

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo previsto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, D. Rafael Mayoral Perales, diputado del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, plantea al Gobierno la siguiente

PREGUNTA CON RUEGO DE RESPUESTA POR ESCRITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El acrónimo AENA significa Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Existe una sinergia lógica e imprescindible en que la prestación de lo que es un mismo servicio público, realizado por dos partes, se haga de manera integrada e integral.

La segregación actual entre AENA y ENAIRE deja a la navegación aérea como un mero prestador de servicios para la parte privada, que es la red de aeropuertos. La garantía de seguir prestándolos sólo se extiende hasta 2018. Del mismo modo se han rebajado considerablemente los estándares de calidad y de seguridad operacional que prestaba el personal de ENAIRE sustituyéndolo por personal ajeno, habilitado ad hoc, y con unos niveles de formación y cualificación considerablemente menores.

Se ha externalizado el servicio de control en 13 torres, así como el servicio de dirección en plataforma (SDP) en muchas otras instalaciones, multiplicando el número de incidentes al tiempo que se ha demostrado que la externalización está suponiendo un mayor coste en el servicio.

El problema es que la parte pública ha quedado en un mero papel de prestador de servicios de la parte privada, perdiendo su capacidad reguladora y de control en la mayoría de las materias, y con ello se ha quebrado una sinergia fundamental en el sector aéreo: se ha perdido capacidad de decisión en aras del interés público, cediéndolo al privado, y se ha condenado a que ENAIRE, la navegación aérea, quede a expensas de ir desapareciendo paulatinamente como pública por la presión de los operadores privados de los que ahora es un mero prestatario de servicios.

Resulta por tanto imprescindible la asunción del compromiso expreso de revertir la situación de segregación que viven ahora las dos entidades, recuperando sus sinergias y aprovechando sus economías de escala.

Los españoles también hemos invertido muchos recursos en la mejora de nuestra red de aeropuertos, conscientes de la importancia estratégica en una economía muy dependiente de la actividad turística.

Los aeropuertos son actualmente esenciales como generadores de crecimiento económico en sus zonas de influencia como lo fueron en siglos pasados los puertos, ferrocarriles y autopistas por lo que teniendo en cuenta las infraestructuras y medios de los que dispone, AENA debe jugar un papel de primera línea en el desarrollo económico regional.

Estos objetivos no pueden quedar manos de un monopolio privado. La privatización disminuye las inversiones, mantenimiento de infraestructuras y por ende, la Seguridad Operacional en los aeropuertos, ya que las nuevas empresas resultantes se regirán por criterios estrictamente económicos que, como

resultado, ocasionan aumentos de precios y precarización de las condiciones laborales que al final redundan en la Seguridad Operacional.

La actual situación del negocio del transporte aéreo tiende hacia una política de vuelos baratos consiguiéndose gracias a la eficiencia en costes. AENA se suma a la lowcostización y premia las ofertas del servicio 'handling' que planteen a las aerolíneas soluciones de asistencia en tierra más competitivas, valorando positivamente aquellos que ofrecían un estándar mínimo de calidad-precio, es decir, a los gigantes del sector. Por otra parte se exige una máxima coordinación entre agentes, compañías y AENA por ser el 'handling' una importante función dentro de los objetivos del Estatuto de AENA. En resumen: son los pasajeros y los trabajadores de dichas empresas los que los que están en continuo riesgo con tanta competitividad y productividad extrema y temeraria.

La aprobación para los llamados aeropuertos del grupo III de Instrucciones Técnicas Operativas dejan al arbitrio del gestor aeroportuario (o de cada aeropuerto) decisiones sobre la suficiencia o no del personal necesario para la realización de actividades, manejo de vehículos o para garantizar los tiempos de respuesta exigibles en caso de realizar otras actividades. Todo esto provoca la flexibilización de las condiciones de operatividad del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), las cuales se pueden extender a cualquier aeropuerto de la red, permitiendo la corrección de las categorías de intervención, la posibilidad de niveles de variabilidad en el tiempo o dentro de los propios horarios operativos o de las áreas de los aeródromos, la estacionalidad...

Como resultado la AENA semi-privatizada pone en marcha un procedimiento denominado "Intervención del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios" (SSEI) con un solo efectivo. En ese sentido también aparecen "nuevos procedimientos de mantenimiento en los aeropuertos del grupo III" que también van encaminados a la figura de un solo técnico para el mantenimiento de todo el aeródromo.

El cierre y abandono del Laboratorio de AENA, propiedad de la misma, ha supuesto un empeoramiento de las condiciones de trabajo del personal contratado, con características puramente de oficina y alejado de los equipos de medida, que a su vez han sido trasladados a otro recinto. El laboratorio ostentaba competencias entre las que se cuenta las de evaluación del coeficiente de rozamiento de las pistas de vuelo, tan importantes para la seguridad de las operaciones de las aeronaves en nuestros aeropuertos. El cierre y abandono son decisiones no razonadas ni explicadas, sin estar justificado ni por operatividad, ni por eficiencia, ni por el estado del edificio, ni por razones económicas, con el agravante de incumplir las instrucciones dictadas por el mismo Ministerio de Fomento. El resultado final ha sido el traslado del personal y el cierre del edificio Laboratorio de AENA.

