



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 345

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles 23 de septiembre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Blanco López) para informar sobre:

- Las medidas que va a impulsar el Gobierno para la mejora de la seguridad aérea, una vez conocido el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil sobre el accidente ocurrido el pasado 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas a una aeronave de la compañía Spanair. A petición propia. (Número de expediente 214/000104.) 2
- Las medidas que piensa adoptar el Gobierno en relación con todos los datos concernientes a la totalidad de los informes técnicos de la comisión de investigación del accidente de la compañía Spanair en el aeropuerto de Madrid-Barajas, el pasado 20 de agosto de 2008. A petición del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000502.) 2

	Página
— Las causas del corte en el suministro eléctrico ocurrido el 15 de agosto de 2009 en la T-4 del Aeropuerto de Barajas. A petición propia. (Número de expediente 214/000101.)	17
— Las causas del apagón que se produjo el día 15 de agosto de 2009, en la T-4 del Aeropuerto de Barajas a las 23 horas y las consecuencias del mismo. Comparecencia urgente a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000501.)	17
— Las causas de la interrupción temporal del servicio en el corredor de alta velocidad Madrid-Andalucía, las medidas adoptadas para restablecer el servicio y para facilitar el desplazamiento de los viajeros afectados y las nuevas actuaciones que se pondrán en marcha para mejorar el servicio a los usuarios en este tipo de situaciones. A petición propia. (Número de expediente 214/000100.)	23
— Las actuaciones adoptadas los días 10, 11 y 12 de agosto de 2009, ante los cortes en los servicios ferroviarios. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000500.)	23

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (BLANCO LÓPEZ) PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS MEDIDAS QUE VA A IMPULSAR EL GOBIERNO PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD AÉREA, UNA VEZ CONOCIDO EL INFORME DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE EL ACCIDENTE OCURRIDO EL PASADO 20 DE AGOSTO DE 2008 EN EL AEROPUERTO DE BARAJAS A UNA AERONAVE DE LA COMPAÑÍA SPANAIR. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000104.)**

- **LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON TODOS LOS DATOS CONCERNIENTES A LA TOTALIDAD DE LOS INFORMES TÉCNICOS DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE DE LA COMPAÑÍA SPANAIR EN EL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS, EL PASADO 20 DE AGOSTO DE 2008. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 213/000502.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, empezamos la sesión.

Le damos las gracias al ministro de Fomento, don José Blanco, por su comparecencia en esta Comisión de Fomento en el día de hoy. Lo digo porque me consta que al ministro le hubiera gustado haber comparecido antes,

ya que el tema quedó zanjado en la Junta de Portavoces, no ha podido ser por distintas circunstancias, y hoy lo tenemos para debatir tres puntos.

Me gustaría indicarles a SS.SS. que por acuerdo de todos los portavoces ha habido una pequeña modificación en el orden del día: el punto 1.º permanece en su lugar, el referido al accidente de Spanair, el punto 2.º, que era el relativo a las incidencias del AVE en el mes de agosto, pasa a ser punto tercero y el punto 3.º, referido a la T-4 del aeropuerto de Barajas, pasa a ser punto 2.º

Igualmente les quiero trasladar que, una vez que el ministro intervenga en cada uno de los respectivos puntos, los portavoces tendrán la palabra durante un tiempo de diez minutos, con generosidad, y posteriormente habrá una pequeña posibilidad de participación para aclarar las dudas que hayan podido surgir, pero por un espacio máximo de tres minutos.

Sin más, le doy la palabra al ministro don José Blanco.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Gracias, señor presidente, señorías. Presidente, no me dé las gracias; es mi obligación y, además, es mi voluntad, como ya expresé en mi anterior comparecencia en esta Comisión en el pasado mes de mayo, mantener un canal de comunicación e información entre SS.SS. y el Ministerio de Fomento. En todo caso, quiero agradecer a todos los grupos parlamentarios que entendieran las razones de mi aplazamiento desde la fecha de solicitud de la comparecencia a mediados del mes de agosto para que se sustanciara en el día de hoy, por razones que explicaré, en relación con algunas de mis comparecencias que exigían que determinados informes técnicos se hubieran sustanciado para poder presentárselos a SS.SS.; por tanto, les agradezco su comprensión y la decisión que adoptaron después de haber expresado mi voluntad de comparecer.

Quiero reiterar que siempre me encontrarán dispuesto a venir al Parlamento a debatir con SS.SS. sobre los asuntos que interesan a los ciudadanos. Información, transparencia y respeto a la verdad son tres pilares sobre los que quiero edificar mi labor al frente del Ministerio de Fomento. Con esos principios hoy trataré de dar respuesta a todas las cuestiones que sobre los asuntos incluidos en el orden del día deseen plantear, porque respuestas es lo que la sociedad espera, especialmente aquellos que han vivido en primera persona el accidente de avión de Spanair ocurrido en agosto del pasado año. Por eso, en primer lugar, me tienen que permitir que tenga un recuerdo para las víctimas y para sus familiares, para seguir expresándoles nuestra comprensión y apoyo para superar el dolor y la tragedia propia de una catástrofe como esta, para ponernos, una vez más, a su disposición y ofrecerles toda nuestra ayuda. Saben, y así se lo trasladé, que siempre tendrán abiertas las puertas del ministerio para ello, pero apoyo, comprensión y ayuda no es suficiente ni para ellos ni para nosotros. Lo sabemos. Esperan algo más, esperan respuestas, esperan compromiso. Las respuestas llegarán, ya están llegando a través de la investigación que está realizando la comisión de investigación de accidentes aéreos, pero nuestra labor, señorías, no es solo esa, es también sacar conclusiones y, sobre todo, a partir de esas conclusiones, tomar decisiones, tomar medidas para que circunstancias como las que ocasionaron este accidente no se vuelvan a producir, porque lo que hoy nos ocupa no solo es hacer una valoración de los informes técnicos sobre el accidente, elaborados por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, es también para explicar las medidas que vamos a impulsar para mejorar la seguridad aérea.

Quiero agradecer la disposición de los grupos para abordar este debate con serenidad y rigor, pero sin dilaciones innecesarias en el tiempo, y quiero reiterar a todos los grupos que sobre las medidas que hoy voy a anunciar tengo la firme voluntad de acordarlas y consensuarlas, porque en materia de seguridad debe haber también un amplio acuerdo nacional, un acuerdo con todas las fuerzas políticas. Me comprometí a tenerles puntualmente informados de los temas de interés de este ministerio con transparencia. Así el Gobierno adelantó a SS.SS. el informe interino de la comisión en la misma mañana en que tuvo acceso el ministerio, que se hizo público el pasado 17 de agosto; Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, señorías, de la que quisiera destacar su profesionalidad y su capacidad para desempeñar una labor difícil, una labor compleja, realizando investigaciones rigurosas, exhaustivas y detalladas. Es de vital importancia insistir en que esta comisión es el organismo oficial encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes de aviación que se producen en territorio español. Adscrita al Ministerio de Fomento, realiza su trabajo de investigación técnica con independencia de criterio, y está for-

mada por expertos de acreditada cualificación profesional en el ámbito de la aviación civil.

Hasta la fecha, la comisión de investigación ha emitido dos informes: el preliminar, de octubre de 2008, y el interino, de agosto de 2009. Como consecuencia del informe preliminar, el 29 de octubre de 2008, la Agencia Europea de Seguridad emitió una directiva de aeronavegabilidad. Esta directiva obliga a realizar antes de cada vuelo la comprobación de que el sistema de aviso de configuración al despegue funciona correctamente. Responde también a la primera de las recomendaciones del informe interino, de agosto de 2009, que después les voy a detallar. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, perteneciente al Ministerio de Fomento, está vigilando que nuestras compañías aéreas cumplan esta directiva. Con posterioridad, con fecha 17 de agosto de 2009, la comisión ha emitido un informe interino que refleja los avances realizados en la investigación hasta el momento, un año después del accidente. Según la valoración del mismo que ha realizado la Agencia Estatal de Seguridad se concluye que se rebasaron tres barreras de seguridad: primera, la lista de comprobación para configurar el avión para el despegue; segunda, las listas de comprobación para confirmar y verificar esta configuración y, tercera, el sistema de aviso de configuración al despegue que no advirtió a la tripulación de que era errónea. A raíz de estas conclusiones el informe recoge siete recomendaciones: las cinco primeras tratan de mejoras tecnológicas en relación con el sistema de aviso de configuración del despegue, y las dos últimas recomendaciones inciden en la mejora del entrenamiento y los procedimientos de trabajo de las tripulaciones en la cabina de vuelo.

Les detallo estas siete recomendaciones. La primera, dirigida a la Autoridad de Aviación Civil de Estados Unidos, para que sea obligatorio comprobar el funcionamiento del sistema de aviso de configuración al despegue antes de cada vuelo; la segunda, dirigida a la Agencia Europea de Seguridad Aérea y a la FAA de Estados Unidos, para que requiera al fabricante del avión para que analice la fiabilidad de uno de los relés; dirigida también a la Agencia Europea de Seguridad Aérea y a los Estados Unidos, para que el sistema de aviso al despegue sea considerado un sistema esencial y no solo de apoyo; la cuarta, nuevamente a la Agencia Europea de Seguridad Aérea y a los Estados Unidos, para modificar las normas de certificación de aviones para que los sistemas de aviso al despegue no se inhabiliten como un fallo simple o que proporcionen a las tripulaciones un aviso claro e inequívoco cuando el sistema falle; la quinta, dirigida a la Agencia Europea de Seguridad Aérea, para incluir en las normas las lecciones aprendidas en relación con los errores humanos asociados a la configuración de despegue; la sexta, dirigida conjuntamente a la Organización de Aviación Civil Internacional, a los Estados Unidos y a la Agencia Europea de Seguridad Aérea, para que promuevan una conferencia internacional para elaborar directrices para asegurar que

las tripulaciones configuren apropiadamente las aeronaves en el despegue y el aterrizaje y, la séptima, dirigida a la Agencia Europea de Seguridad Aérea, para que recopile todos los datos sobre el diseño de las listas de comprobación y la metodología de trabajo en las cabinas de vuelo para que sirva de apoyo a la industria y a las autoridades nacionales.

La Comisión de Investigación de Accidentes de Estados Unidos ya publicó el 17 de agosto de 2009 cinco recomendaciones en línea con las siete que acabo de enumerar. Por otro lado, seis de las recomendaciones están dirigidas a la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Como ya anuncié, tengo la clara determinación de impulsar y promover el cumplimiento de estas recomendaciones para que se adopten lo antes posible. Por ello vamos a intensificar nuestra colaboración con la agencia europea en la definición de las acciones que sea preciso tomar para que se atiendan las recomendaciones que se han emitido y así, durante el semestre de Presidencia española de la Unión Europea, la seguridad aérea será una de las líneas prioritarias de actuación del Gobierno de España.

Señorías, no debemos olvidar que la investigación continúa y continuará mientras que queden aspectos importantes por analizar. Cuando concluya la investigación, la comisión publicará un informe final donde aparecerán todas las circunstancias en materia de seguridad aérea relacionadas con este accidente. La comisión seguirá investigando sobre los componentes del avión; los factores humanos que han intervenido en las operaciones y al mantenimiento del avión; la seguridad operacional de la compañía y su supervisión y la actuación posterior al accidente. Somos conscientes de que ya hay temas que son susceptibles de mejora y en ellos estamos trabajando. Les voy a exponer las medidas que ya hemos tomado, las que estamos realizando y las que vamos a llevar a cabo en este ámbito. En el mes de octubre de 2008 se puso en marcha la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en España, con cerca de seiscientos profesionales que realizan más de once mil inspecciones al año; inspecciones en los cuatro ámbitos en los que se desarrolla toda la actividad aeronáutica: aeronaves, compañías aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea y gestores aeroportuarios; poniendo así los medios para garantizar en España los niveles de seguridad aérea establecidos en la norma de la Unión Europea. La agencia colabora además con la Agencia Europea de Seguridad Aérea, es supervisada y auditada por esta última para comprobar de forma fehaciente que se están implementando de manera correcta sus regulaciones. De este modo vigilamos que nuestro sector aéreo cumpla con la normativa en vigor. El pasado mes de mayo ha entrado en vigor el reglamento de inspección aeronáutica, una norma aprobada en febrero de 2009 para dotar a la inspección aeronáutica de un marco organizativo y procedimientos que le permita actuar con seguridad y con eficacia.

Señorías, en cuanto a las cuestiones relacionadas con la seguridad en nuestros aeropuertos, estos ya cumplen con la normativa internacional en materia de diseño, pero en mayo dimos otro paso más: publicamos el real decreto de seguridad operacional en los aeropuertos; con él hemos hecho obligatorias en España las recomendaciones de la OACI. Quiero reiterar esto: las recomendaciones de la OACI, que no eran de obligado cumplimiento, nosotros las hemos hecho obligatorias en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento de los aeropuertos. De este modo, nos hemos adelantado a la obligación legal de certificación de los aeropuertos que vendrá impuesta en un futuro desde la Unión Europea. Para ello hemos elaborado ya un plan para la obtención del certificado en cada uno de nuestros aeropuertos, y será la Agencia Estatal de Seguridad Aérea quien evaluará la documentación que AENA presente sobre estas certificaciones. Porque, señorías, queremos reafirmar la independencia entre el gestor aeroportuario y el organismo que certifica, y será la agencia quien asumirá la supervisión, de manera continua, de la actualización de estos planes. Hemos puesto en marcha este proceso de certificación que incluye los planes de emergencia de los aeropuertos, planes complejos en los que intervienen distintas administraciones y que, mediante este proceso de certificación, queremos mantener permanentemente activos y actualizados; por supuesto también el de Barajas. En este aeropuerto AENA ya ha presentado a la agencia un nuevo plan de emergencias que actualmente se está evaluando y que está siendo coordinado con la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento, una evaluación que la agencia finalizará en este mes de octubre para posteriormente ser remitida al Ministerio del Interior para que analice los aspectos del mismo en el ámbito de sus competencias. También hemos impulsado, desde el pasado mes de agosto de 2008, otras disposiciones e instrumentos útiles y eficaces para regir las actividades del sector aéreo relacionadas con las operaciones de helicópteros, la licencia de piloto de avión con tripulación múltiple, el requisito de competencia lingüística y la seguridad de aeronaves de terceros países.

Señorías, el Gobierno está en un proceso continuo de actualización y modernización de la normativa aeronáutica, no puede ser de otra manera, por el incremento de la actividad normativa en esta materia derivada de la creación, en el año 2002, de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y también por el aumento del tráfico aéreo. Pero desde el Gobierno queremos seguir impulsando actuaciones para que el transporte aéreo siga siendo cada vez más seguro y para dar una mayor confianza a los ciudadanos, que son a quienes nos debemos. Hoy les voy a anunciar un paquete de medidas que el Gobierno propone para mejorar la seguridad aérea. En primer lugar, actualizaremos la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, con dos objetivos: primero, reforzar el enfoque preventivo de la seguridad aérea y, segundo, reforzar las capacidades de inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Para ello tramitaremos una

reforma parcial de la Ley 21/2003 que contemple: primero, un programa de seguridad operacional del Estado, de acuerdo con las líneas del futuro programa que en este ámbito está preparando la Unión Europea y en el que el Ministerio de Fomento está participando de forma activa; segundo, garantías para incentivar la comunicación voluntaria de sucesos en la aviación civil como medio para disponer de mayor información y profundizar en el enfoque preventivo de la seguridad aérea y, tercero, ampliar la capacidad de la agencia de contratar más personal, suficientemente especializado, para mejorar la inspección y la prevención. Sé que además algunas de SS.SS., singularmente el señor Llamazares, eran muy sensibles a estas propuestas que acabo de anunciar.

Aprobaremos también el nuevo real decreto de regulación de las entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica para mejorar la vigilancia de la seguridad aérea en ámbitos específicos. Estas entidades complementarán la actividad inspectora de la agencia en cuestiones como la supervisión de sistemas de alta especialización tecnológica. Modificaremos el Real Decreto-ley vigente desde el año 1972, sobre servidumbres aeronáuticas, para mejorar la seguridad aérea en los aeropuertos y en las zonas limítrofes; actualizaremos así los aspectos técnicos recogidos en esta norma y los vamos a alinear con el real decreto que aprobamos el pasado mes de mayo sobre seguridad operacional en los aeropuertos. Antes de finalizar este año, llevaremos al Consejo de Ministros un real decreto que regulará el tiempo de actividad y descanso de las tripulaciones. Ya estamos trabajando en dicho reglamento y, a través de un diálogo que ya hemos comenzado, queremos acordarlo con los sectores implicados. También tramitaremos un nuevo real decreto para regular la certificación en materia de seguridad de los aeropuertos de competencia autonómica, los que ya lo son o los que puedan serlo en función del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. El objetivo es mejorar la seguridad en todos los aeropuertos de uso de público en España, fijando cuál es el alcance de las competencias estatales, garantizando el respeto a las competencias autonómicas en esta materia. Además, este año 2009 aprobaremos un nuevo real decreto que abordará las condiciones para la realización de demostraciones aéreas, y estamos trabajando en una serie de órdenes ministeriales dirigidas a mejorar la seguridad aérea, fijando los niveles de inglés y castellano exigibles a los profesionales del sector. Por último, aprobaremos un real decreto con el que estableceremos una nueva regulación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y del procedimiento de investigación técnica que lleva a cabo este organismo. Como ya indiqué al inicio de mi intervención, quiero reconocer la profesionalidad y el trabajo que está desarrollando la comisión. Para este trabajo le queremos y le vamos a dar un nuevo impulso. En este sentido, propondremos un cambio en la composición de la comisión, atribuyéndole un mayor carácter técnico y una estructura más ágil que la actual. Al mismo tiempo,

introduciremos mecanismos que permitan un mayor control de la actuación de la comisión por parte del Congreso de los Diputados. Esta Cámara podrá examinar el nombramiento de sus miembros y el cumplimiento de las recomendaciones de seguridad emitidas por dicha comisión. Reforzaremos el carácter reservado de los datos e información que obtiene la comisión durante el transcurso de la investigación de un accidente, y también regularemos de manera más precisa la colaboración de esta comisión con los órganos judiciales; si bien, manteniendo en todo momento la independencia de ambas investigaciones, la técnica y la judicial, dada la diferente finalidad de ambas. Finalmente, estableceremos un sistema de seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones que haga la comisión; en la medida en que ayuden a prevenir futuros accidentes, las autoridades y entidades españolas a las que vayan dirigidas tendrán la obligación de adoptarlas.

Señorías, esta profunda revisión que les acabo de anunciar y la actualización del marco legislativo de la aeronáutica en España es un reto para el Ministerio de Fomento, una tarea que considero prioritaria para los próximos nueve meses. Antes de que finalice el primer semestre de 2010 estarán aprobadas todas las nuevas normas que conforman este paquete de medidas. Además, reitero que quiero acordarlas y dialogarlas con todas las fuerzas de esta Cámara y con todos los sectores implicados. Ya nos hemos puesto a trabajar, pero le daremos un impulso definitivo durante el semestre de la Presidencia española de la Unión Europea a todas aquellas que se sustancien en el ámbito europeo. Esta normativa ha de coordinarse necesariamente con las instituciones europeas en la materia pero, sobre todo, porque el Gobierno de España liderará este proceso en el próximo semestre.

Señorías, como pueden observar, la tarea es ambiciosa, pero queremos contar —reitero— con la colaboración de todos, sin dejar al margen a aquellos que han vivido el accidente en primera persona. En la mejora continua de la seguridad aérea, todos los agentes del sector han de estar comprometidos, así podremos seguir avanzando en un concepto integral de seguridad aérea. Mi compromiso es acelerar la puesta en marcha de este conjunto de medidas que aquí les he expuesto, contribuyendo a mantener la confianza necesaria en el sector aéreo, en su seguridad y en sus profesionales. Para ello, estoy seguro de que podré contar también con la colaboración y cooperación de sus señorías. Tendremos oportunidad de debatir en esta Cámara algunas de las medidas hoy presentadas, y tendremos oportunidad de hablar de otras con SS.SS., porque serán medidas que no requieren la aprobación del Congreso de los Diputados. Estas medidas van a ser impulsadas por este Gobierno pero queremos —reitero— que sean fruto del acuerdo. Entre todos podremos hacer de ellas el mejor instrumento para que circunstancias que causan accidentes como el que nos ocupa no se vuelvan a repetir. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tras la intervención inicial del ministro, abrimos un turno de intervenciones de los representantes de los distintos grupos parlamentarios con un tiempo de diez minutos, como he dicho anteriormente. Comenzamos con el señor Llamazares, ya que me lo ha pedido porque se tenía que ausentar posteriormente. Después seguirá la señora Oramas.

Señor Llamazares, tiene la palabra.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: En primer lugar, agradezco la comparecencia del señor ministro de Fomento.

Nosotros hasta ahora no hemos estado satisfechos del papel que hemos jugado, en particular el Parlamento, como diputados en relación con el gravísimo accidente de Spanair en Barajas. Hemos intervenido poco y tenemos la impresión de que seguimos siendo una excepción en el ámbito de la Unión Europea; en dicho ámbito no hay ningún accidente que no haya provocado la elaboración de un informe por parte del Parlamento respectivo. En ese sentido, esta cuestión nos parece que es una deuda que tiene el Parlamento con las víctimas y también con su propio papel. Hoy tengo que decir, en un sentido positivo, que la intervención del ministro de Fomento apunta en una buena dirección; en la dirección de rectificar y mejorar la seguridad aérea. Apoyamos estas intenciones y apoyamos esta nueva dirección del Ministerio de Fomento en esta materia.

El informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes sobre la tragedia de Barajas indica que el MD-82 se estrelló por los fallos en la revisión mecánica, por el estrés —podemos denominarlo así— de los pilotos y por un fallo mecánico recurrente. Estas son, en términos de mi profesión, las causas desencadenantes, no las causas determinantes. Los mecánicos desconectaron la alarma, desactivaron el sistema de aviso de despegue, el TOWS, por lo que el pitido que debía alertar a los pilotos no funcionó. Se establece igualmente que la tripulación no verificó la configuración del despegue ni revisó correctamente la posición de los alerones, imprescindibles para levantar el vuelo, los *flaps* y los *slaps* tan conocidos. Cabe constatar también que durante vuelos anteriores este mismo avión tuvo fallos recurrentes, es decir, estas causas desencadenantes orientan en el sentido de causas determinantes, como puede ser la presión que sigue habiendo en el sector aéreo y el estrés que se produce tanto sobre los pilotos como sobre los mecánicos y los aviones.

En segundo lugar, en relación con el plan de emergencias del aeropuerto, en nuestra opinión, llueve sobre mojado, y lo digo como miembro de la Comisión de investigación sobre el 11-M, que una de nuestras conclusiones absolutamente desconocida fue que no había funcionado el plan de emergencias. No funcionó la alerta, no funcionó la movilización y no funcionó la estabilización de los accidentados. En este caso, hemos vuelto a tropezar en la misma piedra. Espero que a partir de ahora, con las iniciativas que ha anunciado el ministro

de Fomento eso no vuelva a ocurrir. Debemos velar por el cumplimiento de las recomendaciones de la comisión y aprovechar la ocasión para mejorar el trabajo de investigación, los recursos que a ella se destinan y también para actualizar nuestro sector aéreo y nuestra seguridad aérea. No ha dicho nada con respecto a la Ley del Sector Aéreo y me parece imprescindible la modernización de una ley que data de los años sesenta y que sigue orientando un sector aéreo totalmente diferente.

Sobre la composición de la comisión y su solapamiento con la investigación judicial, nosotros habíamos planteado ya en su momento los problemas de nuestro sistema legal que no facilitan una investigación rápida y eficaz de los accidentes. Las dos investigaciones abiertas, la técnica que lleva la comisión y la judicial que lleva el juez, se solapan y se limitan una a otra. Quizá deberíamos reflexionar sobre la oportunidad de una iniciativa legislativa para separar las dos investigaciones, para que sean ambas objetivas e independientes aunque apuntan en sentidos diferentes: una analiza las causas y otra intenta buscar también las responsabilidades. En Francia los jueces tienen órganos periciales propios para este tipo de casos y en Estados Unidos se dispone de tribunales específicos. También en nuestra opinión deberíamos reflexionar sobre la composición de la comisión de investigación, una comisión que debería ser independiente, técnica, sobre el peso que en ella tienen aún los altos cargos del ministerio y sobre el papel desempeñado asimismo por las compañías que creemos que más que asesorar distorsionan las conclusiones de la comisión de investigación.

Por otra parte y en relación con el valor de las recomendaciones, tenemos que interrogarnos sobre la responsabilidad de las autoridades y de las compañías a la hora de aplicar las recomendaciones de este tipo de comisiones de investigación. Debemos preguntarnos por qué no se aplican o se hace a medias y, en consecuencia, preguntarnos si accidentes como el de Barajas hubieran podido evitarse si se hubieran aplicado recomendaciones anteriores. Ya en el accidente de Lanzarote en el que un MD-83 despegó sin *flaps* y no solo la alarma de mala configuración, el informe de un experto señalaba alguna de las carencias apuntadas ahora recientemente. La Administración Federal de Aviación Civil norteamericana ha propuesto la revisión de la normativa de 1977 sobre alarmas a la tripulación en los aviones, veintidós años después del accidente MD-82 en Detroit. Si la revisión de la norma se hubiera abordado antes, quizá se hubiese contribuido a evitar tragedias posteriores, y entre ellas la tragedia de Barajas. Después del accidente de Detroit, la comisión norteamericana recomendó a Boeing que modificara el sistema de alerta de los *flaps* y que se habilitaran señales de alarma sonoras y visuales para los pilotos. Si se hubiera hecho, también se hubiera condicionado probablemente el resultado final del accidente de Barajas. Tras el siniestro de Detroit, las autoridades aceptaron que el fabricante McDonnell Douglas, actualmente Boeing, se limitase a emitir un télex en el que

recomendaba a las compañías comprobar antes de cada vuelo el sistema de alerta, pero aun así, Spanair solo obligaba a comprobar este sistema antes del primer vuelo del día y no antes de cada despegue como era la recomendación. Es decir, señorías, negligencia culpable de las compañías y lentitud y debilidad de las autoridades a nivel internacional. Es lógico pues que el informe de la comisión recomiende a las autoridades españolas que obliguen a esta comprobación sistemática antes de cada vuelo. También es lógico que se recomiende al fabricante que modifique los manuales de mantenimiento porque el texto no es claro y además provoca distintas interpretaciones.

Señorías, en los días que siguieron al accidente mi grupo parlamentario lamentó la falta de autocritica del Gobierno, la pasividad y la dejadez de sucesivos ejecutivos desde 2003. Por eso nuestro grupo presentó distintas iniciativas que mantenemos orientadas a la mejora y el desarrollo de la Ley de Seguridad Aérea y que fue, en primer lugar, solicitar la creación de una subcomisión de estudio de la seguridad aérea en el seno de la Comisión de Fomento, cosa que nos parecía absolutamente necesaria. En relación con la participación en materia de seguridad aérea, no he escuchado nada sobre el cumplimiento del mandato de la Ley de 2003 sobre creación del consejo de seguridad aérea, un buen ámbito para la participación de los distintos sectores. En nuestra opinión falta autoexigencia para reconocer errores y recursos para solventar estas deficiencias. Necesitamos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pueda actuar preventivamente, y por eso hay que dotarla de recursos suficientes para hacer inspecciones e incrementar su capacidad de asimilación de las recomendaciones de seguridad. Por eso seguimos pidiendo la creación de un cuerpo de inspectores, de funcionarios de un cuerpo de inspección, que sean autónomos e independientes, porque el regulador de la seguridad aérea es muy reducido todavía en relación con el macrosector que se está creando en el ámbito del sector aéreo. Es decir, seguimos como una hormiga que trata de controlar a un elefante.

Termino, señorías, insistiendo en la necesidad de que el Parlamento verifique el cumplimiento efectivo de las recomendaciones principales que ha emitido la comisión para evitar fallos que ya han costado 465 vidas desde 1968. Un accidente aéreo es un fracaso y una responsabilidad, en primer lugar de la autoridad aeronáutica por no haber tenido conocimiento de los problemas y haber diseñado un marco normativo claro y eficaz, pero también de las compañías aéreas por no haber tomado medidas para solucionarlos. A ello se añaden fallos técnicos y humanos que todos hemos reconocido. No se ha examinado el impacto que ha podido tener sobre la seguridad aérea la situación de la crisis económica por la que atravesaban las compañías y la compañía Spanair. En nuestra opinión con la seguridad no se juega por mucho que esté confrontada a fusiones, a dificultades económicas y a presión de las compañías sobre los pilotos o sobre los mecánicos, como

ha ocurrido en los últimos tiempos. Sin ánimo de ser exhaustivos, deberíamos revisar las disposiciones existentes en la legislación internacional y cómo están funcionando a nivel español y a la vez buscar líneas de mejora.

Termino felicitándome de las propuestas que hace el Gobierno, recordándole el cumplimiento de la Ley de Seguridad Aérea hasta que no se modifique y la necesidad de poner en marcha una nueva ley del sector aéreo tan necesaria en nuestro país. Asimismo, me felicito de que se vayan a modificar los planes de emergencias porque, como he dicho en un principio, llueve sobre mojado y no puede ocurrir que un país con la capacidad que tiene en materia de emergencias no sepa reaccionar, que no sepa reaccionar en tiempo y que no sepa seleccionar por su gravedad a los accidentados.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la señora Oramas por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señor ministro, qué diferencia. Usted empezó hablando de información, transparencia y respeto a la verdad y lo ha hecho. Ha hecho un discurso magnífico y se lo dice una portavoz que no suele echar flores ni a los ministros ni a los gobiernos y menos en esta sede parlamentaria. Hace un año, todavía todo el mundo con la sensibilidad de lo que podía ser, pasó todo lo contrario: había autocomplacencia, no se reconocía, la seguridad era perfecta y no había que cambiar nada de entrada, casi con prepotencia en un determinado momento. Quiero además agradecer al señor ministro la información y la especial sensibilidad que ha tenido con este grupo a lo largo de los últimos meses y sobre todo lo que ha dicho hoy: que la seguridad siempre es manifiestamente mejorable, que se va a cambiar la ley y que se va a trabajar en todos los sentidos. Eso queríamos escuchar las fuerzas políticas, eso querían oír los ciudadanos y eso querían oír los familiares de las víctimas de un accidente que se produjo hace un año. Queremos lamentar profundamente que muchas de las cosas que usted ha dicho hoy, casi el 90 por ciento, se podían haber empezado a hacer hace un año y no había que haber esperado este tiempo para decir cosas que hoy ha dicho que van a ser prioridad de su Gobierno y de su ministerio y que se lo dijimos las fuerzas políticas a la anterior ministra hace un año.

Dicho eso, voy a entrar ya en lo que es la comparecencia sobre el informe. El segundo informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil que se ha publicado hace pocas semanas no es aún definitivo, pero sí es la primera explicación oficial sobre el accidente y ofrece una hipótesis sobre los fallos técnicos y humanos que lo provocaron. El informe indica que el accidente de Spanair se produjo porque antes del despegue se saltaron tres barreras de seguridad, como usted ha dicho. Lo alarmante es que los defectos en las alarmas de los modelos habían venido

detectándose desde hacía doce años. Ni Boeing ni los distintos organismos nacionales e internacionales habían tomado medidas a pesar de que el fallo reiterado había provocado 47 accidentes desde 1968 con numerosas pérdidas de vidas. En el informe se cita el caso de McDonnell en Detroit cuando en 1987 fallecieron 154 personas y el Gobierno norteamericano recomendó que los pilotos comprobasen las alarmas antes de iniciar cada vuelo, pero algunas compañías no lo hicieron. Nosotros tenemos un precedente muy cercano, el MD-83 que estuvo a punto de estrellarse en Lanzarote en 2007, que la comisión de investigación sigue negando que fuera por las mismas causas. Sin embargo, la agencia de seguridad en el transporte de Estados Unidos ha sostenido que ese incidente lo fue por las mismas razones que produjeron el de Spanair de hace un año. Creemos que las autoridades aeronáuticas españolas e internacionales disponen ya de información suficiente para tomar medidas encaminadas a corregir las causas técnicas del accidente de Barajas. Los afectados piden que se investigue el avión, pero también el aeropuerto de Barajas y cómo se reaccionó tras el accidente. Tras el accidente se iniciaron dos vías de investigación: la judicial, orientada a la búsqueda de responsabilidades y a la reparación de daños, y la técnica, encaminada a prevenir futuros accidentes, pero se ha cumplido un año desde la tragedia y ni una ni otra han concluido. La causa en el juzgado se encuentra todavía en fase de instrucción mientras que aún no existe un informe final. En este momento, los familiares continúan esperando la resolución de sus demandas, la justicia sigue sin establecer las responsabilidades y la comisión aún no tiene un informe final, y los familiares y los afectados, la sociedad canaria en general se pregunta cómo es posible que sigamos aún así cuando ya ha pasado más de un año desde la tragedia. Hay que recordar aquí que el presidente del Gobierno de España se comprometió públicamente ante los familiares a que se realizaría una investigación rápida y eficaz.

Nosotros, señor ministro, en consonancia con una iniciativa de nuestra fuerza política que se debate mañana en el Parlamento de Canarias, pedimos al Gobierno que en el ejercicio de sus competencias facilite a la comisión de investigación toda la información para que concluya el informe definitivo de las causas del accidente y se eleven sus conclusiones a los organismos competentes, que, como usted ha dicho, se aproveche la próxima Presidencia española en la Unión Europea para que esta asuma las propuestas realizadas por la comisión de investigación del accidente de Spanair ocurrido en Barajas, y se tomen las decisiones necesarias por los organismos nacionales e internacionales encargados de la seguridad aérea. Nos alegramos, usted no sabe, infinito porque creemos que debe desarrollarse de forma urgente la Ley de 2003, de Seguridad Aérea, que usted lo haya dicho aquí y que se aborde además la reforma de las leyes preconstitucionales que rigen nuestra aviación civil, que tienen nada menos que casi medio siglo de

antigüedad y que, como sabe muy bien, fueron realizadas bajo una perspectiva militar y en base a la perspectiva militar y a los gestores de ese tipo de leyes en su momento.

Por otro lado, queremos y pedimos al Gobierno que desarrolle un estatuto legal específico para la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil que le permita reformar su estructura, las condiciones de su nombramiento, de su funcionamiento y de su trabajo, asegurando que se cumplan los plazos requeridos y que no surjan dificultades con la justicia, además de dotarla de personal especializado. Es imprescindible que la comisión deje de depender del Ministerio de Fomento y que lo haga del Parlamento. Se ha hecho una propuesta de nombramiento de los miembros para que pueda ser totalmente independiente y transparente. Que se incrementen los recursos económicos y humanos, que se revisen los planes de emergencia del aeropuerto de Barajas y de todo el sistema aeroportuario español y, por supuesto, que el Gobierno atienda los derechos de los familiares y afectados.

Quiero felicitarle, señor ministro, por el extenso análisis que ha hecho, pues recoge todas las propuestas que hicimos hace un año los distintos grupos, los cuales no fuimos oídos ni valorados. Y en segundo lugar, que se busque la profesionalidad y la garantía de la seguridad, que se busque el consenso político para esta materia y que se llegue hasta el final en la verdad, con transparencia lo antes posible, porque, como decía usted, al final el consuelo que pueden tener los que quedaron y los familiares es que esto sirva de experiencia para que no se vuelva a repetir y, segundo, que se mejore la seguridad de todo el sistema aeroportuario español.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Convergència i Unió tiene la palabra don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Lógicamente, las primeras palabras de mi grupo tienen que ser en memoria de todos los fallecidos, de sus familias, de los heridos, de todas las personas que se vieron tan gravemente afectadas por este accidente. Lo que hoy estamos haciendo aquí en el Parlamento es una de las maneras más nobles que tiene el Estado de derecho de contribuir a que aquellos ciudadanos que lo pasan muy mal, los familiares, por errores en el sistema que hacen que este no funcione, tengan los mecanismos para perfeccionarlo en el sentido que la señora Oramas estaba diciendo. Hoy más que nunca debemos investirnos todos de la máxima responsabilidad, y en esta línea —se ha dicho anteriormente— agradezco el tono del señor ministro, pues conlleva que esta apelación a la responsabilidad podamos hacerla mutuamente, y que el hecho de este ejercicio de responsabilidad pueda ser mutuo.

Permítame algunas observaciones en relación tanto con su intervención como con el informe. Respecto al informe, dos simples cuestiones que valen la pena. Sabe

que dos días después de que apareciera este informe hubo algunas informaciones periodísticas y hoy se ha reiterado —creo que ha sido el señor Llamazares— también una duda que me gustaría que se aclarara. Se trata de por qué en este informe no figura el precedente del incidente del MD-83 en Lanzarote, ya que pudiera tener algo que ver desde el punto de vista de la causalidad. Esta es una cuestión importante, pues la lectura del informe interino y el análisis que nosotros hemos pedido a algunos expertos que han colaborado con nosotros, dan la sensación de una gran solvencia, de una gran autoridad. La única duda que uno tiene es esta y valdría la pena que usted aprovechara para informar. En segundo lugar, como ha dicho, se trata de un informe interino y también estaría bien que se pudiera conocer si hay alguna previsión en relación con el informe definitivo de la comisión. Sería bueno poder disponer de ello. En cualquier caso, repito —no es una opinión a título personal porque uno es lego en la materia, pero por personas del sector—, este es un informe solvente, que dice bien de la comisión y, desde este punto de vista, sus conclusiones deben ser tomadas con el máximo rigor.

Yendo a la intervención del señor ministro, el paquete de medidas, la mayoría de las cuales uno puede comprender que son un enunciado y que hay que ir las traduciendo, nos sugiere algunas observaciones. La primera es la más importante a nuestro entender —ya sabe el señor ministro que tenemos siempre algo que decir en este tipo de comisiones o de organismos—, y es su independencia, ya no su independencia de AENA, cosa que se supone, sino también del ministerio. Ha dicho que va a hacer un real decreto para la nueva regulación de la comisión, y me imagino que este real decreto podrá recibir aportaciones, aunque, lógicamente, es un documento de aprobación por parte del Gobierno. Uno se atrevería a preguntar por qué una ley, porque entre otras cosas la ley nos permitiría que esta comisión tuviera una dependencia, una tutela por parte del Parlamento, es decir, que no fuera un elemento graciable por parte del Gobierno, que diera cuenta, que viniera una vez al año el presidente de esta comisión a informar, sino que hubiera una participación —repito y no tenemos opinión cerrada en este tema— más importante del Parlamento. Esta es una cuestión relevante que podría coadyuvar a una mayor eficacia y credibilidad de esta comisión. Repito que nosotros no lo cuestionamos en absoluto, puesto que ya he hecho la acotación en relación con la calidad que nos merece este informe.

Otro tema sobre el cual el señor ministro tendría que avanzar es en el de los planes de emergencia, planes de emergencia que se han visto por esta circunstancia o por otras, que vamos a ver en otro punto del orden del día, manifiestamente mejorables. Uno, que por encontrarse en el aeropuerto de Barajas vivió con cierta proximidad el despegue, se dio cuenta de que las cosas no funcionaban en relación con ningún plan, sino con una notable improvisación y con algunos errores importantes. Esto pone de relieve la necesidad de afinar en la redacción de

estos planes de emergencia. También ha mencionado que va a rehacer dichos planes y ha hecho referencia al de Barajas. Yo le pediría que, además del aeropuerto de Barajas —lógicamente estamos hoy hablando de algo que sucedió en dicho aeropuerto—, nos pudiera dar alguna información referida a si este plan suyo se va a llevar también a cabo en otros aeropuertos, con qué cadencia, con qué calendario, etcétera.

Hay otro elemento de su paquete de medidas en el cual coincidimos que es necesario. Se trata de las servidumbres aeronáuticas. Conocerá también el señor ministro que este es un aspecto donde hay gravísimas deficiencias. Muchos ayuntamientos de todo el Estado han formulado reiteradas quejas —mi grupo ha hecho llegar algunas de ellas, por ejemplo, referidas incluso a municipios canarios— por las demoras, por las dudas, por la lentitud, por la discrecionalidad que desde Aviación Civil a veces se tiene en informar sobre las servidumbres, y las contradicciones entre Aviación Civil y AENA, que las hay. Por tanto, todo lo que se avance en este tema es muy importante. Hace pocos meses también —queda constancia en el «Diario de Sesiones»— mi grupo advirtió que una importantísima inversión —por cierto, también en Canarias— estaba paralizada desde hacía tiempo porque según AENA estaba afectada posiblemente por una servidumbre y según Aviación Civil no. Este es un hecho de una gran gravedad que afecta a aquello que necesitamos más, que son puestos de trabajo y esta dualidad de opiniones sigue en este mismo proceso. Este es un aspecto en el que, si el señor ministro lo quiere enfocar, tiene todo nuestro aval para hacerlo, pero dese cuenta de que aquí no se están haciendo las cosas con el rigor necesario.

Otro asunto que nos parece especialmente positivo es que el señor ministro pretenda ejercer un liderazgo en Europa, con las competencias que ejerce la Unión Europea. Este es un tema absolutamente indispensable. En cualquier caso, como siempre, vale la pena ir a Europa con un cierto tono de humildad. Siempre es mejor ir a aprender. De hecho, España es la segunda potencia desde el punto de vista del transporte aéreo en Europa; el segundo Estado donde más transporte aéreo hay, por tanto, tenemos una gran capacidad para poder conocer el sector, pero es indudable que hay muchos otros países que andan más avanzados que nosotros. En este sentido, este papel hay que jugarlo con determinación —estoy de acuerdo con el señor ministro—, pero también con la humildad necesaria para no ir a dar lecciones a algunos que seguramente lo están haciendo algo mejor que nosotros.

Ya voy acabando, señor ministro. Parece ser que en el modelo aeroportuario uno de los consensos que existen es la separación de AE de NA, de Navegación Aérea, en tanto que algún día va a ver una NA sola, sin AE. En cualquier caso, sería muy oportuno que este organismo NA, Navegación Aérea, y la Agencia Española de Seguridad Aérea tuvieran un nivel de coordinación importante —no sé si tienen que ser el mismo organismo— y me

gustaría que ya que estamos de grandes reformas en este sector aéreo, no hiciéramos aquello que tan a menudo solemos hacer que es ir duplicando y encareciendo nuestra Administración innecesariamente. Si hay que dedicar recursos a más inspección aérea hay que hacerlo y no hay que dudar ni un momento en hacerlo, pero no en más burocracia y si se pueden conjugar organismos hacerlo de alguna manera. Esta mañana la señora vicepresidenta y ministra de Economía y Hacienda pedía a algunos diputados ejemplos de austeridad y a lo mejor aquí podría hacerlo. Repito, tengamos toda la inspección, toda la seguridad que hace falta pero no tengamos más burocracia de la necesaria.

Señor ministro, estamos en tiempos complejos para el sector —usted lo conoce perfectamente—, hay muchas empresas aeronáuticas que atraviesan situaciones difíciles. Esto conlleva una situación de presión laboral indudable y que las inversiones también se ralenticen; todo esto son vectores que podrían afectar a la seguridad aérea. Por tanto, la misión que debe garantizar las autoridades es doblemente compleja. Nuestro grupo —como siempre ha hecho en estos casos— se pone a disposición del Gobierno para ayudarle en este cometido. Este es un tema de gran complejidad pero también de una gran responsabilidad, y en estos casos sabe que siempre puede contar con Convergència i Unió.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Grupo Parlamentario Popular también quiere, en primer lugar y como siempre, hacer un recuerdo sentido a las víctimas y a sus familiares de este accidente, del que recientemente hemos cumplido el primer aniversario. Jamás debemos olvidar esta referencia en el frontispicio de las decisiones y de las opiniones que vertamos sobre este asunto.

Señor ministro, hoy ha hecho una intervención en la que, de manera exhaustiva, ha referido el informe interino de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. También ha hecho una referencia —larga— a las medidas de carácter normativo de una u otra naturaleza que piensa abordar en su ministerio, y alguna de ellas que se habían abordado, como era el reglamento de seguridad operacional de mayo de este mismo año. Pero, señor ministro, debíamos —y debía usted en su informe— haber abordado también otras cuestiones. Hoy, tanto por la magnitud del accidente como por las manifestaciones que se han venido haciendo a lo largo del año que ha transcurrido, tanto por el anterior como por el actual equipo del ministerio y por usted mismo, debían haberse abordado otra serie de cuestiones que preocupan mucho no solamente a los ciudadanos —por supuesto, a los familiares de las víctimas—, sino también a la clase política y a nuestra responsabilidad en cuanto a cuál va a ser el futuro del

funcionamiento de unas infraestructuras, en este caso, las aéreas.

Se ha dicho que el informe de la comisión de investigación es un informe fiable. El Grupo Parlamentario Popular no va a discutir el rigor ni el nivel de ese informe. Sí tenemos que poner de manifiesto, señor ministro, que está en cuestión el funcionamiento de la comisión. Con independencia de que ese informe, como digo, no lo vamos a poner en cuestión, es verdad que sobre este accidente y sobre la labor de la comisión se han producido filtraciones, dimisiones de alguno de sus miembros. Se produjo la filtración de un informe provisional que fue previo al interino —al que usted ha hecho referencia— por unos medios que no eran oportunos y hoy, lógicamente y consciente de esta situación, anuncia un nuevo procedimiento de funcionamiento, una nueva composición. Señor ministro, le quisiera recordar que el artículo 14 de la Ley de Seguridad Aérea —que también se propone modificar— dice que, antes de su designación, el presidente de la comisión debería haber venido al Congreso de los Diputados a exponer cuál era su manera de funcionamiento. Su antecesora lo nombró y no apareció. Me parece muy bien, señor ministro, no voy a discutirle que deba venir aquí. Al contrario, me parece que toda intervención por parte del Congreso en estas materias es básica, pero, señor ministro, apoyando en su momento mejoras en la independencia y en los caracteres técnicos de la comisión, el mero cumplimiento de la ley en vigor ya nos lo hubiera podido garantizar. Por lo tanto, las dudas sobre la comisión han sido consecuencia precisamente de la actuación en este accidente. Tengo que reconocer que usted ha corregido en algo la actuación del ministerio, que había empezado mal. Por eso hay que felicitarlo o por lo menos agradecersele, pero, señor ministro, aprovechando la comparecencia para hablar del accidente no puede omitir una serie de cuestiones que están encima de la mesa y que también son gravemente determinantes sobre nuestra seguridad y sobre el funcionamiento de nuestras infraestructuras. Varios portavoces, anteriormente, han hablado de la dificultad existente entre la comisión de investigación y la investigación judicial que, por cierto, también pone en tela de juicio la independencia de nuestros técnicos y, por su parte, el señor Llamazares se ha referido a la necesidad de cambiar la legislación, curiosamente coincidiendo con la postura que ha adoptado también el Sepla. Sin embargo, señor ministro, nosotros creemos que no hay ninguna dificultad y que no se vulnera ni se violenta el secreto del sumario, por un lado, en la cuestión judicial, ni la labor de la comisión de investigación, por otro, que debemos recordar aquí que es una labor de carácter exclusivamente técnico y dirigida solamente al accidente aéreo y que no determina ninguna responsabilidad, sino cuáles son las medidas técnicas que deben adoptarse para corregir las posibles causas, que es lo que se ha hecho de manera provisional o interina por esas siete recomendaciones, y que hay otras cuestiones en las cuáles sí tenemos que incidir directamente.

Señor ministro, están en cuestión —y no se ha aclarado nada en este año— los fallos de coordinación en los distintos elementos del aeropuerto de Barajas. Están en cuestión los tiempos de reacción que se produjeron tanto por parte de los bomberos como por los propios servicios médicos. Está en cuestión la operabilidad de Barajas. Está en cuestión —y quiero ser en esto riguroso y, por supuesto, en ningún caso pasar los límites de la prudencia— la actuación de la propia torre de control, que con independencia de no haber visto el accidente, señor ministro, sí que deja encima de la mesa una cuestión muy grave. Si el controlador local del avión en el momento del despegue, y el controlador de la aproximación y despegue, es decir, el denominado Tracón, debían estar totalmente coordinados hasta el extremo de que en cuanto se levantaban las ruedas del avión de la pista había dos controladores que simultaneaban el control de la operación hasta una distancia importante del aeropuerto, está claro que ahí no se produjo la labor desde la torre de control de una manera adecuada. Por lo tanto, señor ministro, entiendo —y esto lo hemos repetido en muchas ocasiones— que deberíamos conocer cuáles son las investigaciones que se están haciendo por parte de AENA y por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en unas materias tan importantes.

Señor ministro, usted ha dicho hoy aquí que se está tramitando un nuevo plan de emergencias. Evidentemente, si se está tramitando por parte de Barajas un nuevo plan de emergencias, se está reconociendo de manera implícita que ha habido una serie de fallos y que esos fallos se tienen que solucionar. Nos parece muy bien que se haga un nuevo plan de emergencias que solucione unos fallos, señor ministro, más que evidentes. Una cosa es que no se nos hayan dicho y otra cosa es que no hayamos visto, a lo largo de este año, que se han producido situaciones en el momento posterior al accidente que necesariamente tienen que corregirse en la actuación. Por lo tanto, bienvenido sea un nuevo plan de emergencias, pero bienvenida sea la información a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados de cuáles han sido los fallos que obligan a una revisión y modificación del Plan de Emergencias. Estoy seguro, señor ministro, que a usted estas cuestiones también le importan y le preocupan. Estoy seguro de que no va a dejar pasar la ocasión de incidir en unos temas tan básicos como el prestigio del funcionamiento de una infraestructura como la del aeropuerto de Barajas.

Disculpeme que en la última fase de mi intervención le recuerde —y este grupo esperaba que usted hiciera referencia a ello— algunas declaraciones que usted ha hecho a lo largo de este tiempo y que necesariamente debería usted aclarar en esta sede. No digo que vayamos a obligarle *a fortiori* a admitir todas sus declaraciones, ya que lógicamente lleva usted el tiempo que lleva en el ministerio y hay algunas cuestiones que pueden cambiar el análisis o la perspectiva inicial que usted tenía sobre el funcionamiento de cualquier cuestión, pero usted ha dicho que Barajas es bonito pero no es seguro. Señor

ministro, aunque luego lo corrigió en una nota, yo creo que usted debería decir hoy aquí que el aeropuerto de Barajas es seguro. Que se mejoren los protocolos de funcionamiento de la Unidad de reacción del aeropuerto está muy bien, pero no se puede confundir con la seguridad del aeropuerto. Por lo tanto, esa cuestión debería quedar clara. Usted también dijo que el accidente se podría haber evitado. Señor ministro, no me atrevo a decir que el accidente se podría haber evitado, y mucho menos después de leer el contenido del informe interino, pero también deberíamos ver —y esto lo uno con lo anterior— si se podrían haber evitado igualmente las consecuencias posteriores y la gravedad de los daños producidos. No quiero llegar a más porque ya he puesto de manifiesto las deficiencias de la llegada de bomberos, etcétera y no quiero llegar a unas expresiones que no quisiera que nadie malinterpretara. Por lo tanto, señor ministro, entiendo que usted, que ha contado el contenido del informe y nos ha dicho lo que va a hacer —y nos parece bien—, debería también haber hecho referencia a todas esas cuestiones.

Señor ministro, nos parece muy bien que un ministerio del Gobierno llene el BOE de las disposiciones que nos ha anunciado, que bastante escaso está, y que nosotros gustosísimamente veremos y analizaremos y, en su caso, apoyaremos. El Partido Popular cree que la seguridad aérea, la seguridad del transporte es básica. En esto no vamos a discutir ni media palabra. Siempre apoyaremos aquellas cuestiones que redunden en la mejora de la seguridad en el transporte y en nuestras infraestructuras. En eso, esté usted seguro, pero tampoco rebajaremos nuestro nivel de exigencia en cuanto al funcionamiento del ministerio. Las inspecciones —a las cuales usted también ha hecho referencia— son importantísimas, pero hasta ahora lo que hemos visto es que se ha preocupado por la estadística de la inspección y no por la fiabilidad, la intensidad y la garantía de la inspección. Eso es lo que creemos que se debe hacer. Por tanto, señor ministro, esas cuestiones inciden directamente en un accidente como el que estamos ahora mismo analizando. No digo yo que debería haber sido más o menos inspeccionado, pero si hubiera un sistema inspector que garantizase el funcionamiento de las operaciones y que no simplemente cubra la estadística del número de inspecciones que ha hecho el ministerio, podríamos haber estado en una situación distinta en esta tarde de su comparecencia. Señor ministro, espero que en la segunda parte de su intervención si usted puede hoy, o si no pídanos usted la comparecencia para otra ocasión, analicemos esas otras cuestiones transcendentales para las consecuencias del accidente, para las cuestiones de la seguridad, que podríamos haber abordado de otra manera en el segundo siguiente al accidente, que no se hicieron y que estoy seguro de que a usted le preocupan igual que al Partido Popular.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** En nombre del Grupo Socialista quiero reconocer y agradecer al ministro de Fomento el esfuerzo y el compromiso de colaboración con esta Cámara que demuestra llevar a cabo esta comparecencia; una comparecencia delicada, con connotaciones técnicas complejas, con un esfuerzo de análisis técnico y de elaboración jurídica y política notables, tan solo —quiero subrayarlo— cuatro semanas después de contar con el informe provisional de la Comisión de investigación de accidentes sobre el siniestro de Barajas de hace ahora poco más de un año. Solo cuatro semanas después el ministro nos ha ofrecido un análisis completo y una respuesta en forma de medidas normativas y de gestión que es de reconocer y agradecer. En nombre del Grupo Socialista también quiero dar las gracias a los grupos parlamentarios en general, por haber colaborado con el grupo que sostiene al Gobierno para encajar esta comparecencia en un calendario difícil durante este mes de septiembre.

Permítanme, en primer lugar, subrayar la importancia y la trascendencia de esta cita. Hoy ofrecemos a la sociedad española en la sede de la soberanía nacional la respuesta institucional a un suceso extraordinario, que conmocionó a todos los españoles hace poco más de doce meses, un trágico accidente que arrasó más de 150 vidas y que causó dolor y zozobra a muchas vidas más. Estas víctimas, sus familias y el conjunto de la sociedad española merecen un esfuerzo de análisis, de valoración, de conclusión. Merecen una respuesta por parte de sus máximos representantes, a fin de aclarar qué ocurrió y cómo vamos a procurar que no vuelva a ocurrir. Hoy estamos contribuyendo a ofrecer esa respuesta pero hemos de hacerlo con rigor, respetando las normas y los poderes establecidos, respetando las competencias de cada institución. A esta Cámara le corresponde el control de la acción del Gobierno, la propuesta a partir de estudios, análisis a los que pueda acceder o que pueda desarrollar por sí misma y la actualización legislativa. Esa es la tarea de la Cámara. Al Gobierno le corresponden a juicio del Grupo Socialista cuatro grandes tareas: el apoyo a las víctimas, el respaldo a los investigadores, el cumplimiento de las recomendaciones establecidas por esos investigadores independientes y el trabajo en general para establecer las mejores condiciones de seguridad en la navegación aérea. Estas son las cuatro grandes tareas que tiene atribuido el Gobierno, y que el Gobierno a nuestro juicio está cumpliendo de una manera más que razonable. Esto es lo que hemos de seguir y valorar también desde esta Comisión.

Primera tarea, el apoyo a las víctimas. Es difícil negar que el Gobierno ha hecho el máximo esfuerzo en la atención a las víctimas con relación a sus necesidades sociosanitarias, apoyo psicológico, derechos jurídicos. El ministro ha tenido una relación personal con sus

representantes para mostrar el compromiso en primera persona con el seguimiento de este respaldo. La asociación de afectados recibió toda la ayuda requerida además del ministerio para las actividades organizadas con motivo de la conmemoración del primer aniversario.

Segunda gran tarea del Gobierno respecto a la investigación sobre el accidente. Hay dos instancias responsables, dos instancias autónomas, que han trabajado y que siguen trabajando: la Comisión de investigación de accidentes, responsable de establecer las causas técnicas y de plantear recomendaciones para evitar accidentes como este en el futuro, y la justicia, encargada de establecer responsabilidades civiles y penales, si las hubiera. Son instancias investigadoras en función de lo que determina la ley, instancias autónomas. Al Gobierno le corresponde simplemente dar apoyo a sus trabajos y cumplir sus recomendaciones; punto. El Gobierno no puede, por ejemplo, marcar el ritmo de las investigaciones. No puede pedir a los investigadores que se den más prisa, no está dentro de sus facultades. Es más, podría interpretarse como una injerencia inaceptable. El Gobierno no es responsable de las incidencias y de los conflictos que ocurran durante la investigación, a quién se llama a declarar, con qué perito se cuenta, qué mecanismos se peritan y qué mecanismos no. El Gobierno no puede sustituir a los investigadores tampoco en su labor ni en la determinación de sus conclusiones. El Gobierno no puede decir si fallaron los *flaps* o los *slats*, si fallaron los relés, si los pilotos lo hicieron bien o mal, si Lanzarote o Detroit son antecedentes. La labor del Gobierno no es establecer esto. Hay unos investigadores que tienen la atribución legal para investigarlo y determinarlo y los medios técnicos para hacerlo razonablemente. El Gobierno no puede valorar si falló el plan de emergencias del aeropuerto o si fallaron los servicios de emergencia, que dependen del Ayuntamiento de Madrid y de la Comunidad de Madrid, antes de que lo investigue y lo determine la propia Comisión de investigación de accidentes, que todavía no ha entrado en esto. **(El señor Ayala Sánchez: No investiga eso.)** Sí que puede investigar la Comisión de investigación de accidentes si funcionó razonablemente bien en plan de emergencias del aeropuerto y si los servicios de emergencia, que contribuyeron a atender a las víctimas, lo hicieron debidamente.

La conclusión de la investigación no puede ser fruto de una valoración unilateral ni por parte del Gobierno ni por parte de un solo grupo parlamentario. El principal grupo de la oposición, por ejemplo, durante el último año ha hallado fallos en todo. Nos ha hablado de fallos en la acción, en la coordinación y en la inspección; fallos en el plan de emergencia de Barajas; fallos en la operatividad de la sala de emergencia de Barajas; fallos en la torre de control; fallos en los avisos tardíos a los bomberos y en los tiempos de reacción de los bomberos; fallos en el funcionamiento de la Comisión de investigación de accidentes; fallos en todo. ¿En función de qué datos? Pues no lo sabemos. ¿En función de qué pruebas?

¿En función de qué documentación o de qué peritaje realizados? Pues no lo sé, si se tratará de investigaciones personales del portavoz del Grupo Popular, en fin, si se lo han contado, si lo ha leído. Nosotros tenemos que fiarnos más de lo establecido por la Comisión de investigación de accidentes porque nos da la sensación de que falla más quien se atribuye una capacidad y una responsabilidad que no tiene, generando confusión y cierto grado de alarma, donde se necesita mucha objetividad y mucho sentido común. La investigación corresponde a quien tiene la atribución legal de investigar y los medios para llevar a cabo esa investigación. El Gobierno y los grupos parlamentarios lo que tenemos que hacer es asegurar que tienen recursos y cumplir sus recomendaciones sin hacer, si es posible, de aprendizaje de Colombo. Estamos hablando de algo demasiado serio.

La tercera gran tarea del Gobierno es la de cumplir las recomendaciones que establece la Comisión de investigación. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Simancas.

Dejen intervenir al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que no se oye, por favor.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Señor presidente, voy avanzando con celeridad.

Las recomendaciones directas las ha cumplido directamente. Esto es lo que ha hecho el ministerio, entendemos que de una manera bastante razonable durante el último año. Y las recomendaciones indirectas las ha cumplido indirectamente, pero decididamente. Ya ha comprometido el ministro durante la Presidencia española de la Unión Europea garantías suficientes para que los organismos europeos de regulación y control del tráfico aéreo se hagan eco y cumplan escrupulosamente lo establecido en las conclusiones de la comisión de investigación. La mejor prueba es la relación de medidas ya puestas en marcha que ha relatado el Gobierno, como la creación de la Agencia Española de Seguridad Aérea —en solo un año, más de 600 trabajadores, más de 60 millones de euros de presupuesto, más de 11.000 acciones de inspección, más de 100 líneas aéreas expedientadas con motivo de tal tarea—, el reglamento de seguridad ocupacional en aeropuertos, el nuevo plan de emergencias de Barajas presentado, etcétera.

La cuarta gran tarea que cabe atribuir al Gobierno, la tarea más relevante a mi juicio, la que requiere un esfuerzo más profundo y más a largo plazo, es la que tiene como objeto garantizar que volar seguirá siendo un modo de transporte confiable y seguro. Desde el Grupo Socialista damos la máxima relevancia a la agenda de modificaciones legales anunciada por el ministro de Fomento para la actualización del marco normativo que ha de mejorar la seguridad aérea en nuestro país, en especial la actualización de la Ley de Seguridad Aérea, el decreto de entidades colaboradoras para la inspección de la seguridad aérea, la modificación del decreto de servidumbres aeronáuticas, el reglamento de actividad

y descanso de las tripulaciones, el reglamento de la certificación de aeropuertos de interés autonómico, el decreto de regulación de exhibiciones aéreas y la nueva regulación de la comisión de investigación de accidentes. Para terminar, recordaré que el Gobierno ha confirmado su compromiso con la mejora en general de la seguridad aérea mediante un paquete de medidas amplio y eficaz, con una agenda temporal —y es de agradecer— muy precisa, y ahora desde el Parlamento tenemos que jugar un papel más activo —lo reivindicaba el señor Llamazares y el Grupo Socialista quiere seguir por esta línea— en la garantía de la seguridad aérea de este país, su seguimiento, su control, propuesta y actualización legislativa. ¿El lugar? Creo que esta Comisión de Fomento. Sería razonable que nos mandatáramos todos los grupos parlamentarios para ello desde hoy mismo.

Más allá de estas conclusiones prácticas, de estas tareas concretas, hoy —creo— todos los grupos parlamentarios de la Comisión de Fomento deberíamos elevar una voz clara y única con tres mensajes: primer mensaje, todos al lado de las víctimas, de sus familias, con solidaridad y respeto; segundo mensaje, compromiso para cumplir al cien por cien con las recomendaciones de las instancias investigadoras, cumplimiento al cien por cien de las mejoras previstas para hacer de la seguridad una prioridad máxima en la regulación del transporte aéreo; y tercer mensaje: este siniestro no debió suceder nunca y vamos a conjurarnos todos para hacer todo lo posible a fin de que no vuelva a suceder.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias a todos los portavoces de los grupos parlamentarios por el contenido de sus interrogantes y de sus afirmaciones y por las preguntas que me han formulado y que considero todas y cada una de ellas muy positivas. Honestamente les agradezco el tono y el contenido a todos los portavoces parlamentarios. Yo creo que en materia de seguridad aérea tenemos que tratar de trabajar coordinada y conjuntamente en el objetivo de establecer todos los mecanismos en orden a la prevención y a buscar los mejores parámetros de seguridad para evitar que este tipo de situaciones vuelva a ocurrir.

Voy a empezar por referirme en primer lugar a la reflexión del señor Ayala, del principal grupo de la oposición. Le quiero agradecer el tono y el contenido de lo que usted ha planteado aquí y le quiero reconocer que una declaración mía poco matizada generó alguna incertidumbre en el inicio de mi mandato. Reconozco que ha sido un error, y no tengo ningún inconveniente en reconocerlo, como puse de manifiesto el mismo día matizando y explicando claramente lo que quería decir. No voy a recordar siquiera cómo calificó usted aquella declaración. En todo caso, le aseguro que he aprendido bastante bien la lección, que he sacado conclusiones y que me he informado suficientemente sobre el funcio-

namiento del aeropuerto de Barajas, que usted, por cierto, en la réplica a aquella declaración consideraba como un aeropuerto excelente, como lo considero yo en todos sus aspectos, también en el de la seguridad. Por tanto, me alegra compartir con usted el criterio de excelencia del aeropuerto de Barajas.

