

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado adscrito al **Grupo Parlamentario Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea** formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

El documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) debe regular, entre otras cuestiones, las tasas aeroportuarias y servir como un contrato entre el gestor aeroportuario (AENA) y la sociedad. Su aprobación debía haberse realizado antes del 30 de setiembre, según varias informaciones, pero hasta el momento la elaboración del documento ha sido opaca y poco transparente, aunque en la salida en bolsa de AENA el 11 de febrero de 2015 ya se sabía que el DORA debería ser aprobado con posterioridad. De hecho, en la ley 18/2014 de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y eficiencia ya se contempla su proceso de creación y regulación. El desarrollo de la regulación aeroportuaria debe producirse con interlocución, de forma transparente y garantizando adecuadamente los intereses de la mayoría social, y no los de una minoría privilegiada o las aspiraciones económicas de empresas privadas.

Somos conscientes de la importancia del DORA. Es un asunto que compromete más del 10% del PIB y a un porcentaje significativo de empleo en este país. Pero aun así su elaboración y tramitación se ha hecho sin el mínimo acceso ni control de la ciudadanía, las organizaciones representativas de usuarios, las administraciones locales o autonómicas y las organizaciones sociales y políticas.

El servicio que presta AENA es fundamental para garantizar la movilidad de la ciudadanía, así como la cohesión económica, social y territorial. Un servicio que debe determinarse a través del DORA asegurando la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red de aeropuertos, así como su gestión eficiente. Además, y teniendo en cuenta lo establecido en la Ley de economía sostenible 2/2011, el Gobierno deberá poner a disposición de AENA un conjunto de características, indicadores y modelos para su autoevaluación en materia de responsabilidad social, que en su conjunto deberán *“atender especialmente a los objetivos de transparencia en la gestión, buen gobierno corporativo, compromiso con lo local y el medioambiente, respeto a los derechos humanos, mejora de las relaciones laborales, promoción de la integración de la mujer, de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, de la igualdad de oportunidades y accesibilidad universal de las personas con discapacidad y del consumo sostenible”*.

Su elaboración opaca deja, no obstante, muchas dudas que deberían resolverse en muchos aspectos.

La ley 2/2011 de Sostenibilidad Medioambiental, en el Título III, Capítulo III, artículo 93, establece los principios de regulación del sector del transporte y concretamente en la letra e) indica como uno de ellos, a la hora de su regulación por las Administraciones Públicas, el fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético. En la misma ley, en su artículo 83, se establece que las Administraciones Públicas deben asegurarse de que los consumidores disponen de la información completa, clara y comprensible sobre el consumo de energía y el impacto ambiental. De esta forma la ciudadanía puede estar informada a la hora de optar por una movilidad sostenible y segura en términos económicos y medioambientales.

Los aeropuertos tienen una fuerte influencia en el medio-ambiente de su entorno, especialmente en cuanto a contaminación atmosférica se refiere, y esto implica una responsabilidad especial para los responsables de la planificación y sobre todo de la gestión aeroportuaria. Ninguna situación de daño o posible riesgo medioambiental, directo o indirecto, se puede excluir en el desarrollo diario de la actividad aeroportuaria. Un ejemplo claro de ello son los daños medioambientales producidos por el ruido que afectan directamente la vida cotidiana de la ciudadanía. La normativa que atañe al sector aéreo en este sentido, tanto del año 1960 como del año 2003, debe adaptarse a las nuevas circunstancias, puesto que el sector ha sufrido grandes evoluciones en los últimos años. Sin duda, la redacción del proyecto de DORA hubiera sido un buen momento para realizar la adaptación o marcar las directrices para realizar con la colaboración y la legítima participación de las asociaciones vecinales y ayuntamientos próximos a la influencia de la huella acústica de los aeropuertos de la red.

