. ha pasado por ella como la luz por el cristal, sin romperlo ni mancharlo— desde el 7 de octubre son conscientes de ciertas actitudes de los controladores. Que trabajaran bien el día 9 no empece esa actitud de los controladores que, entre otras cosas, son responsables y, evidentemente, ese día 9 cumplen con su obligación. Si estamos hablando de expedientes —y se lo repito, porque no me ha contestado—, ¿por qué no se han aplicado a los controladores, al igual que a Iberia, los artículos 33 y 34 de la Ley de Seguridad Aérea con sus correspondientes expedientes?

Señora ministra, de manipular no hablemos. Parece que el aeropuerto de Barajas estaba en el limbo, fuera de Madrid. La nevada que ocurrió en Madrid no fue la de Barajas; la de Barajas fue multiplicada por tres. Como a usted le gusta mucho multiplicar, en Barajas fue multiplicada por tres. En Barajas nevó lo mismo que en el resto de Madrid y, por tanto, los centímetros de nieve que allí había son los mismos que en el resto de Madrid, que no son los mismos que hay cuando se tienen que cerrar aeropuertos en Europa o en Estados Unidos, donde si están multiplicados por mucho. Lo que evidentemente no funcionó en ningún caso es el aeropuerto de Madrid y los medios adecuados para su funcionamiento. Insisto, señora ministra, si tenemos medios y no sabemos utilizarlos, una de dos: o somos más inútiles que los franceses, los alemanes, los suecos o los americanos, o tenemos protocolos mal hechos y de los que ustedes tienen que ser responsables. Está claro que Barajas fue un auténtico caos con medios y sin medios. No se arriesgue a decir aquí que jamás se va a despegar de un aeropuerto español con 100 metros de visibilidad o con menos de 300 ó 400, como ocurrió en Barajas, pues entonces tendremos que desmontar todos los ILS que tenemos instalados en los aeropuertos porque no sirven para nada. No se tire sin paracaídas porque probablemente se esté equivocando y los aviones salgan en las condiciones de seguridad que permiten los medios técnicos de los aeropuertos.

Por último, tampoco hablemos de manipular cuando hacemos referencia a las otras autovías o carreteras que se colapsaron o no se colapsaron. Evidentemente todas las carreteras que llevan al aeropuerto de Barajas, todas, son del Estado. Aquellas a las que se ha referido, la M-45 o la calle 30, desembocan, antes de llegar a Barajas, en las carreteras del Estado. Voy a leer el mismo parte que usted tiene: La retención registrada el día 9 en la M-45 se produjo en torno al punto kilométrico 29.100, sentido eje central, al producirse el cruzamiento de un camión en la calzada de M-50 inmediatamente después de la bifurcación de las dos carreteras, M-45 y M-50, tras el trenzado que ambas forman en los puntos kilométricos 30.5 y 29.2, que he mencionado antes. Dicho camión quedó ocupando los dos carriles de la M-50, por lo que todo el tráfico de la zona tuvo que desviarse por la M-45 provocando retenciones que, unidas a las condiciones climatológicas, naturalmente hicieron que la circulación de la carretera en ese punto fuese bastante más lenta de lo habitual. Señora ministra, el parte oficial que usted maneja. Por tanto, no hablemos de manipulación.

Su señoría ha hecho aquí un mero relato de hechos, pero no ha dicho lo que estuvo mal: que aquí llegamos tarde, como tampoco ha dicho que lo pudimos hacer de otra manera. Nada de eso se ha dicho aquí. Hay una realidad que usted no puede soslayar, y es que los españoles se echan a temblar cada vez que pasa algo relacio-

nado con cualquier medio de transporte porque la menor incidencia se multiplica por tres o por cuatro, con lo que a usted le gustan las multiplicaciones. Señora ministra, usted sabrá si tiene que seguir ahí o no.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Voy a ser breve porque después de cuatro horas y media las posiciones están suficientemente claras.