Quisiera de todas formas hacer alguna aclaración complementaria. El aeropuerto de Madrid-Barajas es seguro. Su diseño, construcción, operatividad y mantenimiento, tanto en los campos de vuelo como de las terminales y el resto de instalaciones, cumplen la normativa nacional e internacional vigente en las dos vertientes de la seguridad, en la operacional y en la protección de personas y bienes. Así lo han confirmado todas las inspecciones y todas las auditorías que los organismos competentes en materia de seguridad han realizado en el mencionado aeropuerto. De todas formas, en materia de seguridad y en materia de emergencia —y luego me voy a referir a ello— tenemos que ir actualizando y dando nuevas respuestas y, a poder ser, en ocasiones, anticiparnos a las que son recomendaciones y convertirlas en obligaciones. Eso es lo que hemos hecho con el Real Decreto 862/2009, que regula la certificación de los aeropuertos del Estado y que tiene como objetivo fundamental incrementar las condiciones de seguridad a través de la necesidad de implementación de manual de aeropuerto y de los sistemas de gestión de seguridad. Los aeropuertos son certificados por una entidad independiente —y yo quiero subrayar esto, por una entidad independiente del gestor aeroportuario—, y es importante señalar que los aeropuertos españoles están contruidos y operados todos ellos de acuerdo con las normas internacionales y que este nivel de exigencia se mantiene en los nuevos aeropuertos privados de interés general en construcción. De todas maneras, les he de señalar que, como consecuencia del Real Decreto 862/2009, se le daba un plazo a AENA hasta el 1 de marzo de 2016 para certificar nuestros aeropuertos, y nosotros hemos establecido un plan para adelantar en tres años la certificación de todos nuestros aeropuertos, y AENA prevé finalizar en el año 2013, adelantándose por tanto a lo requerido. También el Aeropuerto de Barajas está incluido dentro de estas previsiones a las que hacía referencia.

En relación con la labor de inspección, de la que también se ha hablado, simplemente queremos decir que la hemos incrementado —y vamos a seguir actuando en esta dirección—, no solamente porque hemos puesto en marcha la Agencia Española de Seguridad Aérea, sino también porque hemos incrementado la plantilla del personal técnico dedicado a las inspecciones sobre seguridad aérea nada más y nada menos que en 190 profesionales, lo que supone casi triplicar la plantilla con relación a cuando asumimos la responsabilidad de gobernar, y de ellos en el último año se han incorporado treinta personas. Probablemente podrán ser insuficientes, pero en todo caso eso es lo que hemos hecho y tenemos

intención de seguir implementándola de forma permanente.

Todos los grupos hablaron del plan de emergencias, y he de decir en primer lugar que, según establece el propio informe que ha elaborado la comisión que investiga los accidentes, hay dos ámbitos —dice el informe— en los que van a seguir trabajando y que no han sido analizados: los programas de seguridad operacional y la supervisión por la autoridad aeronáutica de las actividades del operador y el funcionamiento de los planes de emergencia y las actuaciones llevadas a cabo tras el accidente. Confío plenamente en la profesionalidad de la comisión, porque han hecho un ejercicio —que agradezco que todos los grupos parlamentarios hayan reconocido— de profesionalidad y de independencia y confío también que la comisión emita un informe exhaustivo como el que ha emitido hasta ahora en relación con los planes de emergencia y las actuaciones llevadas a cabo tras el accidente. Señorías, sea cual sea el contenido del informe y las conclusiones del mismo, el Gobierno de España, el Ministerio de Fomento, asumirá las conclusiones y las implementará.

Quiero hacer alguna consideración en relación con los planes de emergencia. Los planes de emergencia queremos que estén continuamente actualizados. Esa es la voluntad del Ministerio de Fomento y, por supuesto, también el plan de emergencia de Barajas. No voy a hacer un relato de cuándo se fueron actualizando los planes de emergencia. Se actualizaron en el año 2006, se actualizaron previamente y ahora, señorías, hemos vuelto a trasladar, en concreto el pasado 31 de agosto, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el nuevo plan de emergencias de Barajas. Les decía que este plan está siendo coordinado, porque aquí actúan más administraciones, con el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid y, a su vez, la agencia estatal lo está evaluando, una evaluación que finalizará en el mes de octubre, pero, sea cual sea el sentido de este plan de emergencias, tendremos que seguir actualizándolo y revisándolo de forma permanente, tendremos, por tanto, que estar en permanente actualización para buscar una mayor eficacia.

Se preguntaba S.S. —y yo quiero referirme también a ello—, en concreto haciendo una reflexión en relación con alguna declaración mía, si el accidente se pudo haber evitado o no. Yo lo que he manifestado es que el accidente se produjo por un conjunto de circunstancias, tal y como se refleja en el informe de la comisión. No las voy a volver a relatar, están ahí escritas. Lo único que he dicho es que si alguna de ellas no se hubiera dado, es lógico pensar que el accidente no hubiera ocurrido. Es una conclusión en razón de los hechos analizados por la comisión, pero a esa conclusión podríamos haber llegado todos. No estoy descubriendo nada, simplemente estoy reafirmando el trabajo y la profesionalidad de quien emitió un informe en relación con el accidente.

Se han planteado algunas cuestiones que sí exigen una precisión. El presidente de la comisión fue nombrado en enero de 2001 —por tanto, que yo sepa, en enero de 2001,

no era ministra del Gobierno de España mi antecesora— y el resto de los miembros de la comisión fueron nombrados en 2001 y en 2002 al amparo de una norma. El Ministerio de Fomento no está representado en la comisión que investiga el accidente en este momento. Hay un piloto de la Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales, un científico del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, un ingeniero del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, un meteorólogo, un médico, un ingeniero. Lo digo simplemente para poner las cosas en su sitio, para que no haya dudas. Este Gobierno no tiene responsabilidad sobre el nombramiento de la comisión, pero este Gobierno, en honor a la verdad, valora la profesionalidad, el contenido del informe que ha emitido la comisión de investigación y me da igual quien la nombra. Yo creo que esta es la forma que hemos de tener de trabajar a la hora de abordar temas que tienen una especial sensibilidad y esta, además, la tiene más, porque tuvo una consecuencia trágica para muchas personas y para muchas familias. Yo aún no me he sobrepuesto de alguna conversación que tuve cuando escuchaba a una persona de la Asociación de víctimas que había perdido a su hijo, a su nuera y a dos de sus nietos. Por tanto, a todos ellos nos debemos y, como nos debemos a todos ellos, tenemos que hacer dos cosas. Lo digo con carácter general, porque he valorado muy positivamente, señor Ayala, su intervención, lo digo como una reflexión general. Hemos de tener la máxima prudencia para analizar estos hechos y hemos de tener la máxima exigencia para poner todos los mecanismos en orden a prevenir que este tipo de situaciones vuelva a ocurrir. Por eso he detallado una serie de iniciativas y les he puesto fecha. He establecido que antes del verano próximo, en nueve meses, tengamos modificados aquellos aspectos que para nosotros son clave a la hora de mejorar, de perfeccionar nuestra seguridad y a la hora también de dotar a la comisión de investigación de los accidentes de mayor autonomía, de más independencia y de una relación muy directa con la sede de la soberanía nacional, que es este Parlamento. Además, he comprometido el diálogo con todos y a todas las sugerencias estamos abiertos. Algunas señorías han aportado sus reflexiones, de ellas he tomado nota y sobre la disposición que tiene el Gobierno y sobre el contenido de los reales decretos y de la modificación de la Ley del año 2003 estamos dispuestos a hablar con todos, aunque los decretos sean una competencia exclusiva del Gobierno.

Reitero lo que dije al principio de mi exposición, en los temas de seguridad debemos buscar el máximo consenso para dejar al margen del debate político algo que es muy sensible, y no solo eso sino algo que tiene una importancia estratégica para nuestro país, porque no podemos olvidar que el sector aéreo es de gran importancia para España no solo por su aportación a la economía nacional, sino también por la actividad inducida que genera y también por nuestra proyección internacional. Fíjense, las actividades inducidas por la existencia del aeropuerto de Barajas suponen el 10,2 por ciento del PIB de la Comunidad de Madrid. El aero-

puerto de Barajas mueve más de 50.000.000 de pasajeros al año. Por eso valoro tan positivamente sus reflexiones, unos incidiendo en unos aspectos, otros incidiendo en aquellas cuestiones preventivas que tendríamos que haber establecido y no se han establecido y otros haciendo propuestas de futuro. Valoro las aportaciones y las reflexiones de SS.SS., porque sería una torpeza por parte de todos —y cuando digo por parte de todos me refiero también al propio ministro— poner en riesgo nuestro sector aéreo, tan importante para el desarrollo económico de nuestro país, o poner en duda la capacidad del aeropuerto de Barajas, que es uno de los más importantes del mundo. Por eso, señorías, les agradezco su disposición, valoro sus reflexiones y valoro su disposición a tratar de ser más exigentes. Desde luego a mí nunca me va a molestar, señorías, que por parte de los grupos parlamentarios se me planteen exigencias en todo lo que tenga que ver con la seguridad. No voy a rechazar ninguna propuesta y voy a considerar todas aquellas tendentes a mejorar la seguridad. Como decían el portavoz de CiU, el señor Macias, y la portavoz de Coalición Canaria, la señora Oramas, a mí también me hubiera gustado que el informe sobre el incidente de Lanzarote se hubiera elaborado. Claro que me hubiera gustado, pero tenemos que mirar al futuro, señorías, tenemos que ser más diligentes en las actuaciones que tengamos que impulsar en orden a que este tipo de cosas no vuelvan a suceder; nos tenemos que dotar de los medios necesarios para poder garantizarlo, y tenemos que hacerlo con el compromiso absolutamente de todos.

Señorías, en los próximos días les iremos informando de los contenidos de los decretos desde la Secretaría de Estado de Transportes. Se habló de la presión que en muchas ocasiones tienen los pilotos para hacer su trabajo y les hablé también del decreto que regula el tiempo de trabajo de los pilotos. No voy a volver a relatar cada uno de los contenidos de los decretos, pero hablaremos de todos ellos antes de que los apruebe el Consejo de Ministros. Estoy dispuesto a recibir sugerencias sobre todos ellos, y seguro que serán muy positivas para todos, porque el tema de la seguridad trasciende a un Gobierno; son normas, son compromisos con los que tenemos que comprometernos todos, y estoy seguro de que si así lo hacemos estaremos dando, en primer lugar, una satisfacción a las víctimas. Si algo pusieron de manifiesto los familiares de las víctimas es que quieren que este accidente sirva de acicate para impulsar todas aquellas medidas en orden a prevenir que se vuelvan a repetir accidentes como este. Ese es, desde luego, el sentido de mi trabajo, y ese es el sentido que he querido dar hoy a todas las iniciativas, a todos los decretos y a todas las modificaciones legislativas a las que me he comprometido. Créanme, no lo digo ya desde la razón de ministro del Gobierno de España, lo digo desde el corazón. Créanme, estoy dispuesto a admitir todas aquellas aportaciones que SS.SS y sus partidos me puedan hacer en orden a mejorar todos los mecanismos relativos a nuestra seguridad en el ámbito español, pero también en el europeo. Es verdad que no podemos dar

lecciones a nadie, es verdad que somos pioneros en convertir en obligaciones aquellas recomendaciones que nos ha hecho la OACI, y es verdad que podemos incidir en ello para que aquellas que son recomendaciones se puedan convertir también algún día en obligaciones en todo el ámbito europeo. Como presidente de turno de la Comisión de Transportes de la Unión Europea —lo voy a ser a partir del día 1 de enero—, y porque le corresponde a España, tengo la responsabilidad de impulsar aquellas medidas que se puedan plantear en el ámbito de la Unión Europea. Les aseguro, quiero que la Comisión lo sepa, que en mis dos reuniones con el comisario Taliani, incluso en mi última intervención ante los ministros del Consejo informal de Transportes de la Unión Europea del pasado lunes, he puesto especial énfasis en los temas de seguridad. Muy pronto compareceré ante esta Comisión para explicar también los objetivos de mi departamento en relación con la Presidencia española de la Unión Europea, y desde luego el impulso de la seguridad en todos los aspectos constituye uno de los objetivos prioritarios que me he marcado como presidente de turno de la Comisión de Transportes de la Unión Europea a partir del 1 de enero.

El señor **PRESIDENTE**: Nos alegramos todos del anuncio que acaba de hacer referido a la futura comparecencia en esta Comisión para explicar los objetivos de su departamento de cara a la Presidencia de la Unión Europea. Vamos a abrir con muy breve espacio de tiempo, un par de minutos, por favor, porque nos quedan todavía dos puntos más, un turno de petición de aclaraciones sobre la información que anteriormente ha expuesto el señor ministro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señor ministro, ¿usted conoce eso de al suelo que vienen los míos? Yo tengo una duda, porque los cuatro portavoces que hemos intervenido haciendo un ejercicio de responsabilidad y mirando al futuro hemos hecho una valoración de su intervención. No hemos entrado en determinadas responsabilidades que llegarán en determinados momentos y cambios y hemos intervenido con una gran cortesía pensando en los familiares que nos están escuchando y en el esfuerzo que usted está haciendo para decir que todo se va a corregir y todo se va a asumir, primando siempre la seguridad y mirando hacia delante.

Señor Simancas, quiero que quede constancia de que no comparto el 90 por ciento de las afirmaciones que usted ha hecho, pero hoy no es el día ni el momento. Usted no ha estado a la altura que hemos estado los cuatro portavoces en el ejercicio de la responsabilidad, en la declaración sobre lo que hizo el ministro. Usted ha sido el único que ha entrado en determinadas valoraciones, en si es responsabilidad del Gobierno o no. Y al final dijo: por cierto, apoyo al ministro en todo lo que ha dicho. Ha dedicado 10 minutos a defender a un ministro que no necesitaba defensa, porque ha venido muy claro diciendo qué va a hacer el Gobierno, y aquí los portavoces hemos estado en una posición absoluta-

mente seria de responsabilidad y de apoyo al ministro en este momento. No voy a entrar en las manifestaciones que usted ha hecho, pero desde luego quiero que quede constancia de que no comparto el 90 por ciento de las aportaciones que usted ha hecho.

Muchas gracias, señor ministro, desde luego va a contar con Coalición Canaria para todo el trabajo que le queda, así como con todos los canarios afectados que estaban esperando hoy esta comparecencia. Usted ha dicho que finalmente va a llegar a la verdad y va a intentar que esto no se vuelva a producir.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor ministro, muchas gracias por el tono de su intervención. He de decir que las palabras de la señora Oramas me evitan tener que pronunciarme sobre una intervención que también considero desafortunada del señor Simancas; pero, bueno, eso en tres días de clase se solventa.

Señor ministro, el Grupo Parlamentario Popular —ya lo he dicho antes, y lo vuelvo a repetir ahora— al igual que usted está preocupadísimo por la seguridad aérea. Lógicamente afirmamos, como no puede ser de otra manera, la excelencia de nuestras infraestructuras aeroportuarias: todo el aeropuerto de Barajas, la T-4, la T-1, todo el aeropuerto de El Prat y todos los aeropuertos que conforman la red aeroportuaria española.

Señor ministro, llegamos a la conclusión de la seguridad como consecuencia del análisis del accidente en el que hoy nos encontrábamos. Señor ministro, creo que usted ha dicho que la comisión no ha terminado su labor. Es verdad que en el apartado 3 sobre el progreso de la investigación hay dos renglones que hablan de las cuestiones de supervivencia, activación, gestión y respuesta ante la emergencia y las actuaciones post accidente llevadas a cabo que se están también evaluando, pero yo creo, señor ministro, que hay que incidir ahí y en lo que le he manifestado en cuanto a la preocupación que usted debe tener por el funcionamiento del propio aeropuerto y de esa revisión que ha anunciado en su plan de emergencia, debería tener esa expresa trascendencia e importancia dentro de la Comisión de Fomento.

Señor ministro, nosotros también seguimos afectados por la magnitud del accidente. Por eso desde el primer momento, el día 25 de agosto del año pasado cuando celebró sesión esta comisión, para darle importancia y trascendencia, intervino la portavoz titular de nuestro grupo, doña Soraya Sáenz de Santamaría, hemos mantenido la línea de conducta que se estableció en aquel momento y la seguimos manteniendo con todas las consecuencias del accidente. Por lo tanto, entienda nuestro nivel de exigencia como el ejercicio responsable de la actitud que adoptamos en aquel momento. Evidentemente, en todo lo demás y en todas las cuestiones relativas a la seguridad vamos a estar, tal y como nos lo ha solicitado y nosotros expresamente se lo decimos, cola-

borando y analizando la normativa, de forma que todas las medidas de seguridad y la regulación de la seguridad de todas las operaciones de transporte de cualquier naturaleza o modo que se produzcan en España encuentren siempre al Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, señor Simancas ¿quiere intervenir?

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Sí, unos segundos para sumarnos al llamamiento al consenso y a unir esfuerzos que ha planteado el ministro para seguir avanzando en la mejora de la seguridad en nuestro transporte aéreo, en nuestro tráfico aéreo en general.

En relación con lo demás, nos quedamos con las felicitaciones generales al discurso del ministro y a su trabajo. Créannos, señores portavoces, que ese era, es y será siempre nuestro objetivo.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar ya este punto, tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Quiero reiterar el agradecimiento a los portavoces parlamentarios, a todos ellos; quiero reiterar la actitud y la disposición a recibir sugerencias y, desde luego, a incorporar las reflexiones que ustedes hicieron a los procesos que hemos anunciado que vamos a poner en marcha. Señor Ayala, le quiero decir que todas las exigencias son pocas cuando hablamos de seguridad y por eso le agradezco el tono y el fondo de su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluido por tanto este primer punto. Vamos a hacer un breve receso de cinco minutos antes de comenzar el segundo punto. **(Pausa.)**

— **LAS CAUSAS DEL CORTE EN EL SUMINISTRO ELÉCTRICO OCURRIDO EL 15/08/2009 EN LA T-4 DEL AEROPUERTO DE BARAJAS. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000101.)**

— **LAS CAUSAS DEL APAGÓN QUE SE PRODUJO EL DÍA 15/08/2009, EN LA T-4 DEL AEROPUERTO DE BARAJAS A LAS 23 HORAS Y LAS CONSECUENCIAS DEL MISMO. COMPARECENCIA URGENTE A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000501.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el 2.º punto, a petición del propio ministro de Fomento y del Grupo Popular, sobre las causas del corte en el suministro el 15 de agosto en la T-4 del aeropuerto de Barajas.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, a petición propia y del Grupo Popular comparezco también hoy ante esta Comisión para explicarles las causas del incidente eléctrico que tuvo lugar en el aeropuerto de Barajas, en la noche del pasado 15 de agosto. Asimismo voy a exponer las medidas que se han adoptado, porque una incidencia de estas características no puede volver a producirse. Es mi intención informar a SS.SS. y a los ciudadanos de primera mano, con absoluta transparencia y rigor, sobre este suceso que desde el primer momento calificué como preocupante, no tanto por sus consecuencias en la seguridad o en la afección a los pasajeros y usuarios del aeropuerto, sino más bien por la confianza que una instalación tan importante y tan emblemática como la T-4 debe darnos a todos, usuarios, empleados y responsables de la misma. Desde el primer momento he mostrado mi máximo interés en comparecer una vez que tuviéramos información rigurosa y veraz de los motivos que causaron el fallo del suministro eléctrico en el aeropuerto. También a las pocas horas de producirse la incidencia eléctrica ordené realizar una investigación para tener un claro conocimiento de los hechos, de las causas y de las medidas que íbamos a adoptar para evitar que incidencias similares se repitan en el futuro, y como consecuencia de ello se han encargado tres informes técnicos, y esa es la razón —señor Ayala, se lo digo sobre todo a usted, porque había pedido la comparecencia— por la que he pedido disponer de más tiempo para que los informes técnicos los pudiera aportar en la Comisión en el día de hoy. El primero, elaborado por AENA, como máximo concededor de la instalación y responsable de la misma. El segundo, elaborado por una empresa de ingeniería de amplios y demostrados conocimientos en el sector, SENA. Y un tercer informe, independiente de la industria y el Gobierno, elaborado por la Universidad Politécnica de Madrid. Todos ellos los tengo aquí a disposición de sus señorías. Y además de estos tres informes, AENA ha realizado un informe de auditoría interna para valorar la adecuación de las medidas adoptadas, y las repercusiones del incidente en los usuarios del aeropuerto.

Antes de entrar en la descripción del incidente y de sus causas, quisiera hacer la siguiente consideración, que creo que es importante para encuadrar el debate. En el incidente únicamente se vieron afectados los edificios terminales de viajeros T-4 y T-4 satélite, no viéndose alterado el suministro eléctrico en el resto de las instalaciones del aeropuerto, ni en el campo de vuelo ni en las torres de control ni en las terminales de viajeros 1, 2 y 3. Por tanto, todos los vuelos que estaban previstos durante el tiempo que duró la incidencia pudieron despegar y aterrizar con plenas garantías de seguridad.