Otro tema relevante que debe tenerse en cuenta es el de la seguridad operacional. La Directiva 2003/88/CE sobre la ordenación del tiempo de trabajo, y las encuestas sobre el Tiempo de Trabajo, podrían informar sobre la calidad de la seguridad operacional, por su directa influencia en incidentes/accidentes, algo que debería garantizarse también en el DORA. Los indicadores sobre tiempo de trabajo y descanso de aquellas personas trabajadoras implicadas en la seguridad operacional, así como los indicadores referentes a las infracciones laborales para cumplir con la legislación en materias laborales, de salud laboral o formación, deberían ser un tema importante a tratar en el proyecto del DORA. Creemos que es importante que el gestor asuma como propios los servicios en los casos en que los servicios subcontratados relacionados con la seguridad

operacional, donde se haya comprobado que las empresas contratistas hayan reiteradamente licitado con bajas temerarias, que repercuten directamente en los salarios, el incumplimiento de la legislación laboral y de salud laboral, el incremento de incidentes e, incluso, el abandono de los pliegos de contrato antes de la finalización de los mismos.

En referencia a las tasas, en la directiva 2009/12/CE del Reglamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2009, se establece que, según lo que considera el Consejo de la OACI, una tasa aeroportuaria es un gravamen concebido y aplicado específicamente para sufragar los costes de instalaciones y prestación de servicios para la aviación civil. El gestor aeroportuario declaró su intención de congelarlas para el próximo quinquenio (2017-2021) en el que debería estar vigente el DORA, aún con la recomendación de la CNMC de reducir las un 2,02%, con el pretexto de aumentar los ingresos públicos. En el momento de fijar las tasas aeroportuarias los estados tienen, no obstante, la capacidad de tener en cuenta los ingresos procedentes de actividades comerciales aeroportuarias en la medida que crean conveniente. En España, sin consenso parlamentario y con el único voto del PP, en la transposición de la directiva, en la Ley 18/2014, se decidió dejar fuera del cálculo del "Ingreso" los ingresos comerciales de AENA, que están en torno al 30% del bruto total, en contra incluso de la opinión de la autoridad supervisora independiente. Este hecho provocó un encarecimiento de las tasas aeroportuarias que pagan los pax de este país y el 90% de los turistas que llegan al mismo y que lo hacen vía aérea.

En la misma directiva se estipula también que las decisiones de autoridad de supervisión independiente tendrán efectos vinculantes, sin perjuicio de un control parlamentario o judicial, según se establezca en los Estados miembros. La Ley 18/2014 le concede al gestor privado la elaboración de la propuesta del DORA. Son conocidas las controversias entre la CNMC, designada como autoridad de supervisión independiente, y AENA. No obstante, la transposición de la Directiva europea anula la capacidad de independencia y de autoridad real a nuestra IAS, restando cualquier efecto vinculante a sus resoluciones y dejándole un mero papel de consulta. Además, también se contempla el lógico control parlamentario de las inversiones adecuadas para el mantenimiento de instalaciones para la seguridad operacional y el estándar de calidad que debe ofrecer el gestor. Aun así, el Gobierno ha decidido alejar del parlamento el control, desarrollo, seguimiento y aprobación de la regulación de las prestaciones y contraprestaciones del sector aéreo en España. De hecho, el propio marco regulatorio, realizado mediante procedimiento de urgencia por vía RD 8/2014, ya impidió un debate público y en profundidad sobre la materia que

se hubiera podido dar mediante su tramitación como Proyecto Ley. De la misma forma, su control jurídico deberá ser el adecuado.

Todo este proceso, además, en paralelo con la intención de ahondar en la privatización de AENA, lo que provocaría la pérdida de la mayoría pública en el accionariado. Teniendo en cuenta que, hasta ahora, los principales beneficiarios del lucro en la operación del expolio de AENA han sido fondos extranjeros. Una privatización que en recientes declaraciones el Ministro de Fomento Iñigo de la Serna ha considerado que “supondría una mejora en su gestión y operatividad”. Algo que genera por lo menos dudas teniendo en cuenta que los tres accionistas principales de AENA son fondos buitres como Talos Capital, TCI Luxembourg y TCI Advisory Services LLP, situados en paraísos fiscales.

¿Va a someter el Gobierno a control parlamentario previo la aprobación del DORA?

¿Cree el gobierno que los indicadores de calidad del DORA son suficientes para cumplir el objetivo de cohesión social y territorial, mediante una red estatal económicamente sostenible, adecuada a la demanda en términos de capacidad, calidad y seguridad, y coherente con la mejora de la eficiencia y productividad de la economía, y con particular atención a los territorios insulares, según el artículo 97, de la Sección 2ª de Planificación y gestión eficiente de las infraestructuras y de los servicios del transporte?

¿Qué mecanismos o herramientas contempla la nueva regulación aeroportuaria para garantizar el cumplimiento de temas como la transparencia en la gestión, buen gobierno corporativo, compromiso con lo local y el medioambiente, respeto a los derechos humanos, mejora de las relaciones laborales, promoción de la integración de la mujer, de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, de la igualdad de oportunidades y accesibilidad universal de las personas con discapacidad y del consumo sostenible?

¿Se está desarrollando el marco regulatorio del DORA adoptando principios de menor coste ambiental y energético como se establece en la ley 2/2011 de Sostenibilidad Medioambiental?

¿Se tendrán en cuenta los indicadores medioambientales en la propuesta del DORA, como así avala la CNMC, teniendo en cuenta que a la larga estos tenderán a reflejar la competitividad relativa a la participación de diferentes

tecnologías, estando ya contemplados en otros países? ¿Qué razones de peso hay para considerarlos residuales?

¿De qué manera se regula el derecho a la información medioambiental a los consumidores en los términos que establece la mencionada Ley 2/2011 en el proyecto DORA?

¿De qué manera se regula y garantiza en el proyecto DORA los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente en el sector aéreo, para elaborar los Planes de Movilidad Sostenible, autonómico o municipal o supranacional, que la Ley 2/2011 pretende fomentar?

¿Queda específicamente regulado, dentro del proyecto de DORA, la separación de los costes medioambientales que producen las infraestructuras comerciales de los que son propiamente de utilización sujeta a tasa aeroportuaria para sus usuarios? En caso de ser así, ¿Qué mecanismos se han utilizado para la separación de los costes?

¿Se ha aprovechado la redacción del proyecto de DORA para realizar la adaptación de la normativa acústica en los términos referidos al sector aéreo? ¿Han participado en el proyecto de DORA las asociaciones vecinales o los ayuntamientos próximos a la influencia de la huella acústica de los aeropuertos de la red, cuando ya ha sido reconocida como tal la protección del ruido como un derecho medioambiental a proteger?

¿Están previstos en el proyecto del DORA mecanismos de sanción que impidan volver a licitar, en servicios relacionados directamente con la seguridad operacional, para aquellas empresas subcontratistas del contenido de prestación del gestor, que garanticen la seguridad de los usuarios, en caso de reiterados incumplimientos?

¿Va a ser revertida en el proyecto DORA la trasposición de la Directiva Europea 2009/12/CE establecida en la Ley 18/2014 que provocó un encarecimiento de las tasas aeroportuarias en nuestro país al no considerar los ingresos comerciales de AENA?

¿Es común al resto de países europeos que sea un gestor monopolista privado quien genere la propuesta regulatoria sin que haya una capacidad real de oposición a la misma a su llegada al Consejo de Ministro?

¿Por qué el gobierno ha decidido hurtar al parlamento, el control, desarrollo, seguimiento y aprobación de la regulación de las prestaciones

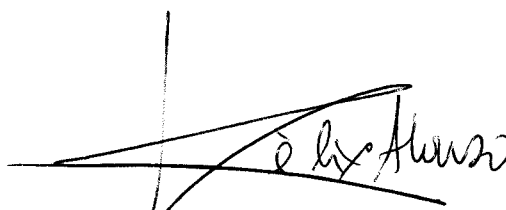
y contraprestaciones del sector aéreo en España? ¿Con que motivo se evita el debate público y en profundidad?

¿Qué nivel jurídico tendrá el DORA en su aprobación? ¿Cuál será la vía de recurso de quien legítimamente se oponga a la totalidad o parte del mencionado documento, que ha sido y permanece secreto? ¿Qué partes estarán legitimadas judicialmente para ejercer su derecho a oposición?

¿Cómo la mayor privatización de AENA puede ser coherente con la congelación de tasas para aumentar los ingresos públicos? ¿Hasta qué punto el aumento en el volumen del accionariado de fondos buitre como Talos Capital, TCI Luxembourg y TCI Advisory Services LLP mejorará la gestión operativa de nuestra red?

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 7 de diciembre de 2016



Félix Alonso Cantorné