El señor Macias —me gustaría distender un poco el debate— ha aludido a la canción de las madres escolapias y a mí me van a permitir que les cuente una conversación que tuve hace poco con un amigo. Me decía que algunas personas cuando se hacen mayores se olvidan de su pasado, y no es que tengan alzhéimer sino que les falta memoria; simplemente se olvidan de su pasado. Pues bien, yo le decía a este amigo que eso me recordaba a algunos dirigentes del Partido Popular, que cuando se van haciendo mayores se olvidan de su gestión en el pasado. Confío que los ciudadanos españoles no olviden ese pasado de los gobiernos del Partido Popular y que, a pesar de los errores —obviamente los ha habido y han quedado claros; los ha reconocido la ministra—, valoren no solo las disculpas reiteradas desde el primer momento sino, sobre todo, el esfuerzo por buscar soluciones a los problemas. Señor Llamazares, planteándolos como se ha hecho, con realismo, y no huyendo del fondo del problema. De verdad creo que no se han valorado suficientemente algunas de las medidas que ha anunciado la ministra en su larga exposición, medidas que no son farragosas desde el punto de vista legislativo. ¿Usted considera que el que en los nuevos pasos de mediana en autovías de la Comunidad de Madrid vayan a realizarse las obras por el trámite de urgencia es un simple cambio legislativo? ¿Usted considera que las transmisiones *on line* tanto en vehículos de la Guardia Civil como en las máquinas quitanieves, que va a llevar a cabo la Dirección General de Carreteras, es un marasmo legislativo? ¿O que el aumento de nuevas cámaras en los accesos a las ciudades, que ha planteado la ministra en el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado día 16 es un marasmo legislativo? Y no voy a hablar ya de algo que para nuestro grupo es lo más importante: los derechos de los usuarios. La ministra ha animado a los ciudadanos a que presenten sus denuncias. Uno de los aspectos es la aprobación del Consejo de Ministros, a través del Ministerio de Sanidad y Consumo, de la creación de ventanillas únicas de reclamación de los aeropuertos, con personal especializado y con campañas de sensibilización. Hay un conjunto de medidas distintas a las del año 2005, que se han visto ahora que son necesarias, que no son de carácter legislativo —que también las hay— sino práctico, para dar soluciones a los problemas, que es lo que busca este Gobierno. Soluciones a los problemas que no vemos en otro sitio. Ha quedado claro —y lo ha dicho la ministra en su segunda exposición— que ha habido determinados ámbitos de alguna comunidad autónoma —en concreto de la de Madrid, y no es por entrar en la confrontación— que ha huido de su responsabilidad, el día de los hechos y a día de hoy. ¿O es que ustedes conocen algún debate como el de hoy aquí en esta Cámara realizado en el Ayuntamiento de Madrid y aun menos en la Comunidad de Madrid? No lo ha habido. ¿Conocen SS.SS. alguna medida para evitar que la M-45 u otras como la calle 30 tengan soluciones si se producen nuevos problemas? No la hay. Mi grupo comparte con la ministra que, además de reconocer y pedir disculpa por los errores, se están abordando medidas para superar esos problemas.

No quiero agotar mucho el tiempo, pero permítame, señor presidente, dedicar un par de minutos a unas cuestiones que me parecen necesarias. Señor Ayala, parece que tampoco a usted le gustó ayer la intervención del presidente del Gobierno en Televisión Española, en La 1. No sé si es que les fastidia que este Gobierno, en esa actitud de transparencia, de participación y de llegar a los ciudadanos, explique la situación como se está haciendo, y eso no se hizo nunca en el pasado. Eso sí, había ruedas de prensa para transmitir que había que ir a Irak para encontrar las armas de destrucción masiva, pero no para explicar los problemas que se producían, y aún menos aquí. No me sorprende que también les moleste. Hoy he oído, a las ocho de la mañana, que los primeros datos de las encuestas le dan una alta nota al presidente en su intervención, tanto en el fondo como en la forma, sobre todo por la valentía, en este momento de crisis, de dar la cara ante los ciudadanos. Pero lo que me parece ya el colmo —creo que es un insulto a la inteligencia— es que diga que la ministra viaja mucho. Mejor que viaje mucho para trabajar y resolver problemas a que se vaya de caza, porque si se fuera de caza habiendo problemas —como los ha habido aquí en el pasado y no voy a nombrar más historias de reciente pasado, pero que todos vivimos— eso sí que sería grave. Que la ministra viaje por el mundo para que, entre otras cosas, otros países aprendan lo que se está haciendo aquí, una planificación ordenada como nunca se ha hecho de las infraestructuras en España, una ejecución del cien por cien del presupuesto del año pasado y de la licitación, un avance en las obras públicas que hace que España sea el primer país del mundo en kilómetros de alta velocidad y el primero de Europa de autovía, etcétera. Yo no sé por qué le molesta. A los ciudadanos españoles lo que sí les molesta es que cuando aquí se estaban hundiendo barcos los ministros estaban de cacería y no venían a dar la cara, y cuando la daban decían que eran hilillos. Esa es la memoria que algunos —tal como he dicho al principio— están perdiendo, eran hilillos que salían pero la culpa no era del Gobierno, era del capitán. Lo mismo que usted ha echado la culpa al camionero, aunque no lo ha dicho así. Pida una Comisión de investigación para ese camionero al que se le ocurrió poner en la M-45 el camión en la travesía. **(Risas.)** Usted usa las dos varas

de medir que dice la ministra. Ministra, siga usted viajando mucho porque eso es bueno para este país como lo está haciendo en esos viajes, trabajando; me consta como les consta a los españoles.