El sector aéreo ha sido uno de los que más han sufrido por la crisis, y ha llegado a una situación de precariedad laboral tal que pone en riesgo serio la seguridad operacional en un sector que se ha ido desregulando para facilitar la operación a cualquier precio. Operar aeronaves de manera segura, con calidad y con un buen servicio al pasajero implica una serie de requisitos añadidos a lo que sería una actividad de otra índole, así como un grado de profesionalidad y de experiencia que sólo se adquieren trabajando en estas actividades, pues no se pueden cometer errores, y la trascendencia de los mismos implica un riesgo para nuestros usuarios.

Motivado por la voracidad de la privatización, AENA/ENAIRE están sacando los expedientes de contratación en los últimos años con fuertes recortes: handling; limpieza; seguridad; mantenimiento de instalaciones y equipos; conservación; restauración; y tiendas, tienen una conflictividad laboral nunca vista, que hace que en numerosos casos las concesionarias no finalicen sus contratos.

Dentro del sector se están pagando 'salarios de miseria'. Dentro de la matriz hay que recordar el ERE que afectó a 1400 trabajadores anterior a la salida a bolsa, y que existe tasa de reposición cero desde hace 8 años, lo que deja a las plantillas por debajo de los mínimos imprescindibles para su funcionamiento. Este sector profesionalizado, que ofrece un servicio público complejo en su operación, debiera ser ejemplo de integración social. Por el contrario, es un modelo de precariedad, de una temporalidad altísima que impide que se adquiriera el necesario grado de formación que requiere, y de conflictividad laboral.

Asimismo el I+D+i y el aporte tecnológico no es objetivo prioritario para la nueva AENA semi-privatizada ya que, dentro de una visión cortoplacista, se prima una política de contención del gasto.

Bajo los principios de mérito, igualdad y capacidad este sector debiera ofrecer a cualquier ciudadano la posibilidad de integración en un sector tecnológico puntero y, a través de una formación suficiente y adecuada, proporcionarle posibilidades de promoción en su desempeño. En este sentido se ha detectado la falta de un Plan de Formación orientado a la profesionalidad y ajustado a las directrices de AESA, por el contrario da la impresión que prima la recaudación de fondos de la Comisión Europea para la formación, sobre cualquier otra cuestión ya mencionada.

Un reciente dictamen de la Comisión Europea, muy crítico con las prácticas del sector, apunta a que deben vincularse las ayudas comunitarias a los aeropuertos regionales al cumplimiento de una legislación estricta en materia laboral que incluya, entre otras cosas, el cumplimiento de los descansos necesarios, que es un hecho reiteradamente vulnerado.

Y por supuesto, debe haber una garantía en el estricto cumplimiento de la legislación en materia de salud laboral, lo que incluye algo que a día de hoy no existe, como los obligatorios comités de coordinación interempresariales en esta materia.

El impacto económico de la red pública de aeropuertos de interés general se ha calculado, según las estimaciones más fiables, por encima del 10% en su aporte al PIB, con un porcentaje algo mayor sobre el empleo directo e indirecto. Se trata además de un elemento vertebrador imprescindible entre los distintos territorios y equilibrador, repartidor y generador de riqueza.

Las redes públicas de aeropuertos de interés general y de navegación aérea se definen como un servicio público esencial que pertenecen al patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible de los ciudadanos. Deben recuperar la función para lo que fueron creadas, y que se demostró como un modelo único y de éxito en el mundo. Es por ello que la gestión debe ir orientada a su prestación como servicio público esencial.

Una AENA pública es garante de diversos bienes constitucionales que, como tales, han de ser objeto de especial protección por parte del legislador. La función que ha desarrollado AENA (y ENAIRE) ha permitido el acceso en condiciones de igualdad de los ciudadanos de cualquier territorio a bienes como el derecho a la movilidad. Desde el punto de vista económico ha propiciado la redistribución interterritorial de la riqueza y ha cumplido el encargo constitucional de una gestión eficaz del espacio aéreo. Al mismo tiempo, el acceso en condiciones de igualdad, mérito y capacidad a un empleo estable dentro de un campo tecnológico de la producción, asegurando la capacitación adecuada y necesaria para garantizar la continuidad del servicio con estándares de calidad y seguridad operacional, óptimos.

Según el Título II, Capítulo I del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) establece "la fijación de los niveles de calidad del servicio y de los estándares de capacidad de las infraestructuras aeroportuarias integradas en la red, así como el régimen de las condiciones mínimas de

servicio de dichas infraestructuras, el régimen de inversiones, y los ingresos máximos por pasajero, que reconocerán solamente los costes que sean eficientes, no discriminatorios y objetivos”.

El pasado mes de diciembre el Consejo de Administración de AENA S.A. aprobó la propuesta provisional de DORA para el quinquenio 2017-2021, a partir del cual se abrió un período de consultas y fue enviado a la Dirección General de Aviación Civil y la Comisión Nacional del Mercado y de la Competencia (CNMC). Una vez finalizado este período el pasado mes de Marzo, el documento se encuentra ahora en manos de CNMC y la Dirección General de Política Económica, que deben enviar sendos informes a la Dirección General de Aviación Civil para dar el visto bueno antes de su aprobación definitiva en Consejo de Ministros. Creemos que es necesario que la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados pueda valorar su contenido, en el ejercicio de transparencia e información pública de cara a la ciudadanía.

PREGUNTA

Por todo lo anterior, preguntamos a la Ministra de Fomento: ¿Cuál es el contenido de la propuesta provisional del “Documento de Regulación Aeropotuaría” (DORA)? y ¿En qué fase de su proceso de tramitación se encuentra?

Congreso de los Diputados, Madrid, 22 de abril de 2016



Rafael Mayoral Perales

Diputado del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea