

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita, relativa a las inspecciones en España a la compañía aérea Ryanair.

El 14 de mayo 2010, la aeronave 737-800 – indicativo RYR9ZC, operada por Ryanair realizaba un vuelo entre Stansted y Alicante. Por cuestiones adversas no pudo aterrizar y decidió desviarse al Aeropuerto de Valencia. La tripulación declaró urgencia debido a que se encontraba en situación de mínimos de combustible y finalmente declaró EMERGENCY-MAY DAY para poder aterrizar de inmediato.

El 26 de Julio de 2012, nada menos que 3 aviones de Ryanair fueron autorizados a realizar un aterrizaje de emergencia en el Aeropuerto de Valencia al que fueron desviados desde Barajas como consecuencia de tormenta eléctrica en Madrid, tras lanzar sendos “may day” para lograr saltarse la cola de vuelos que por idéntico motivo trataban de aterrizar en Valencia.

La contestación del Ministerio de Fomento a estos 4 incidentes graves producidos en menos de 2 años de la Compañía Aérea Irlandesa Ryanair, a través de sus órganos dependientes – CIAIAC funcionalmente dependiente de la Subsecretaría, que realiza las investigaciones de incidentes graves y accidentes aéreos – y de AESA, encargada de la inspección y de la seguridad aérea, fue:

CIAIAC: Lanzó el Informe Técnico IN-010/2010 - el 30 de Marzo de 2013 - por el incidente ocurrido el 14.5.2010, concluyendo que se había producido por la “inadecuada toma de decisiones de la tripulación en la determinación de realizar una segunda aproximación, en la elección del aeropuerto alternativo...”.

Sus Recomendaciones dirigidas todas a Ryanair, 1 a AENA (recomendándole que establezca medidas para facilitar a las tripulaciones, a través de los ATIS, información relevante que pueda estar asociada a cambios repentinos...) y 2 a OACI, para que “homogeneice el uso de los mensajes MAY DAY” y “armonice declaraciones de emergencia relacionadas con el combustible con las declaraciones genéricas...”.

La respuesta a los 3 incidentes graves declarados por 3 aviones de Ryanair en Julio de 2012, por la CIAIAC fue no investigarlos basándose en un incidente grave “similar” ocurrido el 14.5.2010 y como el Informe lo habían publicado el 30 de Marzo de 2013 – casi 3 años más tarde ocurrido cuando la normativa comunitaria y la de OACI recomienda que se publiquen en el plazo de 1 año para que sus recomendaciones sean eficaces – sus conclusiones y recomendaciones servían también para esos 3 incidentes graves.



GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL
UNIDOS PODEMOS
EN COMÚ PODEMIEN MAREA

AESA: En concreto respecto de estos incidentes graves, no se publicó información oficial, sino filtrada a los medios de comunicación que la recogieron de muy diversas maneras: por períodos, por volumen de sanciones, por tramos de fechas, etc...

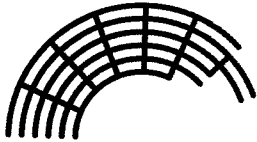
Al contrario que otras autoridades como la inglesa o la estadounidenses que publican todas las incidencias en sus páginas web, la Agencia Española de Seguridad Aérea, cuya creación se publicó en el BOE del 26 de Febrero de 2008 y se constituyó precipitadamente tras la Tragedia del Vuelo JK5022 en Madrid Barajas el 20.8.2008, en Octubre del mismo año, huye de lo que los expertos en seguridad aérea nacionales y extranjeros consideran esencial: "la seguridad aérea ha de sostenerse en el principio de la transparencia y todos los incidentes que ocurren y las posteriores investigaciones deben publicarse para evitar cometer los mismos errores".

Y decimos precipitadamente porque hereda los mismos procedimientos de la Dirección General de Aviación Civil que le cede competencias, presupuestos, funcionarios, etc...en el ámbito de su actividad, pero sin modificarlos y con los que sigue operando en la actualidad: sigue externalizando las inspecciones a la sociedad estatal SENASA que se lleva más de las 3 cuartas partes de su presupuesto, en lugar de crear un Cuerpo de Inspectores de plantilla que haga las inspecciones de seguridad con garantías.