De manipular no hablamos. Para eso están ustedes ya. Gran parte de su tiempo se dedican a eso, como ha quedado claro hoy. Para otras cosas tenemos a la Comunidad de Madrid. No me quiero meter ahí porque no voy a aumentar el problema. No hace falta que diga a qué me refiero. A lo mejor ustedes están dedicados a eso, a resolver internamente los espionajes de unos a otros. Como digo, no me voy a meter ahí, porque ya está la Justicia y han abierto una investigación interna en el partido. No vamos a hablar de manipulación porque con lo que tenemos con ustedes, ya nos llega.

El señor **PRESIDENTE:** Turno de cierre para la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): El señor Perestelo ha dicho que he dado suficiente información, que los medios fueron suficientes y pregunta si fueron activados a tiempo. Es evidente que no. Si se hubiera conocido la intensidad y el lugar donde se iban a producir los acontecimientos, nos habríamos podido adelantar a los mismos, que es lo que casi siempre hacemos todos. Repito que hubo un cambio de borrasca que, según dicen, cambió la intensidad y las condiciones y pilló a todo el mundo con la dificultad de dar la mejor respuesta. Claro que ha habido errores, pero no de la magnitud que algunos quieren trasladar para que el ciudadano sienta otra vez como si hubiera pasado una debacle cuando el aeropuerto de Barajas ha estado menos de cuatro horas cerrado y se ha recuperado la normalidad en dos días, como pasa en todos los aeropuertos del mundo.

Lo siento mucho, pero le niego la mayor. Yo no he dicho que los pilotos están obligados a operar en situaciones de inseguridad. No lo he dicho. Lo que he dicho es que aquel que ha afirmado que se puede operar con 100 metros de visibilidad asuma esa decisión. Cuando se está bajo mi responsabilidad —y que conste que yo no tomé esa decisión—, prefiero que se opere con mayor seguridad. Siempre voy a amparar y apoyar la decisión de aquel que la toma, que es la torre de control, los controladores, el director del aeropuerto, cuando me explica que cierra el aeropuerto porque ve que las condiciones no son las que garantizan la seguridad. Ahí sí que hay una diferencia entre unos y otros. Unos dan vueltas con el *Prestige* hasta que se rompe y otros toman las decisiones con serenidad, a pesar de las críticas, y asumen los inconvenientes. Yo prefiero eso a que ocurra cualquier desgracia. Asumo decisiones que son poco populares pero después hay quienes, como los señores del Partido Popular, trasladan a la opinión que hemos cerrado el aeropuerto por capricho nada más que para fastidiar a los ciudadanos y que podíamos haberlo mantenido abierto. Yo prefiero incluso ese coste político a poner en riesgo a todo un aeropuerto que está operando. Por lo tanto, lo analicé —me lo han explicado, a lo mejor incluso erróneamente— y creo que han hecho bien y, como es mi decisión, los apoyo. A la pregunta que me hizo un periodista sobre si exigiría responsabilidades en caso de negligencia o errores, contesté que sí. Eso es lo que me critican todos los días, exigir responsabilidades, así que comprenderán que no tengo dudas entre exigir responsabilidades o no, sino que, una vez analizado lo que ha pasado, apoyo a aquellos que optan por la mayor seguridad. Seguramente el señor Ayala, cuando dice que aterricemos con 100 metros, apoyará esa decisión. Son decisiones que no toma la ministra ni el secretario de Estado ni la presidenta de AENA, sino la torre de control. Con eso le contesto a lo que me pregunta sobre si eso es decisión de la compañía o no. El aeropuerto se cierra o no por la decisión de los responsables del aeropuerto, pero hay compañías que en determinadas condiciones pueden decir que no operan. Es normal. Usted pone las mismas condiciones en un aeropuerto y otro y puede haber compañías que no operen. Lo mismo pasa con la mar. Con un determinado nivel de ola, hay buques que cruzan el Estrecho y otros no. Por lo tanto, a la pregunta de por qué no se cerró el puerto les contesto que en las condiciones en las que estaba había cruceros y petroleros que podían salir y navegar perfectamente, pero había embarcaciones de recreo que no podían utilizar el puerto. Eso es igual de aplicable —perdóneme el símil— en los aeropuertos. Se mantiene abierto mientras hay condiciones para hacerlo, pero podrá haber compañías, incluso pilotos, que se nieguen a volar, que no ha sido el caso. Cuando los pilotos nos dijeron que había problemas de frenado, cerramos el aeropuerto, a pesar de las críticas y de la capacidad de decisión y de arrojo que tienen algunos para decir que se podía haber mantenido abierto. Con esto espero, señor Perestelo, haberle contestado.

