

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. Andrés LORITE LORITE, Diputado perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.**

Los aeropuertos de la red de Aena cierran el año 2022 con una recuperación del 88,5% del tráfico de 2019 y más de 243,6 millones de pasajeros. El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró el mayor número de pasajeros de la red en 2022 con 50.633.652. Barajas en otros años post pandemia tuvo 2021: 24.135.039 pasajeros y 2020: 17.112.389 pasajeros. En 2019: se pasaron a 61.734.037 pasajeros y el resto de años muy buenos: 2018: 57.891.340, 2017: 53.402.506 y 2016: 50.354.370 pasajeros respectivamente.

Los trabajadores de AENA han superado la crisis de la empresa y han tenido que hacer muchos sacrificios para que ahora, cuando se gana 901 millones de euros, no se gestione la empresa de mejor manera y se les compense por sus esfuerzos. Son muchos los colectivos afectados por plantillas ajustadas al mínimo (TPO, CPO, TMA, CMA, etc.) y cabría, con estos números estudiar su aumento.

En el caso concreto de los CPH24 de PCPU nadie quiere optar al puesto de Coordinador porque en esta coordinación había dos plazas hasta hace unos años y ahora sólo hay una. Con 50 millones de pasajeros, que fue un hito para AENA, había dos plazas de Coordinador PCPU, sin embargo, se pasó de 61 millones y siguió igual. El nivel de estrés que tiene este puesto hace que nadie quiera ir, la opción de AENA es la unificación de procesos de cientos de procedimientos que pierde el conocimiento y la calidad.

Otro caso es el Servicio de Pista y Plataforma (SPP), los TOAM designados para trabajar en importantes funciones de Seguridad Operacional y Emergencia (Accidentes e Incidentes) deben ser como mínimo:

07:00-19:00 9 TOAM

19:00-01:00 8 TOAM

01:00-07:00 6 TOAM

Hay que recordar que en un aeropuerto 24H como Barajas nunca se sabe lo que va a pasar. En fechas de invierno (activado el plan invernal y con Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)) son incluso muy pocos, según denuncian los propios trabajadores, para controlar todas las vías de servicio y demás tareas. Teniendo en cuenta las revisiones con tres vehículos que exigen desde OPS esos mínimos son los correctos y es caótico que este número cambie cada día. La alternativa de AENA para bajar esta dotación es nombrar turnos incompletos de 6 horas llamados mini-COS con el problema que ello conlleva en la conciliación de la vida personal de los trabajadores.

Por todo lo anterior, se pregunta:

- ¿Es normal gestionar un aeropuerto a base de Coberturas Obligatorias de Servicio y mini-COS cuando AENA ha ganado 901 millones gracias al esfuerzo de todos sus trabajadores?
- ¿Cree AENA que la Seguridad Operacional está comprometida con el no mantenimiento de los mínimos de plantilla en los diferentes colectivos? ¿Quién se responsabiliza de los consiguientes fallos?
- ¿Por qué no se extinguen los mini-COS de la gestión diaria de AENA?
- ¿Qué solución real van a dar a los CPH24 por parte de AENA que sea distinta a una unificación que los trabajadores señalan como polémica y complicada de aplicar?

- ¿Se va a dotar la plantilla del SPP de un número fijo? ¿Cuál será este?

Madrid, 13 de marzo de 2023

Vº Bº

EL SECRETARIO GENERAL

Fdo:

EL DIPUTADO