Hecha esta consideración, paso a continuación a informarles sobre las causas que produjeron el incidente. En primer lugar es preciso recalcar que el suministro eléctrico a las terminales T-4 y T-4 satélite es redundante, es decir, dispone de dos fuentes de suministro eléctrico alternativas e independientes, la red general y una planta

de cogeneración en el propio aeropuerto. La red general abastece de energía a dos centrales eléctricas, que a su vez suministran a las terminales, y la planta de cogeneración interna del aeropuerto es la responsable, en caso de fallo de la red general, del abastecimiento alternativo de energía. Además puede alimentar a cualquiera de las dos centrales, una a una por separado o las dos a la vez. De acuerdo con la investigación realizada por AENA, el incidente se inicia a las 23:03 horas por el fallo de un conector en la central eléctrica número 1. A raíz de este fallo se produce el salto o apertura automática del interruptor de protección del transformador, y la incidencia queda aislada.

En estas condiciones, con el fallo aislado de forma automática, el suministro de energía se estabiliza, recuperando la normalidad. No obstante el operador del sistema eléctrico volvió a cerrar este interruptor, con lo que el fallo dejó de estar aislado. Ello provocó el salto automático del interruptor inmediatamente superior, correspondiente a la línea de acometida desde la red general. Inmediatamente después saltan también los interruptores de la planta de cogeneración, responsable del abastecimiento de energía alternativo, y el de acoplamiento de la red general y cogeneración. En este momento, cuando entra el servicio eléctrico a las terminales, se ve interrumpido. Inmediatamente entran en funcionamiento de forma automática los sistemas de alimentación ininterrumpida para asegurar los servicios esenciales. Durante el tiempo que falló el suministro eléctrico estuvieron operativos la totalidad de los sistemas de seguridad de las terminales. No hubo incidencias en seguridad y en todo momento se inspeccionaron todas las maletas que salieron en los aviones, todos los pasajeros y sus equipajes de mano, y se controlaron los pasaportes de pasajeros de salida y llegada en los controles de inmigración. El circuito cerrado de televisión y el sistema integral de control de accesos estuvieron operativos en el periodo que duró el corte de suministro, incluyendo el control del perímetro del aeropuerto, y en todo momento la evolución del incidente estuvo controlada desde el centro de gestión del aeropuerto.

Esta situación de fallo múltiple obligó al restablecimiento del servicio de forma manual. Para la reposición del suministro se optó por pasar todos los servicios de distribución de energía a la central eléctrica número 2, pues fue en la 1 donde se había producido el fallo. A las 23:29 horas comienza el restablecimiento del suministro eléctrico a través del primer centro de transformación. Paulatinamente se restablece la tensión a todos los centros de transformación, restaurándose por completo el suministro eléctrico a las dos terminales a las 00:09 horas. Como consecuencia, en la T-4 se restablece el servicio en un periodo que va de 35 a 40 minutos, y en unos 70 minutos en la T-4 satélite. No obstante, los sistemas de alimentación del alumbrado de emergencia, que entraron en funcionamiento desde el primer momento, tienen una autonomía limitada de unos 30 minutos, lo que provocó que la T-4, una vez pasado este

tiempo, permaneciera sin alumbrado entre 3 y 10 minutos, según las zonas, y que las zonas afectadas de la terminal satélite T-4S permanecieran sin iluminación unos 45 minutos. En todo momento, señorías, se actuó de acuerdo con los planes de contingencia previstos, sin improvisación. No existió riesgo para las personas ni para las instalaciones, y se adoptaron todos los medios y medidas disponibles para garantizar la seguridad. Además se informó en todo momento a los viajeros y se trató de minimizar las molestias producidas a los pasajeros por el corte eléctrico.

No obstante, este tipo de incidencia, aunque no haya sido grave, resulta preocupante. Así, de acuerdo con las conclusiones de las investigaciones realizadas, AENA ha iniciado las actuaciones necesarias para que no vuelva a producirse. En primer lugar, y según concluyen los informes técnicos, la causa primera del incidente del día 15 de agosto es la pérdida de aislamiento de un conector en uno de los transformadores de la central eléctrica número 1. En segundo lugar, el laboratorio central oficial de electrotecnia de la Universidad Politécnica de Madrid, después de realizar ensayos exhaustivos del elemento que falló, ha concluido que ese fallo del conector se debió, señorías, a un defecto en su instalación y montaje. Reitero: el laboratorio central oficial de electrotecnia de la Universidad Politécnica de Madrid, después de realizar ensayos exhaustivos del elemento que falló, ha concluido que ese fallo del conector se debió a un defecto en su instalación y montaje.

Dado que del informe de la universidad se ha concluido la existencia de errores o vicios ocultos en el montaje del conector, AENA ya ha exigido responsabilidades a la empresa que se encargó de su instalación. El pasado 18 de septiembre le dio un plazo de diez días para que aporte sus alegaciones. Por otro lado también queda claro, según la investigación realizada, que la operación del sistema fue inadecuada. De acuerdo con esta investigación la manipulación incorrecta por el operador del sistema del interruptor automático de la cabina afectada provocó el salto de las protecciones de nivel superior. Ello produjo la desconexión, de manera prácticamente simultánea, de la alimentación de la red y de la planta de cogeneración, materializándose el apagón. Por ello el pasado día 21 AENA ha requerido a la empresa responsable de la operación del sistema eléctrico un informe sobre el incidente, y una vez lo reciba exigirá del mismo modo las responsabilidades oportunas.

Por otro lado, AENA ya ha comenzado a adoptar medidas con un doble objetivo. Primero, prevenir los fallos que ocasionaron el incidente y mejorar los tiempos de respuesta en caso de una incidencia similar. En primer lugar se está revisando la programación del sistema eléctrico, especialmente en lo referente al sistema de protecciones, de manera que se impide su cierre mientras persiste el fallo. Estará listo en el plazo de un mes. Segundo, estamos revisando para mejorarla la explotación de la redundancia con que está concebido el sistema eléctrico y los procedimientos de operación del mismo.

Esta tarea estará totalmente completada antes de que finalice este año. Y por último AENA, en un plazo de dos meses, reorganizará la dotación de personal y modificará los procedimientos para el movimiento del personal de maniobra para reducir el tiempo de desplazamiento en caso de incidencia eléctrica.

Señorías, con estas medidas pretendemos seguir mejorando la operatividad del aeropuerto de Barajas y la calidad del servicio. Para nosotros son siempre mejorables, y por ello trabajamos desde el Ministerio de Fomento: para que los ciudadanos tengan unos servicios de transporte cada vez más eficientes.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación abrimos un turno de intervenciones de los grupos parlamentarios, comenzando por el señor Ayala, ya que el señor Macias renuncia a intervenir.

Señor Ayala, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias, señor ministro, por su información y por su intervención en este asunto del apagón de la T-4 el pasado 15 de agosto. Señor ministro, estamos ante un apagón que impidió el normal funcionamiento de la T-4 y de la T-4S hasta bien entrada la mañana del día 16. Usted aquí ha dicho que se restableció el suministro eléctrico, es decir, la iluminación de la T-4 aproximadamente a la hora u hora y media de producirse. Pero, señor ministro, no solo fue un problema de falta de luz, sino de funcionamiento de toda la operativa del aeropuerto, de las líneas de conexión para el *check-in*, etcétera. Por tanto, señor ministro, el apagón fue algo más importante de lo que usted ha señalado ahora, y desde luego tuvo unas consecuencias más allá de las que estamos hablando.

Usted ha dicho que se han adoptado una serie de medidas, que ha pedido usted tres informes, y ha señalado una serie de mejoras en los tiempos de respuesta a partir de la fecha. Señor ministro, nosotros pensamos que el hecho de que la T-4 o cualquier otro aeropuerto se llegue a apagar no puede ser solamente calificado como preocupante. Eso es muy grave. Y con la descripción que usted ha hecho del accidente, ese salto sucesivo de interruptores que no reaccionan como tienen que reaccionar, nos parece todavía más preocupante. La pregunta que nos tenemos que hacer ahora es dónde está el mantenimiento, cómo se está regulando y probando periódicamente todo el funcionamiento del aeropuerto, y si no se están haciendo comprobaciones y cortando la luz en determinados momentos para ver si funcionan o no, no solamente la alimentación redundante, sino también todos los mecanismos que tienen que funcionar, porque el hecho de que la universidad haya concluido que la causa es la pérdida de aislamiento de un conector, y que ustedes hayan exigido responsabilidades al instalador —cuestión que nos parece muy bien— vuelve a dejar encima de la mesa un defecto grave de mantenimiento. Si se hubiera estado haciendo el mantenimiento adecuado esa pérdida de aislamiento del conector que

está funcionando desde el año 2005, es decir, que lleva cuatro años de funcionamiento, tenía que haberse apreciado con anterioridad.

Por tanto, señor ministro, creo que estamos ante un hecho gravísimo y lo dijimos en la Diputación Permanente cuando pedimos su comparecencia urgente en el mes de agosto: que el corte de suministro a la T-4 haya sido solo a la T-4 y al satélite y no haya afectado a la T-3 o a las pistas, tal y como se ha producido, no nos deja tranquilos, porque si falló esa cuestión en ese momento podrían haber fallado otras tantas. Además, la comparación con que se apague un hospital en el momento de una operación o con que se apaguen los servicios de la Policía o del CNI —que nosotros agradeceríamos de vez en cuando— en un momento determinado no justifica que lo calificemos solo de preocupante, sino que es un hecho que entendemos muy grave porque, señor ministro, estamos en precario. Me había referido a la comparación que utilicé en la Diputación Permanente, por si no han seguido la referencia que he hecho a que se apague el suministro que pueda tener en un momento determinado un hospital o los servicios de la Policía o del CNI. Simplemente lo he manifestado por las caras de extrañeza que he visto en algunos. Por tanto, señor ministro, creemos que la respuesta sí que se retrasó.

Además nos preocupa que, cuando tenemos un reglamento de baja tensión que dice que una instalación debe responder ante la pérdida de suministro entre una décima de segundo y un segundo y medio, nosotros nos conformemos con una mejora en los tiempos de respuesta. Creemos que tiene que ser absolutamente automático porque la cuestión es que no funciona. Usted hoy nos da dos causas. Una, la pérdida del aislamiento en uno de los conectores, y la otra —he entendido así, y creo que usted lo ha dicho así—, manipulación incorrecta del operador. Es decir, incompetencia en el mantenimiento, incompetencia en quien tiene la responsabilidad de la actuación. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: Fallo humano.)** Si dice usted que fallo humano será incompetencia del operador, evidentemente, con lo cual no estoy errado en el análisis de lo que estoy señalando.

Señor ministro, a nosotros nos parece muy bien que usted haya pedido los tres informes; nos parece muy bien que usted dijera que iba a pedir todo tipo de medidas, de investigación y de información. Muy bien, pero eso no puede dejar de poner de manifiesto que no tenemos la garantía —no quiero emplear otra palabra— del funcionamiento al pistón de una instalación como es el aeropuerto de Madrid, como cualquier otra instalación que le estoy señalando. Por lo tanto, señor ministro, creo que tenía usted que adoptar alguna medida concreta, aparte de las que se han adoptado. Evidentemente debería usted manifestarnos si ha ordenado una revisión completa de todo el sistema del aeropuerto, porque como le he dicho anteriormente este fallo que se produjo tuvo lugar en unas circunstancias que podían haber dado lugar a un fallo superior, que nadie desea y que en ningún momento

queremos que se produzca, pero sí demuestra una gravedad en el funcionamiento del aeropuerto que tampoco vamos a querer unir a otros fallos de funcionamiento de Barajas. No queremos que nadie nos vuelva a llamar alarmistas ni irresponsables ni que pongamos en tela de juicio el funcionamiento de nuestro aeropuerto. No, señor ministro. Creemos que produjo una alarma importantísima en el mes de agosto, cuando más necesidad tenemos de un magnífico funcionamiento de nuestras instalaciones aeroportuarias, porque es precisamente cuando ofrecemos nuestros servicios de transporte al turismo internacional, que debemos seguir manteniendo, y por lo tanto, señor ministro, el Grupo Popular y yo esperamos alguna medida más y no conformarnos con la calificación de incidente preocupante, sino reconocer la gravedad del fallo y poner encima de la mesa otra serie de medidas. Espero que sea así y que así me responda, como anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene el turno de palabra la portavoz socialista, señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Señor ministro, le agradezco la extensa información que nos ha brindado. Me permitirá que en mi intervención destaque algunos aspectos con relación al tema que nos ocupa. Como se ha dicho, el día 15 de agosto la T-4 sufrió una caída de tensión y prácticamente toda la terminal quedó a oscuras; por eso le llaman el apagón. Los sistemas de medidas alternativas en ese momento no funcionaron. Usted nos ha explicado cuál fue la causa, qué ocurrió, cómo ocurrió, y las consecuencias que se derivaron.

Señorías, tendría que quedar claro que el ministro desde el primer momento dio la cara, y anunció que haría investigar este incidente y que comparecería aquí en el Congreso. Ha pasado un mes largo y aquí tenemos al ministro explicándonos qué ha hecho. También me gustaría recordar que, después de una primera evaluación de contingencia, el señor ministro ya informó a la opinión pública de los detalles del incidente y de las perturbaciones que ocasionó a los servicios que se prestan en dicha terminal, única instalación del aeropuerto afectada por dicho incidente, la cual forma parte de la ampliación del aeropuerto, cuya ejecución se inició en 1996 y entró en servicio en 2004. También se comprometió a profundizar en las causas del mismo, y desde que se ha hecho cargo del departamento ministerial esa ha sido la forma de encarar la problemática de su responsabilidad, en la medida en que se entiende que en un departamento ministerial eminentemente tecnificado no es suficiente despachar los temas —por decirlo de alguna manera—, con el único propósito de cerrar el debate político, sino que se hace necesaria una evaluación técnica en detalle del incidente en cuestión para aprender de las circunstancias que lo provocaron, y adoptar las medidas mitigadoras necesarias para minimizar los riesgos. No en vano lo que está en juego es el buen funcionamiento de estos servicios públicos, muy sofisticados, como son las

infraestructuras aeroportuarias, sobre las que descansa el transporte aéreo y buena parte de la economía de este país, como ha dicho en su intervención anterior.

En estos momentos el diagnóstico de contingencia que nos explicó el ministro hace ya un mes y pico —que es el del primer momento— ya ha sido superado por varios informes de contraste, como ya ha explicado, que determinan la coyuntura que provocó el incidente. Nos dicen qué lo provocó —no voy a repetir las palabras del ministro, porque ya quedó suficientemente claro—, y en una siguiente fase nos permiten profundizar, ahora con una mayor perspectiva histórica, sobre la indoneidad de las nuevas instalaciones, para descartar la existencia de problemas o para asegurar que en el futuro no se pueda producir un incidente similar, sin que al menos en un correcto cálculo de riesgo esté mitigado por medidas alternativas de emergencia, como mínimo.

También les quería decir, señorías, sobre todo a los señores del PP, que no me negarán que en infraestructuras aeroportuarias hemos avanzado muchísimo. La T-4 y la T-1 son ejemplos paradigmáticos. Nombro estas dos, pero si miramos hoy día los aeropuertos de toda España, la mejora ha sido continua. Los españoles podemos estar muy orgullosos de estas infraestructuras. Están en la vanguardia y además son muy funcionales. Su seguridad es supercorrecta, como dicen todos los operadores internacionales. Por desgracia los incidentes ocurren, señor Ayala, por unas causas o por otras. Estarán de acuerdo conmigo, señorías, en que se puede prevenir lo predecible, pero es imposible prevenir lo impredecible. En ocasiones, a pesar de la mejora continua en los procesos o en los avances técnicos o de implantación de nuevos protocolos, nadie puede asegurar que las incidencias puedan ser cero. Desgraciadamente el riesgo cero no existe. Me entristece a mí y a mi grupo ver cómo determinados comentarios tratan de poner en negativo lo que ocurre en este país, y politizar cualquier cosa con el solo propósito no de mejorar lo mejorable, sino de buscar rentabilidad partidista, importándoles muy poco empañar los logros conseguidos.

Para finalizar, señor ministro, quiero decir que los socialistas no eludimos ninguna responsabilidad. Mi grupo parlamentario es el primer interesado en delimitar responsabilidades y exigir las, tanto en el plano técnico como en el político, cuando lo que está en juego es una infraestructura clave para el soporte de la actividad económica de este país. A mi entender el Gobierno ha actuado con rapidez informando de lo sucedido. Ha actuado con transparencia ante de la ciudadanía, y ha actuado de forma contundente con las medidas oportunas. Aprendiendo de los errores siempre se puede mejorar. Quisiera acabar con las palabras del señor ministro: seguiremos mejorando las infraestructuras aeroportuarias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, quiero ratificar las expresiones que utilicé desde el primer día y desde el primer momento en que tuve conocimiento del apagón en el aeropuerto de Barajas. El apagón del día 15 de agosto es un incidente aislado. En ningún momento hubo riesgo para la seguridad de los pasajeros del aeropuerto. En ningún momento dejaron de aplicarse las medidas de seguridad habituales. En todo momento se mantuvo la inspección de todas las maletas en bodega y de los equipajes de mano, así como la inspección de pasaportes de salida y llegada en los controles de inmigración; y el sistema integrado de control de acceso y los circuitos cerrados de televisión funcionaron de forma ininterrumpida. Quiero reafirmar que el aeropuerto cumple con todas las medidas de seguridad que le sitúan, desde el punto de vista operativo, según los informes que existen, como uno de los mejores aeropuertos del mundo. No obstante, y lo digo con la misma rotundidad, la operatividad de Barajas y la calidad del servicio siempre son mejorables. Por ello seguimos trabajando estrechamente con los usuarios, con los pasajeros y con las compañías aéreas para la mejora continua de los servicios que presta el aeropuerto de Barajas. Desde el primer momento he ordenado investigar lo sucedido para tratar de comparecer hoy desde el rigor, desde la transparencia y desde la verdad. Una investigación que ha supuesto —lo quiero ratificar— la elaboración de una auditoría interna y un informe de AENA, la elaboración de un informe técnico desarrollado por una empresa de gran prestigio en el sector de la ingeniería, y un informe independiente del Gobierno y de la industria privada desarrollado por la Universidad Politécnica de Madrid. Quiero insistir en que a partir de los informes hemos tomado decisiones, empezando a exigir responsabilidades por el daño causado a la empresa que efectuó el montaje, montaje efectuado por cierto antes de que nosotros tuviéramos responsabilidades de gobierno, y lo digo porque hoy sería probablemente fácil decir que las prisas por poner en servicio, aunque fuera provisionalmente, la inauguración del aeropuerto en el año 2004, cuando se inauguró provisionalmente, igual tenían que ver con esto. No lo he dicho, señorías, porque tiene que primar la responsabilidad por encima de todo.

Pero le voy a decir otra cosa. Yo he dicho que ponía a su disposición los informes que se han elaborado, y los informes son claros. El informe independiente de la universidad es muy claro: el defecto es de la instalación; no del mantenimiento, señor Ayala. Lo dice el informe, no lo dice el ministro. Por tanto, quiero tranquilizarle. Si dijera el informe que el defecto era del mantenimiento, créame que también diría lo mismo, porque el deber de un responsable público es decir siempre la verdad y corregir los defectos que puedan encontrar en orden a tomar decisiones de futuro.

Se ha hablado de las incidencias que tuvo, y yo también quiero hablar de eso. Todos los vuelos que estaban programados durante el tiempo que duró la incidencia

podieron despegar y aterrizar con plenas garantías de seguridad. Por tanto no hubo —fíjese que ya es difícil— cancelación de ningún vuelo en ese tiempo, ni de llegada ni de salida. De los veinticinco vuelos de salida que estaban programados en torno a la franja horaria en la que se produjo el apagón salieron retrasados doce vuelos, por problemas imputables al corte de suministro eléctrico, con un retraso medio, señoría, de 28 minutos. Si usted es usuario del aeropuerto de Barajas puede concluir conmigo que, con apagón o sin apagón, estamos en el tiempo medio de retraso de los vuelos en el aeropuerto de Barajas. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Qué barbaridad!—El señor Ayala Sánchez: No diga usted eso.)**

En cuanto a los vuelos de llegada durante el periodo que duró el incidente aterrizaron ocho vuelos; otros cinco que habían llegado antes de la incidencia se vieron afectados en alguna fase del desembarco y entrega de maletas. En todo caso le he de decir que en el mismo momento se entregaron el 89 por ciento de las maletas y el resto se facturaron en el vuelo siguiente al lugar de origen. Por tanto me ratifico en la idea de que este fue un incidente preocupante, pero que no fue un incidente grave. Como lo he calificado de preocupante, le he indicado todas las medidas que hemos adoptado para corregir las situaciones que hemos detectado. Por tanto tenga la tranquilidad de que se han adoptado todas las decisiones, y que vamos a exigir todas las responsabilidades a las que me he referido en mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: De manera muy breve tiene la palabra el señor Ayala durante dos minutos para aclarar alguna de las cuestiones que haya podido plantear el ministro.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervengo brevemente, señor presidente.

Quisiera aclarar dos cuestiones, señor ministro. Lo digo por lo que usted no ha dicho, que yo tampoco quiero decir. El Partido Popular inauguró el edificio, no la puesta en servicio de la T-4. **(Rumores.)** Por tanto el control, la comprobación del funcionamiento de todas las cuestiones no es responsabilidad del Partido Popular. Demasiado tiempo tuvo luego el Partido Socialista, que retrasó caprichosamente más de un año la puesta en servicio de la T-4, para que no pareciera una obra del Partido Popular, sino una obra del Partido Socialista. **(La señora Arnaiz García: ¡Hala!—La señora Montesinos de Miguel: ¡Muy bien!)** Por tanto, señor ministro, si no queremos decir cosas, yo esto tampoco lo quería decir. Usted me ha obligado a que lo diga, y si no consta en el «Diario de Sesiones» tampoco pasa nada, con que usted lo sepa yo tengo bastante.

Señor ministro, afortunadamente la hora en que se produjo la incidencia no tuvo mayor repercusión en el funcionamiento del aeropuerto, de lo cual yo me alegro naturalmente, pero los retrasos que se produjeron como consecuencia de este apagón en cualquier otro momento

que se hubieran producido, sea fallo de mantenimiento o sea fallo de la instalación, hubieran sido gravísimos y no lo podíamos prever. Pero no lo podíamos prever no porque fuera una cosa imprevisible o impredecible, como ha dicho la portavoz del Partido Socialista, sino porque estas cuestiones no es que no se puedan prever, sino que no pueden ocurrir. La respuesta tiene que ser —como dije anteriormente y no se ha hecho ninguna referencia por el señor ministro— automática porque las instalaciones deben de responder automáticamente.

Señor ministro, el retraso que tenemos en el aeropuerto de Barajas no es tanto como el que S.S. —que también lo es— señala. Por tanto, dejemos las noches del aeropuerto de Barajas con sus tiempos y los días también con los suyos. Nosotros queremos que el aeropuerto de Barajas funcione como un reloj, al igual que todos los aeropuertos españoles, y en eso estamos incidiendo. Por tanto, señor ministro, si el defecto es de instalación, evidentemente exíjanse las responsabilidades. Pero también sospechamos mucho e insistimos en que el mantenimiento, la garantía, la comprobación, los controles y los chequeos de funcionamiento del aeropuerto no han sido hasta ahora los adecuados, y no me cabe tampoco la menor duda de que usted dará las órdenes oportunas. Sin embargo reconocemos que el apagón de la T-4, que usted insiste en que es preocupante, no es solamente preocupante, sino que constituye un fallo grave que no se puede permitir ninguna instalación de esta naturaleza, señor ministro. No es tan costoso, usted que está dando muestras de una disposición a reconocer lo que tenga que reconocer, que reconozca que aunque no hubo ningún problema de seguridad el incidente, como se reconoció en la propia Diputación Permanente, fue un incidente grave.

El señor **PRESIDENTE**: De manera también muy breve tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Quería remarcar que los incidentes existen y es lo que intentaba explicar. No podemos prever todos los incidentes; es imposible, si no el mundo sería perfecto. De todas maneras en un tema como el que nos ocupa el buen funcionamiento de unos servicios públicos de extraordinaria complejidad, como son los de los aeropuertos, cuya implantación trasciende el ámbito temporal de la responsabilidad de cualquier administración y de partidos, no tendría que ser un método para tirarnos a la cabeza los unos a los otros, porque la responsabilidad es compartida. Lo que tenemos que mirar realmente es qué ha pasado, dónde está el fallo auténtico y cuáles son las medidas, como ya ha dicho el ministro, para mejorar el sistema.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para concluir este punto, tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Quizá convenga decir que cuando se apela a la

responsabilidad y a decir la verdad, y luego se añade que tengo que reconocer lo que no se corresponde con la verdad, señor Ayala, yo no lo puedo hacer. No me diga que reconozca que hay un problema de mantenimiento. Usted lo afirma aquí sin que nada sostenga sus palabras ni sus expresiones, sin que se pueda sostener en ningún informe, más que en una declaración para tratar de mantener una situación que usted califica de gravedad, en ese intento de vestir las ideas menores con palabras mayores, y eso no puedo reconocerlo, porque no hay un problema de mantenimiento. Por tanto, como no hay un problema de mantenimiento o ninguno de los informes que he encargado para sustentar mi afirmación pone de manifiesto lo que acabo de afirmar —y he puesto a su disposición los informes—, yo no puedo sostener lo que no se puede deducir de la propia investigación. Frente al hecho yo podía haber tomado varias decisiones, y he querido que hubiera informes contrastados que nos permitieran verificar por qué pasa esto en un aeropuerto de la envergadura, la importancia y la trascendencia de la Terminal 4. Podía haber hecho un informe AENA y ustedes me podrían hoy estar acusando de que era un informe de parte y que qué iba a decir. Podía haber hecho eso, pero yo he querido abrir una investigación que dijera con toda claridad lo que ha ocurrido, y créame, señor Ayala, vamos a tener la oportunidad de poder profundizar en todas estas reflexiones a lo largo de mi mandato, pero jamás les diré una cosa que no se corresponda con lo que ha ocurrido. No lo voy a hacer, porque no es mi estilo a la hora de concebir lo que tienen que ser los servicios públicos y la responsabilidad de quien los gestiona. Por tanto, a partir de esos tres informes hemos sacado las conclusiones y hemos tomado las decisiones, créamelo, y eso es lo que hoy humildemente traté de explicar aquí.

Quiero matizar una expresión para que no haya lugar a malos entendidos. Decía que sin apagón a lo largo del día muchas veces se producen retrasos de más de este tiempo. No quería decir que la media de todos los vuelos que salen de Barajas los tuvieran, porque no es así, tampoco responde a la verdad. Como ya vi que rápidamente se encendían las alarmas, he recapacitado sobre la reflexión que había introducido, que quiero matizar simplemente para responder a la verdad, no para otra cosa, y para que no se genere ningún tipo de consideración. En todo caso, señoría, yo le invito a que siga siendo exigente con el Gobierno. Es su responsabilidad y también su obligación. A mí no me molesta que ustedes me interpielen, que se preocupen por la seguridad y por el funcionamiento de las instalaciones públicas. Ese es su deber, y mi obligación es responder para que tengamos el mejor funcionamiento, el mejor servicio público, a través de nuestras decisiones y de nuestras actuaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro.

- **LAS CAUSAS DE LA INTERRUPCIÓN TEMPORAL DEL SERVICIO EN EL CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ANDALUCÍA, LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA RESTABLECER EL SERVICIO Y PARA FACILITAR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS VIAJEROS AFECTADOS Y LAS NUEVAS ACTUACIONES QUE SE PONDRÁN EN MARCHA PARA MEJORAR EL SERVICIO A LOS USUARIOS EN ESTE TIPO DE SITUACIONES. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000100.)**
- **LAS ACTUACIONES ADOPTADAS LOS DÍAS 10, 11 Y 12/08/2009, ANTE LOS CORTES EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000500.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ya a los puntos 3.º y 4.º, que han quedado acumulados como punto 3.º, solicitados por el propio Gobierno y por el Grupo Parlamentario Popular, para informar sobre las causas de interrupción temporal del corredor de alta velocidad en Andalucía, lo que va unido a una petición en el mismo sentido del señor ministro.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): En esta mi tercera comparecencia en esta tarde, igualmente a petición propia y a petición del Grupo Parlamentario Popular, informaré a SS.SS. de las causas de la suspensión del servicio ferroviario en el corredor de alta velocidad Madrid-Andalucía el pasado mes de agosto y de las medidas adoptadas, así como de las actuaciones que pondremos en marcha para mejorar el servicio a los usuarios ante este tipo de incidencias.

En la tarde del 10 de agosto tuvo lugar una intensa tormenta sobre la provincia de Toledo, en la comarca de La Sagra, a unos 40 kilómetros al sur de Madrid. Para que SS.SS. perciban la excepcionalidad del fenómeno meteorológico que tuvo lugar les diré que éste ocasionó cuantiosos daños en los municipios de la zona, muy especialmente en Pantoja, donde hubo que evacuar a numerosos vecinos. He de señalarles que a este municipio pertenece el tramo afectado del corredor sur de alta velocidad. El agua inundó plantas bajas de edificios, garajes y comercios, anegó cultivos y provocó innumerables cortes de tráfico en nuestras carreteras. Como consecuencia de la tormenta se acumuló gran cantidad de agua entre Yeles y La Sagra, afectando gravemente a tres kilómetros de la línea ferroviaria.

En la imagen 1 podremos ver que en parte de este tramo la fuerza del agua arrastró el balasto y el subbalasto en algunos casos, arrojándolo a más de 50 metros de la vía y desguarneciéndola completamente. El agua también arrastró —imagen 2— las canaletas que albergan los cables del sistema de señalización. En el resto del

tramo, lodos y abundante vegetación de los campos cercanos llegaron a la vía por el efecto del agua, provocando la contaminación del balasto. La gravedad de la contaminación del balasto radica en que con el agua la estabilidad de la vía puede verse afectada, así como el funcionamiento de las instalaciones de señalización. Pero además en gran parte del trayecto la tromba de agua produjo desprendimientos de tierra en las trincheras que afectaron a la vía, y volcó las vallas de seguridad que protegen la línea. En definitiva, la causa principal de los daños fue la intensa tormenta, que provocó el desbordamiento del arroyo Guatén, que discurre al oeste de la traza.

A continuación paso a detallarles las medidas adoptadas, que se iniciaron con la activación del plan de contingencias. Sobre las 20:50 horas del lunes 10 de agosto se detectó en el puesto de mando de la línea la ocupación de ambas vías, sin ser producida por un tren, entre los kilómetros 44 y 47 de la línea de alta velocidad Madrid-Andalucía. Siguiendo el protocolo de seguridad, se ordenó la suspensión provisional de la circulación en el tramo afectado para verificar el problema. Quiero dejar claro que todas las actuaciones que se llevaron a cabo tuvieron como premisa básica garantizar la seguridad, tanto de las circulaciones ferroviarias como de las personas que trabajaron en la reparación. Inmediatamente después, técnicos de ADIF se desplazaron al lugar para averiguar las causas de la anomalía. Al comprobar el estado de la vía en el tramo, se tomó la decisión de suspender definitivamente el tráfico de viajeros. Esto fue comunicado de inmediato a Renfe con objeto de poder establecer un plan alternativo de transporte hasta que se pudiera reponer el servicio. Los técnicos iniciaron los trabajos para la reparación de los daños en la noche del mismo día 10 con el objetivo de restituir el tráfico en el menor tiempo posible. En total en estas tareas de restitución intervinieron más de un centenar de personas entre técnicos y especialistas de los equipos de mantenimiento, señalización y reparación de vía. Para llevar a cabo estos trabajos se destinó el personal y los medios de mantenimiento de la línea, y además efectivos que estaban destinados al montaje de la vía en la nueva línea Madrid-Levante, actualmente en construcción. Con esta suma de esfuerzos en el plazo de diecinueve horas se pudo dar paso a la primera circulación en una de las vías. Eran las 16:00 horas del día 11 de agosto.

Al poner en servicio la línea con una sola vía y limitación de velocidad, la capacidad de circulación de trenes fue sensiblemente inferior a la habitual. En la madrugada del 11 al 12 de agosto se aportó el balasto y se niveló la vía que aún quedaba por reparar, poniéndola en servicio a las 18:00 horas del día 12, aunque la velocidad de los trenes en el tramo afectado quedó limitada. En los siguientes días se trabajó intensamente durante la denominada banda de mantenimiento entre las 12:00 horas y las 05:00 horas de la madrugada, cuando no hay circulación de trenes. Así se pudo ir incrementando paulatinamente la velocidad permitida en el tramo afectado.

Finalmente Renfe Operadora pudo restituir su compromiso de puntualidad para los servicios de alta velocidad y larga distancia a las 13:00 horas del día 21 de agosto. Hasta aquí, señorías, el análisis de las causas, los efectos y las medidas adoptadas sobre la infraestructura.

Ahora permítanme que me refiera al operativo desplegado para tratar de minimizar las consecuencias que la suspensión de la circulación de trenes tuvo sobre los ciudadanos. En el mismo momento en que ADIF comunicó la necesidad de suspender el tráfico ferroviario se activaron los protocolos de actuación. A las 21:00 horas se constituyó el gabinete de crisis, que se instaló en el centro de coordinación de operaciones ubicado en la Estación de Atocha. Se estableció como primera prioridad atender y transbordar a los viajeros que se encontraban en los trenes que estaban en circulación en el momento de producirse el corte de tráfico. Para ello se aproximaron estos trenes a las estaciones más cercanas para poder trasladar a los viajeros en autobuses y continuar el trayecto a sus destinos. Se suspendió asimismo la salida de los trenes programados en Madrid, Sevilla y Málaga. Con el objetivo de dar el mejor servicio posible durante la noche del 10 al 11 de agosto, ADIF y Renfe prepararon un plan alternativo de transporte y el operativo para informar y atender a los viajeros que se iban a ver afectados. A estos se les ofreció aceptar el sistema alternativo de transporte o, si decidían no viajar, la devolución del importe del billete o cambio de billete para otro día. En este plan alternativo de transporte Renfe y ADIF desplegaron 140 autobuses y 202 personas trabajaron cada día para atender e informar a los viajeros en las distintas estaciones. La información disponible en cada momento también fue difundida mediante la megafonía, los paneles informativos, los centros de atención al cliente en las estaciones y el teléfono de información de Renfe.

Restablecida la normalidad hemos continuado trabajando en el análisis de las medidas adoptadas y de los aspectos de la gestión que indudablemente se pueden mejorar. En primer lugar, les anuncio que ADIF ya ha iniciado un estudio de las condiciones de drenaje longitudinal y transversal de la plataforma en este corredor de alta velocidad, con especial atención a las zonas que pueden ser potencialmente inundables. Concretamente en la zona objeto de la incidencia dicho estudio ya se ha concluido y actualmente está en redacción el proyecto constructivo, que estará finalizado antes de tres meses para poder licitar las obras en el primer trimestre del año 2010. Antes de finalizar el año también estará redactado el estudio del resto del corredor. Ello nos permitirá priorizar las actuaciones a realizar para minimizar el impacto que lluvias de esta naturaleza puedan tener en la explotación ferroviaria. Lo convertiremos en proyectos concretos que comenzaremos a licitar a principios del año 2010.

Después de la experiencia se ha puesto de manifiesto que, aunque existen distintos procedimientos y protocolos de actuación para este tipo de situaciones, es

necesario un procedimiento general conjunto que reúna las formas de actuar ante situaciones de crisis, sobre todo pensando en la amplitud de servicio una vez que se amplíe nuestra red de alta velocidad; un procedimiento general que integre tanto al gestor de infraestructuras ADIF como al operador Renfe. Ya hemos comenzado a elaborar este procedimiento que contempla en primer lugar la constitución de un comité mixto permanente, integrado por personal de ADIF y Renfe de máximo nivel, cuyo cometido será la toma de decisiones y la coordinación de la respuesta ante situaciones que afecten al servicio. En segundo lugar, ante una incidencia que afecta al servicio, se activará el comité de gestión de incidencias, dependiente del anterior, cuyo cometido será poner en marcha los procedimientos de respuesta inmediata. Para ello contará con un centro operacional H24, operativo las 24 horas, y que estará en servicio en enero de 2010 para mejorar la coordinación entre las diferentes áreas y reducir los tiempos de respuesta conjunta ante las incidencias.

También estamos trabajando para mejorar la gestión —que créanme a mí me preocupa mucho— de la información a los ciudadanos. Así, establecemos un protocolo conjunto Renfe-ADIF con los criterios básicos que aseguren la transparencia informativa, la facilidad de acceso a la información, y la actualización de la misma a medida que evolucionen las circunstancias que afecten al servicio. Incorporaremos nuevas tecnologías para favorecer la relación directa con el usuario mediante sistemas de comunicación individualizada, a través de SMS o de correo electrónico. Con ello los viajeros dispondrán de información actualizada e inmediata sobre las incidencias en el servicio. Y con carácter inmediato, para mejorar la gestión ante estas situaciones, antes de finalizar el año dotaremos a diez estaciones, las más importantes de la red ferroviaria, de sistemas e instalaciones que faciliten las labores de comunicación; una actuación que en el primer trimestre del año 2010 extenderemos al resto de las principales estaciones. También antes de tres meses crearemos equipos de apoyo al viajero con personal formado para gestionar situaciones de crisis. Estableceremos un plan de simulacros de emergencias, y elaboraremos un manual de emergencias que recoja todos los procedimientos y todos los protocolos. Por último, revisaremos y complementaremos los protocolos de actuación existentes, a fin de garantizar y mejorar los niveles de calidad en la atención e información a los viajeros. Señorías, de todas estas medidas, de su alcance y de su desarrollo me comprometo también a dar cumplida información al Parlamento.

En definitiva, como consecuencia de una tormenta excepcional, hemos sufrido la interrupción de una de nuestras principales vías de comunicación. Quiero que sepan que somos conscientes de los perjuicios que se han causado a los ciudadanos; una vez más les pido disculpas. Les precisaré sin embargo que se trata del tercer accidente en diecisiete años de servicio, lo cual da una idea de la calidad de la infraestructura y del nivel de

mantenimiento. Por cierto uno de ellos se debió a una causa ajena, al caer una viga sobre una infraestructura ferroviaria de la Comunidad de Madrid, que todos recordaremos; en concreto, el 21 de febrero del año 2007 se produjo un corte total motivado por la caída a las vías de una viga procedente de las obras de la M-301 que gestionaba la Comunidad de Madrid. Es cierto que la información pudo transmitirse mejor a los afectados, y que la gestión realizada es mejorable. Sé que la respuesta no fue satisfactoria para todos los ciudadanos, y créanme que lo lamento. Lo que no podemos controlar es que condiciones meteorológicas tan excepcionales como las del pasado día 10 de agosto se repitan, pero sí puedo asegurarles que estamos trabajando intensamente para, en caso de que vuelvan a producirse, ofrecer una mejor gestión en todos los aspectos. Para ello les he anunciado una serie de actuaciones, y para ello nos hemos puesto manos a la obra.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra para fijar posición el portavoz del Grupo de Convergència i Unió, Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor ministro, quiero agradecer su aportación, y sobre el contenido de su intervención pocas cosas se pueden añadir. Pero me permitirá usted unas reflexiones que yo creo que son importantes en relación con este no sé si decir accidente o incidente, a esta circunstancia excepcional, como usted ha indicado. Me va a permitir que le relate —supongo que usted lo conocerá perfectamente y los directivos de ADIF y Renfe también— que, pocos días antes de que se produjera esta interrupción del servicio en una de las líneas de alta velocidad, se había producido otra parecida en la línea de Zaragoza, motivada en este caso también por una circunstancia excepcional: un gran incendio forestal. A uno, que parece que le tocan todas, también le afectó esta interrupción y tuvo que recurrir a otro modo de transporte, y por tanto vivió de primera mano la reacción y el enfado de los ciudadanos. Debemos intentar que la vulnerabilidad sea mínima —en cualquier caso me parecen muy bien sus iniciativas para mejorar los sistemas de drenaje y evitar en la medida de lo posible las incidencias— pero por desgracia hay incendios forestales, puede haber incidencias como las que ha relatado por una causa externa al propio servicio, en fin, puede haber mil y una causas, y podemos ver estas líneas de alta velocidad sujetas a una interrupción que, aunque solo dure unas horas, como usted debe saber, tanto en la línea de Aragón y Cataluña como en la de Andalucía en un momento determinado pueden estar circulando trenes con capacidad para 5.000 ó 6.000 personas. Por tanto, una interrupción momentánea afecta de golpe y porrazo a 5.000 ó 6.000 ciudadanos. Aunque mejoremos los drenajes no vamos a poder evitar las lluvias excepcionales, ni los incendios ni ningún otro tipo de circunstancias. Por tanto, desde el punto de vista de que somos responsables de las cosas del común, nuestra obligación

es tener preparados operativos para informar a los ciudadanos. Este es un esfuerzo que usted ha anunciado y me parece muy bien que se haga. Ahora, me parecería también correcto, y mi grupo quiere contribuir a ello, que iniciáramos una cierta pedagogía con los ciudadanos, habría que decirles que a veces hay sucesos excepcionales que van a ocurrir. En algunos países, entre comillas, avanzados —esto siempre es relativo— los ciudadanos saben perfectamente que los servicios públicos pueden fallar, y a veces sin responsables directos, sin causas determinantes, simplemente porque hay elementos no previsibles. Ante esto hay que contar con una pedagogía para que los ciudadanos estén bien informados, lo comprendan y puedan hacer uso de las alternativas debidas. Nuestro grupo está muy interesado en que no nos olvidemos de estos elementos de pedagogía. Lo decía la señor Puig antes, existen imponderables y los habrá toda la vida. Por tanto, decir al ciudadano que somos un Estado protector perfecto y que lo vamos a solucionar todo es engañarle. Yo creo que es mucho mejor decirles que pueden producirse estos accidentes e incidentes en circunstancias excepcionales y que ante ello sí que les vamos a garantizar la máxima información y, en la medida de lo posible, los elementos para suplir las deficiencias que haya. Por tanto, repito que su discurso me parece perfectamente correcto, pero nuestro grupo quiere añadir esta reflexión de que siempre que se produzca un nuevo elemento hace falta ponerlo encima de la mesa. Creo que es bueno que cuando ocurra algo de esto los responsables públicos hagan el esfuerzo de transmitir a los ciudadanos que existe esta posibilidad. Desde luego, nuestro grupo va a ayudarle en esta cuestión. Ya le anuncio que cuando se produce este tipo de interrupción a veces existe la tentación de sumarse a la protesta generalizada, a la queja, y creo que frente a esta queja vale la pena un cierto esfuerzo de pedagogía en relación a estos imponderables. Esto puede no interesar, pero nuestro grupo está francamente preocupado, porque en este caso, además, los servicios de alta velocidad son excelentes. Estoy de acuerdo con lo que usted decía de la línea de Andalucía, pero también de la línea de Aragón y de Cataluña. Por tanto, como servidores de lo público y de lo común, creo que nuestra obligación es contribuir a prestigiar estos servicios y, como decimos en Cataluña, no utilizar la primera de cambio para apuntarse al bombardeo. No lo vamos a hacer y solo le pedimos que en su discurso introduzca también estos elementos, ya que a veces hace falta un punto de valentía, de pedagogía a los ciudadanos. Otros países lo hacen y creo que esto es positivo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra por el Grupo Popular la señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: Creí que era el Grupo Parlamentario Popular el que había pedido la comparecencia del señor ministro; como miembro de la Mesa de esta Cámara intentaré poner un cierto orden,

conjuntamente con los miembros de la Mesa, sobre cuál es y cómo se organiza el trabajo de las intervenciones en una comisión. En cualquier caso, voy a lo que voy.