Insisten el señor Jorquera y usted en el modelo aeroportuario. En primer lugar, no tiene nada que ver con esto. Comprendo que insistan en el planteamiento, lo defienden porque en él creen. Del modelo aeroportuario ya hemos hablado, hemos tenido aquí un debate y me remito a lo que entonces afirmamos cuando se supo cuál era la postura de cada grupo político.

En cuanto al señor Jorquera, debo tener una manera de hablar que me malinterpretan. Dice que yo había hablado de su tono. Han afirmado que no había pedido disculpas y que no había hecho autocrítica, pero del tono no he hablado para nada, señor Jorquera. El tono de todos, incluso del señor Ayala, que en algún momento parecía que iba a pisar la raya, ha sido absolutamente correcto. **(Risas.)** No veo ningún problema. No es un mérito sino su obligación. ¡Hasta ahí podíamos llegar!. Dice S.S. que han utilizado un tono respetuoso. ¡Pues, claro, qué tono va a utilizar!. Eso sería confundir los términos. Una cosa es que no estén de acuerdo conmigo y que no les caiga simpática —hecho que es evidente— y otra que el tono no sea respetuoso. Cada uno podemos tener nuestros sentimientos, pero el respeto debe preponderar siempre.

Señor Jorquera —permítame que se lo diga con todo el cariño—, en su intento de defender lo indefendible, habla del problema de los aeropuertos de Galicia en los últimos meses. Comprenderá S.S. que esto no tiene nada que ver con la nevada. Lo ha dicho porque lo he entrecomillado. Su frase demuestra que no tuvo nada que ver con la nevada. Es verdad que sí tendrá que ver con el conflicto de Iberia con sus pilotos y serán los de Iberia los que tendrán que aclararlo. Por lo tanto, no voy a entrar en este asunto. Si puedo ayudar, ayudo; y de hecho, lo hago. Mi equipo, ayuda. Unas veces lo hace sin que se vea y otras de una forma expresa, pero tratamos de suavizar y de que lleguen a los mejores acuerdos.

Al señor Llamazares le agradezco su intervención. Estoy encantada y agradecida de que me pidan mi comparecencia para darles información. De hecho, muchas veces la pido yo porque es el momento de darles a los ciudadanos la información de una manera general e institucional y, además, queda constancia de lo que se dice. Porque, si no, donde he dicho digo, digo Diego. Me refiero al señor Macias, que me ha imputado una frase que nunca hubiera dicho ni pensado. Solo se le ha podido ocurrir a él. Ahora lo voy a aclarar. Como queda recogida en el«Diario de Sesiones», aquí no es: yo dije, tu me dijiste, ni hemos hablado por teléfono. Aquí queda constancia exactamente de lo que dice cada uno. Es cierto que tendremos que resolver los problemas de información. En cuanto al resto de las cosas que me plantea, me va a perdonar que le diga nuevamente que no son de mi competencia, y no voy a entrar en un debate que he acotado en donde lo tengo que acotar porque yo soy la ministra de Fomento. Todos los temas que van más allá, excepto el protocolo de AENA que es responsabilidad nuestra y del que yo le hablo, como los protocolos de coordinación con el resto de las administraciones, no son de mi responsabilidad ni de mi competencia y lo digo de forma expresa. Esos serán trabajos que están haciendo los demás y de los que tendrán que dar explicaciones. Por lo que se refiere a la cooperación y a la coordinación, me coordino bajo una dirección que es la del Ministerio de Fomento. Me pongo al servicio y bajo una autoridad y hago lo que me dicen en ese ámbito. En materia de aeropuertos, no y por eso incluso he dado muchas más explicaciones.