Las inspecciones que realiza AESA a RYANAIR se traducen en sanciones económicas que esta recurre en vía judicial sistemáticamente y que chocaría frontalmente con los requisitos exigidos para recibir las subvenciones públicas que le dan los organismos locales y autonómicos españoles, por mantener determinadas líneas de transporte que son deficitarias en sí mismas de no contar con capital público para su sostenimiento.

En Julio de 2010, la Organización Internacional de Aviación Civil – OACI- hizo pública una Auditoria demoledora realizada a España en la que señalaba las carencias de los encargados de las investigaciones de accidentes e incidentes graves, que las notificaciones no llegaban a la OACI porque estas no eran sistemáticamente enviadas, que las investigaciones carecían de la formación exigida y que las recomendaciones, cuando se hacen, no tuviesen que ser seguidas por el Gobierno, además de otras relacionadas con la seguridad de la aviación civil española.

La aviación es un negocio caro en el que las demoras y las presiones recaen sobre cada uno de los eslabones hasta llegar a los últimos: controladores y pilotos. El modelo Ryanair se ha impuesto en España claramente frente a las compañías tradicionales e implica romper el negocio: desde las escalas más cortas (un avión en tierra no rinde económicamente) hasta disminuir al límite legal todos los procedimientos: mínimo combustible, nulo mantenimiento en otros aeropuertos que no son su base, presiones al máximo a las tripulaciones ignorando la fatiga, etc...




GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL
UNIDOS PODEMOS
EN COMÚ PODEMIEN MAREA

En este escenario de “romper el negocio” donde la seguridad no es lo prioritario, Ryanair tiene una cuota de mercado aéreo en España del 19,7% (datos S.G. Transporte Aéreo-DGAC-MFomento a Abril 2017), por lo que el anuncio primero de cancelar 2.200 vuelos hasta Octubre y otra oleada de similar cantidad a partir de ese mes, genera incertidumbre y preocupación en el transporte aéreo, tanto por las cancelaciones en sí, como por lo que de inestable tiene para una Compañía Aérea que está haciendo frente a su política agresiva desde que se introdujo en España en 2002 primero con sede en Gerona y a partir de 2006 con base en Madrid, respecto a la seguridad de sus procedimientos, de su flota, de su plantilla, etc..

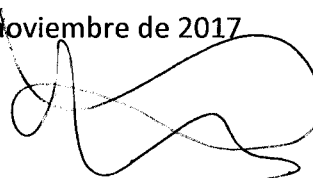
Por ello, se formulan las siguientes preguntas:

- 1- **¿Cuántas inspecciones de seguridad se han realizado a Ryanair desde su implantación en España en el año 2002?**
- 2- **¿Cuántas sanciones e importe de las mismas se le han impuesto por saltarse los procedimientos de seguridad, como los descritos?**
- 3- **¿Cuántas ha ganado/perdido en los tribunales a los que las ha recurrido?**
- 4- **¿Cuántas, citando importe, ha hecho frente pagándolas?**
- 5- **¿Tiene el Ministerio de Fomento las cifras de las ayudas públicas que recibe Ryanair de los organismos locales para subvencionar trayectos deficitarios? facilítelas por favor.**
- 6- **¿Ha previsto el Ministerio de Fomento en el pasado o actualmente algunas acciones con la Unión Europea, respecto de las dudosas prácticas de Ryanair en España?**
- 7- **¿Porqué más de 9 años después de su creación como Agencia Española de Seguridad Aérea-AESA-, sigue encargando las inspecciones de seguridad a SENASA (Sociedad Estatal de Navegación Aérea), cuando lo lógico sería que tuviera su propia plantillas de Inspectores de Seguridad en Vuelo?.**

Palacio del Congreso de los Diputados, a 30 de noviembre de 2017


Carmen Valido Pérez

Diputada GCUP-EC-EM



María del Carmen Pita Cárdenas

Diputada GCUP-EC-EM