Yo he estado reflexionando mucho tiempo sobre cómo enfrentarnos a este tipo de comparecencias. Digo esto porque cuando debatimos en la Diputación Permanente la necesidad de una comparecencia urgente del señor ministro, el representante del Grupo Socialista, su portavoz, decía que el Grupo Popular, y en este caso esta diputada, intentaba poner en riesgo la seguridad del AVE y su utilización. Es algo que ha flotado a lo largo de toda la comparecencia del señor ministro en la tarde de hoy. Sinceramente, yo me preocuparía mucho de la seguridad, conjuntamente con el ministro, pero hay otra palabra que también utiliza bastante el señor ministro, y es la responsabilidad. Yo creo que la responsabilidad de este grupo, y en este caso de esta diputada, es controlar al Gobierno, y en este caso al ministro de Fomento. A mí me ha dejado muy tranquila cuando ha dicho que le encanta que la oposición le controle. Aunque no le gustara lo hubiera hecho igual, pero me alegro mucho de que duerma mejor porque yo le interrogo, con lo cual me da bastante tranquilidad.

Creo que hay que distinguir lo que es el trabajo de control, que es el que yo estoy ejerciendo, y poner en duda la seguridad. Soy usuaria del AVE de Málaga desde el primer día. No lo inauguré con la señora ministra porque esta señora ministra tenía esa falta de estilillo de no invitarte a la inauguración siendo diputada de la provincia, pero tampoco me importa absolutamente nada. Me fui tranquilamente tres trayectos después y disfruté del AVE desde entonces. Hubo una campaña en el AVE de Málaga en el sentido de que era inseguro por lo que aconteció en los acuíferos del valle de Abdalajis, cosa que ha servido para que en el AVE Granada-Bobadilla se tenga muy en cuenta en Archidona y se haya paralizado una de las obras para resolver este problema del acuífero. Por lo tanto, yo soy de las que ha dicho desde el principio que no tenía absolutamente nada que ver, que el AVE se había puesto en servicio porque era seguro, punto, y no había ningún adjetivo a esa seguridad.

Lo que ocurre es que ahora estamos hablando de un incidente que no ha puesto en peligro la vida de nadie, lo cual es de agradecer, pero sí ha sacado a colación determinados fallos en el mantenimiento del AVE. De las palabras del señor ministro se deduce claramente que ha habido fallos en el mantenimiento. El señor ministro nos ha enseñado una serie de fotos absolutamente impactantes, por supuesto, pero la primera pregunta que yo me hago, derivada incluso de esas mismas fotos, es cómo es posible que en una zona absolutamente llana, donde no había impedimento se produzca esta desaparición del balasto, ya que normalmente esas precipitaciones con daños a los bienes físicos se producen porque se ha hecho una obra en el cauce de un río o se ha construido en la hondonada de un valle, pero no en un sitio absolutamente llano como el que se percibe perfectamente bien en esas fotos. Es que el balasto ha volado, ha desaparecido. ¡Es

absurdo! En primer lugar, no es la primera vez que se producen precipitaciones de esta naturaleza en esa zona, y me he ocupado de analizar históricamente la meteorología de la zona. En segundo lugar, en las medidas que va a tomar el propio ministro reconoce que no se ha mantenido adecuadamente la zona, porque el señor ministro habla de que se han hecho análisis geotécnicos de la permeabilidad del suelo para hacer unas obras que se van a iniciar el año que viene ya que las inundaciones se han producido porque el drenaje no era el adecuado. Eso se llama mantenimiento, se ponga usted como se ponga. Ahora, si el mantenimiento consiste en que se pase un obrero por la vía diciendo aquí no ha caído nadie... Vale, estupendo, pero usted y yo sabemos que mantenimiento significa otra cosa. Sobre todo cuando se trata de unas vías que están allí desde el año 1992, cuando se inauguró el AVE a Sevilla. Por lo tanto, han pasado años suficientes para que haya una inversión y un esfuerzo mayor en el mantenimiento de esas vías, que va mucho más allá, como he dicho antes, de simplemente pasar por allí. Por lo tanto, el drenaje de esa zona, que van a estudiarlo ahora para hacerlo en el año 2010, ya tenía que estar hecho. Porque lo ocurrido no me lo explico. Yo he preguntado a expertos ferroviarios y me han dicho que no tiene sentido, salvo la falta de mantenimiento. Espero que el señor ministro, en honor de esa verdad que tan bien le mantiene en la vida política, me lo aclare.

El ministro también ha reconocido que ha habido una desorganización y una falta de previsión, no solamente en lo que ha significado esa vía, porque desde Córdoba a Málaga, que ha llovido como ustedes no se lo pueden imaginar, no ha pasado absolutamente nada. Ni siquiera en la zona de los acuíferos, porque eso como usted y yo sabemos está ya resuelto, cosa de la cual yo me alegro un montón, porque le ha devuelto el agua al valle y ha mantenido lo que yo he dicho desde el principio, que el AVE a Málaga era seguro, y sigue siéndolo exactamente igual. Usted, de entrada, ya no acepta esa desorganización y esa falta de mantenimiento, pero es que la comunicación me preocupa todavía más, porque el señor Blanco nos plantea como una novedad, como algo fantástico que surge de esta circunstancia desgraciada, la coordinación Renfe-ADIF. ¿Es que no existía? Cada vez tenemos más AVE —y espero que se cumplan los plazos del resto que quedan— y, ¿no había una coordinación entre quien explota el servicio y quien lo mantiene? ¿Era insuficiente? ¿Tenemos que esperar un incidente de esta naturaleza para que empiece a funcionar una coordinación, para tomar decisiones y para analizar las situaciones de crisis? Me parece preocupante, señor Blanco, que su antecesora no haya puesto en marcha esa coordinación entre el ADIF y Renfe.

También me preocupa lo que se refiere al otro fallo terrible que se ha producido en este problema, que ha sido la información a los usuarios, porque todo el mundo entiende cuándo hay un problema ajeno a la voluntad y a la decisión política, pero es que la desinformación ha

sido brutal. Cuando uno se saca un billete por Internet en Renfe —invito a la gente a ello porque cada vez funciona mejor— te piden el teléfono y no te piden el color del pelo de milagro, y hacen muy bien por seguridad, pero ¿cómo no les informan a los ciudadanos que tienen comprados unos billetes con mucho tiempo de antelación de que hay problemas importantes? No había información en la estación de Atocha, no había información en la estación de Málaga, no la había en Sevilla, no sabían los ciudadanos muy bien si tenían que esperar mucho o si era mejor que buscaran alternativas, que muchos usaron, como la del avión. No ha funcionado y ahora me dice usted que van a crear un protocolo de gestión de la información. ¿Es que no existía? Si se fija, señor Blanco, estamos hablando permanentemente de mantenimiento. Usted no está aportando nada que no tuviera que estar en marcha. La propia secretaria de Estado reconoció la desinformación absoluta y la desorientación; la precipitación en algunos casos, incluso precipitación a la hora de enfrentarse con las obras porque tenían que poner en marcha tan rápidamente la primera vía y tan rápidamente la segunda que tuvieron que suspenderlo de nuevo y volver a una sola vía porque se había hecho mal la obra. Estas cosas hay que analizarlas para que no se vuelvan a repetir, pero, insisto, señor Blanco, aquí se ha producido una absoluta falta de mantenimiento y de prevención por parte del ministerio.

Lo que me parece ya —perdóneme que se lo diga— un poco chusco es lo siguiente. Me acuerdo de que, pasando por una gran ciudad de Castilla y León a la que no voy a hacer referencia, cuando llegabas había una autovía, que no era de las de ahora ni muchísimo menos, y un puente que cruzaba el río y ponía a la entrada del puente: Coches por este puente nuevo, camiones de alto tonelaje por el puente romano. Una se quedaba sorprendida de que el puente romano aguantara aquello. Pero es que aquí ha pasado lo mismo porque lo que han hecho es que a la línea convencional, que tampoco pasa muy lejos, resulta que se desvían todos los trenes a Cádiz y a Huelva, y esos no sufren ningún problema; la línea convencional antigua y retrógrada de toda la vida de Dios. Aquí se ha producido lo mismo que en el puente romano, los grandes tráileres por el puente romano y este puente que hemos hecho —y estoy hablando de la época del franquismo—, para los cochecitos, para los Seat 600 porque no aguanta más. Aquí estamos en lo mismo, lo cual es muy triste, sobre todo porque detrás de todo esto, insisto, señor Blanco, señor ministro de Fomento, hay falta de previsión, falta de mantenimiento. Aquí no se ha producido que una maquinista no funcione cuando se instala, cosa que te pone un poco el vello de punta porque si el mantenimiento no es ver si esa maquinista está bien puesta, estamos aviados. Mantenimiento es que las maquinistas recién puestas funcionen adecuadamente, que las vías funcionen adecuadamente, que las transmisiones funcionen adecuadamente.

Por último, si quiere usted hablamos de algunos problemas en el AVE a Andalucía, como la precipitada

inauguración del AVE a Málaga, y no quiero decir que fuera porque la señora ministra, agobiada por lo que estaba pasando en Barcelona, quisiera llevar al señor Zapatero a inaugurar el AVE a su ciudad —posiblemente pensaba que la iba a echar antes de lo que la echó—, porque a partir de ese momento —y tampoco quiero decir lo que estoy diciendo, pero lo digo—, en los tres días siguientes, todos los trenes llegaban con cuatro horas de retraso porque no funcionaba el sistema eléctrico, no funcionaba; el tren no se ponía en contacto con la vía, no se hablaban, estaban peleados.

Eso ha pasado y sigue pasando, son cosas que pasan y, por tanto, señor ministro, improvisación, falta de mantenimiento y le invito a que revise no solamente esa zona sino el completo de Madrid a Córdoba y de Córdoba a Sevilla porque la de Córdoba a Málaga está recién hecha, está perfecta, pero la otra lleva suficientes años de existencia como para que haya una revisión profunda para que no tengamos un problema como este. Desde luego espero que nos informe de todos esos protocolos, que nos los haga llegar y solamente le pido un favor, señor Blanco, que me lo mande antes de ponerlo encima de la mesa porque no lo puedo leer mientras usted habla.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Señorías, permítanme que empiece, como es habitual en el Grupo Socialista que apoya al Gobierno, agradeciendo al ministro la información y los compromisos, el rigor de su intervención, la cuidadosa narración, así como la petición de disculpas que ha hecho a los afectados que creo que es una forma de actuar incluso en catástrofes o en desastres que tienen su origen en la naturaleza y no en un aparato, en una central eléctrica, en un avión.

Al hilo de la intervención, permítanme que, como es habitual en el grupo que apoya al Gobierno, no le lleve la contraria al ministro sino que intente llevarle la contraria a algunas de las argumentaciones hechas por los restantes grupos; es la costumbre parlamentaria.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): El ministro no le iba a reprobar tampoco porque le llevara la contraria.

El señor **PEZZI CERETO**: Se lo agradezco, señor ministro.

Tenemos, por un lado, la sensatez del señor Macías, que creo que ha centrado muy bien el debate y, por otro lado, la falta de argumentación lógica desde mi punto de vista en la intervención de doña Celia Villalobos que se refiere a fallos de mantenimiento, de improvisación, cuando estamos hablando de la naturaleza con mayúsculas. Esto es muy complicado, 50 litros aquí no provocan nada y 200 metros más allá provocan un desastre, porque en geomorfología y en geografía física hablamos

del umbral, que es una palabra técnica fantástica. ¿Por qué 50 litros aquí nada y 200 metros después todo? Porque se produce un umbral de la naturaleza que hace que ese río no pueda aguantar ese litro de más y se desborde. Eso es la naturaleza. Si usted cree que el tramo del AVE hacia Málaga ya no tiene nada, no está comprendiendo en absoluto cómo funciona la naturaleza; no funciona así. Permítame que se lo argumente brevísimamente.

Quiero empezar con las palabras de mi portavoz, de Rafael Simancas, en la Diputación Permanente. Dijo: Cuando comparezca el ministro voy a felicitar a ADIF y a sus trabajadores y a Renfe-Operadora por el esfuerzo realizado en aquellos tres días de agosto que permitió, producida la tormenta de en torno a 50 litros por metro cuadrado en poco más de dos horas en el entorno de La Sagra —usted sabe que es por desbordamiento del arroyo Guatén— que interrumpió el tráfico, que en 19 horas hubiera una vía y en algo más de 40 —ha dicho el ministro— la totalidad del servicio. Desde el punto de vista de los socialistas, creemos que no se puede hacer ningún reproche al Gobierno ni al Ministerio de Fomento ni por supuesto a ADIF, todo lo contrario, se hizo un diagnóstico eficaz de la incidencia, se pusieron los técnicos y el personal adecuado, se hizo uso de la maquinaria, de los trenes previstos para esta incidencia y se corrigió en un tiempo récord. Creo que el trabajo estuvo muy bien hecho, aunque si se puede mejorar, mejor. Además, el dispositivo conjunto de Renfe-Operadora es el habitual, poniendo autobuses, poniendo taxis, explicando, devolviendo el dinero del precio de los billetes o cambiándolos para otra fecha, según demanda de los ciudadanos.

Le honra, señor ministro, que lamente que los ciudadanos puedan verse afectados, pero la percepción de la calidad —se han hecho estudios— de cualquier servicio está siempre sujeta a la percepción individual de cada viajero, cambiante por definición según sus necesidades, tipo de viaje, número de afectados en su familia, imperiosa necesidad de cumplir los horarios previstos y un largo etcétera. Quiero arriesgarme a asegurar que nunca un desastre natural, que altera gravemente el ritmo de la vida de los ciudadanos, es percibido por el cien por cien de los afectados con la naturalidad y el reconocimiento de que es debido a fuerzas incontrolables e imprevisibles, sean tormentas, inundaciones, desplazamiento de laderas o cualquier otro. Los italianos, señor ministro, lo reflejan bien en su expresión: *Piove? Porco Governo!* El Gobierno es responsable de todo y usted también. Cincuenta litros en dos horas. ¿Por qué la llevó usted allí, exactamente allí, una zona llana, provocando que el arroyo Guatén se desbordara llevándose el balasto? Eso no se puede hacer, señor ministro, hay que llevarlo a otro sitio. Lo que ha dicho doña Celia Villalobos aquí no es un razonamiento que pueda ser asumido con naturalidad. Se han tomado las medidas necesarias por Renfe-Operadora y por ADIF. Quizá la fidelidad y fiabilidad del

AVE hacen que nos extrañe algo que pasa habitualmente en el mundo occidental. Nos creemos que estamos al margen de los riesgos catastróficos e incidencias, creemos que la tecnología ya lo ha resuelto todo. Ponga usted más cemento allí, la naturaleza va a ser domeñada. No, las variables nunca están todas previstas y resueltas, vivimos en una zona con gran tecnología, pero también con altísimas variables de riesgos naturales. La Unión Geográfica Internacional define el riesgo natural —lo que nos pasó aquí en agosto— como todo fenómeno extremo del medio físico que resulta perjudicial para el hombre y que está originado por fuerzas externas a él, siendo estas fuerzas incontrolables e imprevisibles, de manera que otorgan al desastre un carácter azaroso, que lo convierte en riesgo para la sociedad. Nuestro país, señor ministro, está calificado por los expertos como región-riesgo frente a los peligros de la naturaleza. España es uno de los espacios geográficos de Europa más afectado por los peligros de la naturaleza, merced a su posición geográfica, a su carácter de península rodeada de mar, a su topografía y a su modelo de ocupación humana. Fíjese en algunos datos que los portavoces pueden apreciar. Los expertos estiman que los perjuicios económicos ocasionados en España por acontecimientos atmosféricos extraordinarios representan, según los años, entre el 0,15 por ciento y el uno por ciento del PIB. En el periodo 1990-2000 se evaluaron las pérdidas anuales por riesgos de la naturaleza en España en 7.350 millones de euros. Según el Consorcio Compensación de Seguros, los riesgos extraordinarios suponen una media de 800 millones de euros anuales, de los que el 83 por ciento es por siniestralidad total debido a inundaciones y el 5 por ciento por tempestades ciclónicas. La civilizada Europa sufrió entre 1998 y 2004 cien inundaciones graves, que causaron el desplazamiento de medio millón de personas y en torno a 25.000 millones de euros de pérdidas económicas en seguros. Esto me parece importante. Le está pasando a Alemania, los ríos se desbordan en Alemania también y en Francia y en Suiza. ¡Hasta en Suiza se desbordan! Aquí el arroyo Guatén, que va por un llano, no se puede desbordar con 50 litros en dos horas. En España se produjeron 700 víctimas mortales por la acción de los peligros naturales entre 1995 y 2005. Entre usted en la hemeroteca. Señora Villalobos, he encontrado en la hemeroteca los desastres acaecidos en Málaga el 14 de noviembre de 1989 —¿se acuerda usted?— y el 4 de febrero de 1998. Este último lo vivió usted, pues era alcaldesa de la ciudad de Málaga. ¿Se acuerda usted de qué pasó? Usted era alcaldesa, Arias-Salgado ministro y el señor Aznar presidente y hubo una inundación gravísima. **(La señora Villalobos Talero pronuncia palabras que no se perciben.)** Cuando los vecinos de la urbanización Guadalmar la abuchearon **(La señora Villalobos Talero: ¿A mí? Al revés.)**, dijo: Si yo tuviera que ver, seguro que ya lo habríamos solucionado, la culpa la tiene el señor Borrell. Lo he cogido

del periódico *El Mundo*, que me ha parecido que es el más fiable y el que a usted podría darle la seguridad de que no estoy inventándome la historia. Nosotros no le echamos la culpa a nadie. El señor ministro dice: un riesgo natural, una catástrofe; nos ha pasado a nosotros y lo he resuelto en 41 horas. A mí me parece que por eso hay que felicitar al señor ministro. ¿Sabe cuántos kilómetros de río hay en España, señora Villalobos? Hay 47.800 kilómetros. **(La señora Villalobos Talero: ¡Lo que me faltaba por oír!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Villalobos.

El señor **PEZZI CERETO**: ¡Fíjese usted el operativo que habría que poner! Se habría acabado el paro para toda la vida, un operativo en 47.800 kilómetros. Usted no lo sabrá porque sobre eso no se documenta suficientemente, pero hay una directiva europea que fija el trabajo que hay que hacer en los próximos años, una directiva aprobada recientemente, en noviembre de 2008, directiva... **(El señor Ayala Sánchez: ¡Está de meritorio!)**

Si el señor Ayala me lo permite, tanto respeto como le tenemos a usted, seguro que usted me lo tiene a mí.

El señor **PRESIDENTE**: Deje hablar al portavoz socialista, señor Ayala.

El señor **PEZZI CERETO**: Hay una directiva europea, aprobada en noviembre de 2008, sobre evaluación y gestión de las inundaciones. Por cierto, el Ministerio de Medio Ambiente está llevando a cabo, para cumplir los plazos, una cartografía de inundación. ¿Qué quiero decir con esto? Que estamos ante un riesgo catastrófico. Yo estaba en un gobierno, el de Manuel Chaves, con Concha Gutiérrez, e hicimos un tomo enorme de riesgos catastróficos y ordenación del territorio, con Josefina Cruz Villalón, una geógrafa que fue secretaria de Estado, y analizamos todas las variables en Andalucía. ¿Hemos resuelto todos los problemas en Andalucía? No. Eso es connatural a nuestra región, a España. Los riesgos catastróficos ocurrirán siempre; lo que hay que saber hacer es la gestión posterior, lo que ha hecho el señor ministro, resolverlo en un tiempo récord, atender a los ciudadanos y resolver las dificultades que se producen. Quien quiera controlar la naturaleza, se debe apuntar a alguna secta porque desde luego desde la vida política diaria es imposible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor presidente, señorías, lo he manifestado en algún momento de mis comparecencias en la tarde de hoy, la disposición mía, que es una disposición permanente, es a la autocrítica, a la mejora continua y a aprender de forma constante a partir de aquellos temas

que puedan ser de utilidad para mejorar la prestación del servicio a los ciudadanos. He escuchado con atención a la portavoz del Grupo Popular y he escuchado con suma atención la intervención del portavoz de Convergència i Unió, que nos invitaba a reflexionar sobre la pedagogía que hay que hacer para ser capaz de trascender circunstancias que no se pueden controlar a la hora de la gestión de nuestros servicios públicos. Créame que valoro positivamente su reflexión y créame también que la voy a introducir en la norma de conducta a la hora de afrontar este tipo de situaciones por parte del ministerio, tratando de hacer la mayor pedagogía posible. Precisamente, como hay que tener una disposición permanente a la autocrítica, he de empezar por afirmar, señorías, que debo admitir que este ministerio y este ministro es incapaz de predecir en qué punto concreto de los 500.000 kilómetros cuadrados del territorio español va a caer un rayo o se va a generar un torrente en un momento determinado. Desde luego, muestro mi incapacidad para poder predecirlo. Incluso estoy dispuesto a que me planteen sugerencias para tratar de corregir esta situación, para mejorar la eficiencia del ministerio.