Señor Macia, lo siento, porque cuando dejamos de debatir es usted una persona encantadora, pero aquí parece que se inspira o le inspiro, y se inventa frases que no he manifestado. Usted ha dicho que yo he dicho que nosotros —usted lo puede pensar e incluso a lo mejor lo habría hecho— hemos despedido a una persona por ser de CiU. En absoluto he dicho eso. Nunca lo haría, nunca me lo plantearía y, es más, nunca lo contaría. **(Risas.)** Creo que es evidente. A usted se le ha escapado. Se ve lo que está pensando: sensu contrario, si fuera del PSC, yo lo echaría, y entonces dice eso. Yo le he dicho el motivo. Ni siquiera he puesto en cuestión su profesionalidad. Le he dicho que además es lo que ustedes piden una y otra vez: que se exijan responsabilidades, que se mantenga a los funcionarios y a los responsables con el nivel de respeto… **(El señor Macias i Arau: Más arriba, más arriba.)** No, arriba no, porque el que deja en el túnel a esas personas fue ese señor. El presidente de Renfe no dejó en el túnel a nadie, porque si no hubiera tomado la decisión con relación al presidente de Renfe. El que las dejó en el túnel sin darles información, sin atenderlas y esperando a que se desesperaran dentro del tren fue este señor como responsable en ese momento. Seguramente no lo haría intencionadamente, no sabría qué hacer. Todos tenemos problemas, todos tenemos fallos, pero yo como responsable, el presidente de Renfe y los responsables de esa área, que son directores generales de Renfe, tenían que exigir responsabilidades y las exigieron. A mí lo que me extraña ahora es que ese sea el mejor, o sea el que deja a unas personas metidas en un túnel durante una hora y media sin atender, sin información, y después las deja bajar andando por la vía, que es lo peor que se puede hacer en el ámbito ferroviario, igual que cruzar las pistas en el ámbito aeronáutico, porque es un problema de seguridad grave. El responsable seguramente no estaría o no se enteraría, no lo sé. Por tanto, creo que huelga esa especie de defensa que hace usted ahora. Además le digo otra cosa y es que en su momento no la hicieron, porque en su momento bien que me pidieron explicaciones. Me pidieron explicaciones por lo que hizo, yo le pedí explicaciones y tomé una decisión. Ahora no me la critique, señor Macias, pero sobre todo no se invente. No se invente lo que yo no he dicho ni lo que he pensado ni lo que jamás hubiera hecho.

Hay una serie de cuestiones sobre las que usted me pregunta y que son de Protección Civil. Por lo tanto, pregúnteselas a los responsables de Protección Civil. Hay otra cosa que también se ha inventado, porque yo no he dicho que el señor Palau vaya a venir al Parlamento a presentar el informe anual o semestral. He dicho —fíjese— la, porque es una mujer, la responsable y que ya se daba por mandatado el señor Palau, que es su jefe, pero es una señora la responsable de la AESA, que es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y es la que tendrá que venir a darles explicaciones, con todo gusto, a todos ustedes de lo que está haciendo su agencia.

Señor Ayala, me río porque cuando no le digo nada a usted se adjudica lo que les digo a los demás y entonces ha salido en defensa de que no tiene instintos primitivos y no me refería a usted, ni mucho menos, pero usted se lo ha adjudicado entero. **(El señor Ayala Sánchez: Me alegro.)** Usted sabrá por qué. No me refería a usted y, además, el que lo ha dicho sabe a quién me refería. Ha sido el que ha dicho que nos hemos echado a pelear la presidenta de la comunidad y yo. Eso no lo ha dicho usted. Entonces no asuma ni pelee por lo que no ha dicho. Me hace gracia porque de pronto es el centro de toda la atención. Pues no. **(El señor Ayala Sánchez: Me alegro.)** En este caso no me refería a usted. No sé si tiene usted o no instintos primitivos. **(Risas.— El señor Ayala**

Sánchez: No son malos.) Si alguna vez llegara a la conclusión de que los tiene, seguramente lo diría, pero por ahora no sé cuáles son sus instintos y no me preocupan. Asumir todas las críticas aunque no sean para usted me parece que es demasiado. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Lo de miope, sí?)**