Señora portavoz del Partido Popular, la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que lleva puesta en marcha desde hace 17 años, ha funcionado bastante bien desde su puesta en servicio, consecuencia de una estrategia de conservación adecuada y de un mantenimiento permanente, planificado y correcto. La línea de alta velocidad Madrid-Sevilla permitió que el rapidillo pudiera viajar durante 17 años a Sevilla y que solo tuviera en tres ocasiones incidencias derivadas de actuaciones no previstas, y desde luego no imputables ni a ADIF ni a Renfe. Esa es la verdad. Pero usted ha insistido mucho —me parece bien— sobre el mantenimiento y yo voy a suministrarle la inversión en mantenimiento de esa línea desde que se puso en marcha. En toda la red de alta velocidad hemos destinado durante este periodo de gobierno un 40 por ciento más que destinaban ustedes cuando gobernaban, señoría. Cada año —entre los años 2004 y 2009— destinamos como media al mantenimiento de toda la red de infraestructura de alta velocidad —que pasó de 471 kilómetros a 1.574— 103.000 euros por cada kilómetro de red de alta velocidad; 103.000 frente a los 74.000 euros que invirtió durante su mandato el Gobierno del Partido Popular entre 2000 y 2003. Ahora saque usted las conclusiones, señoría, porque cuando hablamos de mantenimiento hay que hablar desde el rigor y desde los hechos. Como ustedes querían justificar su decisión cambiante de haber solicitado una comparecencia en esta Comisión del ministro y cuando fueron al registro se llevaron la sorpresa de que el ministro ya había pedido comparecer, dijeron: nosotros, una taza más. Pidieron mi comparecencia en la Diputación Permanente, tenían que justificar lo injustificable y solo se les ocurrió utilizar el argumento del mantenimiento porque no eran conscientes, probablemente, de este dato que les acabo de aportar. Pero le voy a decir algo. En este año, el año 2009, hemos destinado más de 188 millones de euros en el

corredor sur de alta velocidad para su mantenimiento. Aquí podría concluir mi intervención, señoría, porque esto son hechos, no son palabras. Hubo una actuación sobrevenida, sí, y la estamos actuando. Lo que ha ocurrido en ese tramo también tiene que ver con algunas actuaciones en materia de infraestructuras —no del Gobierno de España— que se hicieron en la zona y que llevan a que el agua se concentre precisamente en ese punto de la línea de alta velocidad. Eso exige nuevas actuaciones, por eso estamos actuando y por eso les anuncio que hemos tomado decisiones. Pero, señoría, para que estas palabras no se conviertan en la flor de un día, no tengo inconveniente en visitar la zona y explicarle sobre el terreno las nuevas circunstancias que se dan y que actúan sobre la línea de alta velocidad que no se daban cuando se contempló y diseñó esta línea de alta velocidad. No tengo inconveniente. A usted o a cualquier grupo de esta Cámara. Mis colaboradores han hecho un magnífico trabajo pero también tienen una disposición a mejorar las cosas y por eso hemos dicho hoy que vamos a mejorar los protocolos. No es que no existan protocolos, pero se pueden mejorar. Por cierto, son los protocolos que existían también cuando ustedes tenían responsabilidades de gobierno, son los mismos mecanismos de coordinación, pero entiendo que se pueden mejorar. No es que no existan mecanismos de coordinación, pero se pueden mejorar. También se pueden mejorar las medidas de atención a los viajeros porque, entre otras cosas, ahora disponemos de nuevas tecnologías que nos lo permiten. Por lo tanto, si existen tenemos que implementarlas y esa es una disposición permanente a mejorar las cosas y por eso yo admito la autocritica y me parece conveniente la reflexión. Por eso no tengo inconveniente en comparecer, escuchar y aprender. De todas formas le he de decir, con todo el respeto, cariño y admiración que le tengo, que duermo perfectamente bien porque tengo la conciencia muy tranquila. Pero eso no quiere decir que como ministro del Gobierno de España no tenga la responsabilidad y la actitud sobre todo —es lo que me preocupa— de mejorar la atención a los ciudadanos.

Señorías, cuando ese día veía las imágenes del diario de ciudadanos en las estaciones donde el nivel de información era impreciso e inadecuado tomé la decisión de mejorar esa situación. Y comparecí para pedir disculpas a los ciudadanos, porque yo creo que se puede mejorar. Usted hacía referencia a que cuando uno solicita un billete por Internet le piden sus datos, pero es el porcentaje menor de los usuarios del tren. Por tanto, vamos a introducir mecanismos para poder tener los datos de todos aquellos pasajeros que voluntariamente lo decidan y que permitan en un momento determinado poder informarles con eficacia y con prontitud. Pero hasta ahora no existe en su plenitud ese servicio y por tanto hay que mejorarlo porque las nuevas tecnologías nos lo permiten. Y eso es lo que queremos hacer, mejorar la gestión y los servicios de información a los usuarios, que es lo que más me ha preocupado de esos dos días. Porque aunque usted no lo ha manifestado, lo digo yo, coincidía con el

ecuador del mes de agosto que era cuando muchos ciudadanos retornaban a sus casas y otros emprendían su periodo de vacaciones. Por eso el impacto sobre los ciudadanos fue mayor. Y por eso nuestra disposición es a mejorar este tipo de circunstancias y lo queremos hacer. Por lo tanto, para mí, señorías, con los datos en la mano, el problema no ha sido el mantenimiento de la infraestructura porque las circunstancias que se han dado, el nivel de intensidad de las lluvias, el efecto arrastre como consecuencia del desbordamiento del río ha hecho que la infraestructura no lo soportara. El señor Macias, que es ingeniero, podría seguramente ilustrarnos sobre esta circunstancia, que se ha dado una vez en 17 años. En todo caso, nuestra disposición es, por si se vuelve a dar, estar en condiciones de garantizar que no nos afecta a la infraestructura. De ahí la determinación que ha tomado ADIF para tratar de prevenir que circunstancias parecidas no tengan las mismas consecuencias sobre toda la infraestructura. La segunda decisión ha sido buscar fórmulas de gestión de la información que nos permitan una mejor información al usuario en tiempo real. Esa ha sido la disposición y ese es el compromiso del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Villalobos, tiene un brevísimo turno de aclaración sobre la información que acaba de facilitar el ministro, sin reabrir el debate.

La señora **VILLALOBOS TALERO:** Señor Pezzi, me encanta escucharlo porque siempre se aprende con usted. Aunque no venga al caso, usted nos da una lección. Me imagino que ahora ya ni siquiera irá a la biblioteca, porque con meterse en Internet y copiar va sobrado. Pero no se trata de que usted le cubra los pies a la sota. Le voy a decir que me ha dado hasta miedo escucharlo, porque ha dicho algunas cosas que dan miedo, ya que parece que pone más en peligro a los viajeros del AVE. Yo, para nada quiero contribuir al dramatismo, como tampoco he querido hablar de la época en que se produjo el incidente porque no quería darle dramatismo al tema. Señor Blanco, para darle dramatismo me las pinto sola. Pero no se trata de dramatizar, no se trata de pedir perdón permanentemente; se trata de evitar tener que pedir perdón por parte de un miembro del Gobierno. El periodo de pedir perdón también se agota muy rápido, señor Blanco, muy rápido; téngalo en cuenta.

Hay varias cosas que me dan motivo para pensar que de nuevo no ha funcionado el mantenimiento. Me parece un poco miserable la actitud —y no la suya, sino en general— de decir que el Partido Popular, como no tenía nada mejor que hacer, sale corriendo a pedir una comparecencia. Es todo poco serio, señor Blanco. Le corresponde más a un diputado que está defendiendo al Gobierno que al propio Gobierno. Comprendo que lleva poco tiempo y todavía se vea como diputado y como vicesecretario del Partido Socialista. Pero el Partido Popular ejerce su labor y punto. Y nuestra obligación era hacer lo que hicimos. Sigo diciendo que es un problema

de mantenimiento. Usted mismo ha dicho ahora que se han producido nuevas infraestructuras no achacables al Gobierno. Sé de lo que habla, ya que he sido alcaldesa de una ciudad, y me preocupa mucho esta cuestión. Y me preocupa también que la hoy secretaria de Estado y el señor Pezzi hayan hecho un tocho tan importante y que no parezca que hayan resuelto determinadas cosas. Por cierto, hablando de las inundaciones de 1998 en Málaga, en Guadalmar. ¿Sabe usted por qué se produjeron? Porque el señor Borrell no hizo el plan que después se tuvo que hacer para adecuar el río Guadalhorce y cuando llovía mucho el Guadalhorce inundaba la urbanización Guadalmar. Fíjese usted, el primer ministro que tuvo el señor Aznar, don Rafael Arias-Salgado, hizo el proyecto del encauzamiento del río Guadalhorce y en Guadalmar no se ha vuelto a producir ningún problema, siendo alcaldesa esta señora que está aquí. Y, desde luego, la parte que correspondía al ayuntamiento la resolví y no se ha vuelto a producir nunca más, y ha llovido muchísimo más pero no se ha producido ningún problema. A eso me refiero. Es decir, de esos cientos de miles de euros a los que hace referencia el señor Blanco, a la hora de poner en euros las inversiones de años en una infraestructura como esta hay que tener en cuenta dos cosas: primero, que pasa el tiempo y hay que gastar más; y segundo, que hay una cosa que se llama inflación, que estos dos últimos años ha estado un poquito controlada pero que antes no lo estaba tanto. Por lo tanto, si quiere usted que hablemos de euros constantes, no vamos a hablar de euros corrientes, como usted está haciendo. Además de que tampoco se justifica una cosa con la otra. Si se están manteniendo adecuadamente esas vías, esos magníficos ingenieros que tiene ADIF y el ministerio tenían que haber analizado lo que podría pasar si se producían lluvias cuando se introducen en esa zona infraestructuras que pueden poner en peligro, en un momento determinado, las vías. ¿Cómo que eso no es mantenimiento, señor ministro? ¡Claro que es mantenimiento! Creo que sus informadores le han informado mal. Y, desde luego, y acabo con esto, le tengo que decir que a mí también me gusta aprender. Yo, igual que usted, no soy licenciada en nada y he tenido siempre la suficiente humildad para rodearme de los mejores y aprender de ellos, sin miedo y con convencimiento. Estoy convencida de que la obligación de un político es saber manejar los tiempos y tomar las decisiones adecuadas. Ese es un político gestionando lo público. Los mejores son los expertos, los que más saben de lo suyo. Por lo tanto, no me avergüenzo de decir que yo también aprendo cada día, y llevo muchos años en política y tengo bastantes años más que usted, aunque usted pinte canas y yo me las disimule. **(Risas.)** Pero también le tengo que decir que si existían estos protocolos no han funcionado adecuadamente. Usted los puede mejorar, pero si existían unos protocolos no han funcionado adecuadamente. Claro que comparto con usted la situación de los viajeros y la necesidad de adecuar las nuevas tecnologías y aplicarlas a estas cuestiones que nos ocupan. Y me alegra

mucho que la secretaria de Estado aquí presente, a la que conozco desde hace muchos años, desde el año 1986, y con la que me honro de tener amistad, también fuera honesta cuando dijo: ha funcionado mal la información. Asimismo, me alegro un montón de que el señor ministro y la señora secretaria de Estado pongan en marcha mecanismos para acabar con esto. El señor ministro ha dicho que lo iba a traer a esta casa, y me parece muy bien, pero si quiere que hablemos de ello lo único que le pido es que me lo mande antes, porque si usted lo pone ahí en lo alto y mientras usted habla yo tengo que mirarlo, ya no nos podemos poner de acuerdo. Por tanto, señor ministro, estoy convencida de que la próxima vez podremos discutir sobre estos protocolos magníficos, sobre estos centros de información que van a existir en las diez principales estaciones de la red para cuando se ponga en marcha el conjunto de trenes de alta velocidad y el de altas prestaciones de su compañera, que, señor ministro, es el rapidito; el AVE es el rápido. Por cierto —esto no viene al caso pero ya que hablamos desde la amistad, se lo voy a preguntar—, ¿cuándo el AVE de Málaga va a tardar las dos horas diez minutos que están ustedes diciendo y que decía el señor Álvarez-Cascos cuando inició las obras? **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Macias, que así lo solicita, para posteriormente dársela al señor Pezzi.

El señor **MACIAS I ARAU**: Ya me disculpará el señor presidente de la Comisión y los miembros de la misma, pero es que la ocasión la pintan calva. El señor Pezzi ha leído un artículo de *El Mundo* y por una de estas casualidades tengo precisamente aquí un artículo del mismo medio informativo que se escribía el 16 de abril de 1992, es decir, dos o tres días después de inaugurar el AVE a Sevilla y que me gustaría leer —después les diré quién es el autor—, relativo a este concepto que a veces se tiene sobre las infraestructuras. Lo leo para que lo vean. Dice: Uno piensa que el AVE va a ser el tren de las folklóricas, que son las únicas que van a Sevilla de vez en cuando a cargar pilas y calentar motores. Yo en el AVE, para dentro de poco, solo veo a Marujita Díaz, Lola Flores, Carmen, la Pantoja, Rocío Jurado y mi también muy querida Nati Mistral. Media docena de *mi arma* y un matrimonio andaluz con una cesta que había venido a Madrid a ver a un señor que tiene mano en un ministerio. El artículo acaba más poético pero no menos cargado de sarcasmo, y dice: Raudo y sin destino, como una rima de Bécquer, que también era de Sevilla, ese tren sevillano resulta poético a la postre, como poético es ir escopetado y hecho un rayo hacia ninguna parte. El AVE va flechado hacia la nada. Solo a nosotros, a la patria de Buñuel y Dalí, podría ocurrírse nos una cosa tan surrealista como ir a toda prisa a Sevilla, que es la ciudad sin prisa y sin tiempo. Un puro desparrame; ya digo, un escándalo. Yo creo que unos años después esto queda

francamente ridículo, y este artículo lo escribió don Francisco Umbral dos días después de inaugurar el AVE. En fin, yo creo que viene a tono con el debate.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Intervengo también brevemente. No lo he podido explicar con más cuidado, pero les diré que en noviembre de 2008 la Comisión Europea aprobó una directiva sobre la evaluación y gestión de las inundaciones —noviembre de 2008—, directiva que, por cierto, en su párrafo tercero viene a decir que las inundaciones son fenómenos naturales que no pueden evitarse; dicen los locos de Bruselas que no pueden evitarse. En España el Ministerio de Medio Ambiente dispone de sistemas automáticos de información hidrológica, programas de mantenimiento y seguridad de presas y embalses, sistema nacional de cartografía de zonas inundables, delimitación de dominio público hidráulico; todo ello orientado en la dirección que la directiva de la Unión Europea nos está fijando, y estamos haciendo los deberes. Pero quisiera dejar ese mensaje de la Unión Europea de que los fenómenos naturales no pueden evitarse, como ha dicho el señor ministro. ¿Dónde va a caer un rayo en una tormenta seca? ¿Dónde va a caer una granizada? ¿Dónde hay una gota fría? ¿Exactamente dónde se va a producir el terremoto? ¿Dónde está el umbral de una ladera para que no se deslice? Son fenómenos de la naturaleza extraordinariamente complejos que los hombres tenemos que mirar con respeto y paliar en la medida de nuestras fuerzas los efectos que producen; todo lo contrario de lo que se ha intentado decir aquí.

Perdóneme, doña Celia Villalobos, es la morbosidad de un malagueño también de Nerja. Como usted sabe, he vivido todas estas cosas muy de cerca y cuando vi este recorte de periódico en Google en el que decía que vecinos de la zona increparon a Villalobos la lentitud en la solución del problema, que usted citó las indecisiones terribles de Borrell y cómo otro vecino abundó en su indignación: Más que indignado estoy desesperado, tengo cuatro hijos y nos hemos pasado la noche sin dormir, estoy avergonzado de quienes nos representan (**La señora Villalobos Talero: ¡Yo también!**) Déjeme un segundo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Villalobos...

El señor **PEZZI CERETO**: La familia —ahora voy a terminar— estuvo tres horas en la azotea de su casa hasta que llegaron los equipos de rescate, y dice *El Mundo*: Debido a la situación de alerta de la capital —Gobierno de Aznar—, la subdelegación del Gobierno desplegó en la zona dos camiones y un jeep con treinta efectivos desplazados desde el acuartelamiento de la Legión, en Ronda. También el Ayuntamiento de Málaga ubicó a tres autobuses en la puerta de la residencia de

ancianos de Guadalmar en previsión de una probable evacuación. (**La señora Villalobos Talero: ¡Que yo estaba allí! ¡Qué me vas a contar, hombre!**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señora Villalobos, respete el uso de la palabra. Termine ya, señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Es nada más una anécdota para que la mentalidad haga que cuando se critica sea uno capaz de analizar lo que uno ha vivido cuando estaba gobernando. Un partido de Gobierno tiene que ser un partido responsable públicamente, y eso es lo que le pido al Partido Popular, que sea responsable.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señores diputados, señorías, créanme que yo voy a responder de la gestión del Ministerio de Fomento y que lo voy a hacer, como decía, siempre desde el respeto a la verdad, y desde luego nunca tendré empacho en pedir disculpas a los ciudadanos cuando considero que alguna gestión se podría hacer mejor. No sé si esto caduca o no caduca, pero desde luego es una actitud mía frente a los problemas. Le he de decir que en el debate que se acaba de producir hay dos hechos que se pusieron encima de la mesa, uno la infraestructura y otro la atención a los ciudadanos. Sobre la infraestructura, las actuaciones del ministerio y su mantenimiento, tengo que seguir reafirmando que se ha hecho lo que se tenía que hacer: se ha invertido más en euros constantes, hay una actitud permanente para tratar de mantener nuestras vías y conservarlas, y eso además se sustenta en el hecho objetivo de que en 17 años, señoría —repito, en 17 años—, se han producido tan solo dos incidencias, una tercera no tiene nada que ver porque es una caída de una viga. Por tanto, quiero reiterar, en 17 años, dos incidencias, lo cual demuestra la calidad de la infraestructura y el servicio que se presta. Quiero reafirmarlo, y quiero hacerlo en un contexto donde la alta velocidad española en su conjunto, la forma en que se hacen las infraestructuras, la forma de mantenerlas, la tecnología utilizada y los trenes que van por ellas son en este momento el espejo en el que se están mirando los principales países del mundo. Ayer mismo recibía al rey de Suecia y hace poco tiempo recibía al secretario de Transportes de los Estados Unidos y así infinidad de responsables, de ministros de todas las partes del mundo, de tal forma que estoy convencido de que las empresas que realizan nuestras infraestructuras, así como la tecnología que utilizamos —alguna tecnología que es puntera en el mundo y que ha diseñado el propio ADIF—, nos han llevado a hacer un encuentro mundial para poner en valor la infraestructura que hacemos en nuestro país y las empresas que lo hacen, para favorecer su internacionalización a finales del próximo año, en el momento además en que España, con la llegada de la alta velocidad a Valencia,

se convierta en el primer país del mundo en alta velocidad. Por tanto, quiero reafirmar lo que hacemos en materia de infraestructura de alta velocidad y en mantenimiento. Podría entrar —pero no merece la pena— a comparar con otros países que prestan estos mismos servicios y las incidencias que tiene su red. No lo voy a hacer, no merece la pena. En todo caso, sí he de admitir a los portavoces parlamentarios que lo pusieron de manifiesto que tenemos que mejorar la atención al ciudadano. Por eso he propuesto una serie de medidas, porque he admitido una deficiencia en la información al ciudadano, y como la he admitido vamos a mejorar la información al ciudadano y vamos a tener una actitud de cercanía cuando se produzcan estos problemas, de mejorar la gestión cuando se produzca este corte de servicios, de ofrecerle medios alternativos. Todo eso es mejorable y

todo eso es lo que voy a tratar de impulsar, y cuando se juzgue —espero que nunca porque no exista— otro tipo de actuaciones que deriven de un corte de tráfico podremos evaluar si hemos aprobado o si la señora Villalobos nos da un sobresaliente. Vamos a ver.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. A ustedes también. Solamente me queda recordarles que el próximo miércoles, a las 16:00 horas, volverá a reunirse la Comisión de Fomento, con la presencia de la secretaria de Estado de Transporte y el secretario de Estado de Infraestructuras, que se encuentran presentes junto al resto del equipo del ministro, al que saludamos también desde esta Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**