Voy a contestarle a lo del presidente. Ha dicho una frase rimbombante, que casi nos la terminamos creyendo todos los que estamos aquí: Nos preocupa a todos cómo es usted y cómo es el presidente. A todos no. Les preocupará como mucho a usted y a los que les han votado a ustedes, pero ustedes no representan a todos. Lo digo porque ni se puede hacer incluso con las críticas que le hago a los demás, ni se puede ser el centro, el portavoz de los españoles, que no lo es. Usted estará muy preocupado porque el presidente triunfó ayer en el programa. Usted puede estar muy preocupado porque el presidente es una persona con todas las características para liderar un país. Usted puede estar preocupado porque por mucho que ustedes intentan hacerle mella, como después se entretienen en hacerse mella entre ustedes **(Risas.)** —comprende de lo que estoy hablando—, ni siquiera son capaces de arañarle. Ustedes pueden estar preocupados porque no me cesa a mí, que sé que es motivo central de preocupación. **(El señor Ayala Sánchez: No.)** Pues si no les preocupa no sé para qué lo piden tanto. **(Risas.)** Podían relajarse un poquito y dejarme por lo menos una semana tranquila, aunque tampoco se crea, yo ya lo estoy echando de menos. Cuando pasan quince días y no dicen nada, digo vaya, a ver si he desaparecido del mapa y ahora no van a pedir mi dimisión, así es que yo le agradezco esa preocupación diaria que tienen por mi persona, por mis actos, por mi acento, por como visto, por todo lo que hago, que puede llegar a ser obsesiva; lo digo porque no se convierta en algo enfermizo. **(Risas.)** Dicho todo esto, lo único que le agradezco de toda su intervención de hoy —otras veces le he agradecido otras cosas— es que su referencia para orientar mi posición sea el líder de mi partido y el presidente de mi Gobierno. Por tanto, en la medida en la que se lo pueda agradecer, lo hago.

Lo que me gustaría es que dijera públicamente cuál es mi atavismo. Usted ha dicho que tengo uno o varios —cualquiera sabe— atavismos. Sí. Como está escrito, ahora se lo piensa tranquilo **(El señor Ayala Sánchez: Lo sé.)** y la próxima vez, si puede, me lo dice. Lo digo por corregirlo, porque si es un atavismo, seguramente viniendo de usted no será una virtud, será algún defecto. **(Risas.)** Entonces, si me lo dice, intentaré corregirlo de alguna manera.

Termino, señorías, diciéndoles que he evitado hablar de todo aquello que de alguna manera suponga una comparación, porque ni siquiera lo necesito para el debate, pero ciertamente tengo aquí algunas perlas magníficas de cómo consideraban ustedes las nevadas cuando se cortaban las carreteras, los aeropuertos, etcétera, pero para terminar y porque veo que están ustedes a gusto y relajados **(Risas.)**, les voy a leer solamente una cita. Miren ustedes todas las que me han hecho; todo esto son perlas de la época en la que ustedes gobernaban y de cómo se responsabilizaban de los fenómenos y los incidentes que iban ocurriendo en el transporte. En nombre de 2001, que se produjo un desastre, se suspendió el tráfico ferroviario y hubo carreteras cortadas por la nieve, el señor Rajoy, que entonces era vicepresidente y ministro del Interior, compareció un mes después, a petición del Grupo Socialista, para explicar incluso la pérdida de vidas humanas y otros hechos acaecidos. Les voy a leer un trocito nada más, porque me lo han puesto entero y se irían ustedes, me quedaría sin público. Dijo el señor Rajoy: Hay decisiones que es muy difícil saber si han estado bien o mal tomadas, porque se toman sobre la marcha y porque las tiene que tomar el que esté allí, el responsable —claro, si no está, difícilmente—, el que esté al frente de la operación. Dice el señor Rajoy, vicepresidente del Gobierno y ministro del Interior, después de una catástrofe de esas características, y sigo: La verdad es que yo no tengo criterio para decir si se tomaron bien o mal. Señor Rajoy o Groucho Marx, podría ser lo mismo, pero esa es una inhibición total de las responsabilidades, total. Es más, llega al nivel de ni siquiera enterarse de si estaban bien o mal, no de asumir responsabilidades, de tomar medidas, sino de yo pasaba por allí —vicepresidente del Gobierno y ministro del Interior—, pasó esto, señores, a mí qué me cuentan. Esa es la gran diferencia que hay, señor Ayala, entre el Partido Socialista y el Partido Popular cuando gobiernan. **(Aplausos.— El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, el debate está cerrado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Hay una referencia que tiene que retirar, que es la comparación del presidente de mi partido con Groucho Marx. Es impropia, él no está aquí para defenderse y le exijo que la retire.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): La retiro.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Vale.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señora ministra, por sus informaciones y por sus valoraciones. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta minutos 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.: 902 365 303. *http://www.boe.es*

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**