CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009 **IX Legislatura** **Núm. 187**

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 12 (extraordinaria)

celebrada el martes 20 de enero de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora directora general-presidenta de AENA (Vivanco Bustos), para explicar las medidas adoptadas por AENA en el aeropuerto de Madrid Barajas ante los retrasos de vuelos producidos el 2 de enero de 2009, consecuencia de la baja por enfermedad de un colectivo importante de controladores aéreos. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000412.) **2**

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

El señor **PRESIDENTE:** Señoras diputadas, señores diputados, iniciamos la sesión dando la bienvenida a doña María Encarnación Vivanco Bustos, que es la compareciente, en su condición de directora general-presidenta de AENA. Iniciamos, pues, esta sesión extraordinaria de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados y procedemos según el orden del día remitido a SS.SS., que es la comparecencia de la directora general-presidenta de AENA, para explicar las medidas adoptadas por AENA en el aeropuerto de Madrid Barajas ante los retrasos de vuelos producidos el 2 de enero de 2009 como consecuencia de la baja por enfermedad de un colectivo importante de controladores aéreos. Sin más dilación, damos la palabra a la compareciente, doña María Encarnación Vivanco Bustos.

La señora **DIRECTORA GENERAL-PRESIDENTA DE AENA** (Vivanco Bustos): Señorías, comparezco a petición propia ante esta Comisión de Fomento para informar del incidente producido en la torre de control del aeropuerto Madrid Barajas el día 2 de enero del año en curso, incidente producido, como SS.SS. probablemente ya saben, a consecuencia de la no disponibilidad, por diversos motivos, del número de controladores previsto en la programación. Permítanme que aproveche el inicio de esta comparecencia para reiterar nuestras excusas a todos los usuarios afectados por este incidente. Comenzaré mi exposición haciendo referencia en primer lugar a la organización de la navegación aérea española, para explicar después la gestión del control aéreo en las torres, inevitablemente ligado a las previsiones de tráfico aeroportuario; en otras palabras, les explicaré cómo la gestión de control aéreo está sujeta a un riguroso proceso de planificación anticipada. Posteriormente ya me referiré con detalle a los hechos acaecidos en la torre de control de Barajas el mencionado día 2 de enero, para terminar explicándoles las actuaciones que a partir de dicha fecha se han llevado a cabo por parte de AENA.

En relación con la organización de la navegación aérea española, quiero destacar que AENA ha desarrollado su sistema de navegación siguiendo las recomendaciones de la OACI, integrándose de esta forma en el complejo espacio europeo. Dentro de la iniciativa del cielo único, AENA fue certificada en el año 2006 como proveedora de servicios de navegación aérea de acuerdo con los reglamentos europeos aplicables. El sistema de navegación aérea está integrado por los recursos materiales y humanos así como por los procedimientos que permiten realizar las funciones de comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tráfico aéreo que le son propias. La prestación del servicio de navegación aérea se realiza desde cinco centros de control y cuarenta y siete torres de control ubicadas en los aeropuertos de la red de AENA y del aeropuerto privado de Ciudad Real. La gestión administrativa de los servicios de navegación aérea se organiza de la siguiente forma: hay unos servicios centrales que van encaminados a dar normas y procedimientos, así como a homogeneizar los servicios operativos; a su vez se cuenta con cinco direcciones regionales situadas en Baleares, Canarias, centro-norte, este y sur, que son las encargadas de la ejecución directa de la prestación del servicio y cuyas sedes coinciden con las de los cinco centros de control, es decir, Palma, Las Palmas, Torrejón, Gavà y Sevilla.

En relación con los recursos humanos de navegación aérea, quiero destacar que esta organización está compuesta por 4.039 personas, de las cuales 2.332 —el 57 por ciento— son controladores. Su distribución por regiones es la siguiente: los servicios centrales cuentan con un total de 550 efectivos, de los cuales 89 son controladores; la región balear tiene 335, de los cuales 241 son controladores; Canarias tiene 507, siendo 299 controladores; la región centro-norte, que es la más numerosa, tiene un total de 1.287 efectivos, de los cuales 825 son controladores; la región este tiene 855, de los cuales 571 son controladores y la región sur tiene un total de 505, de los cuales 307 son controladores. La región centro-norte es, obviamente, la que tiene más efectivos, en el total y en cuanto a controladores. En esta región, a la que pertenece el centro de control de Torrejón y diecisiete torres de control, están incluidas las tres torres del aeropuerto de Madrid Barajas, que si bien son infraestructuras diferentes se consideran una única torre de control ya que el servicio que prestan es conjunto, como si existiera una única torre. El servicio de control en la región centro-norte tiene asignados los siguientes recursos: el centro de control de Torrejón tiene un total de 786, de los cuales 532 son controladores y las torres de control del aeropuerto de Barajas cuentan con 236 efectivos, de los cuales 144 son controladores. Luego en la región centro-norte tenemos 676 controladores, en la torre de control 144, respecto a un total, como les he dicho, de 2.332. En consecuencia, el número de controladores que prestan servicios en la torre de control de Barajas —144— representa un 6 por ciento del total del colectivo de controladores.

Paso a continuación a referirme a la gestión del control aéreo ligado a la previsión de operaciones aeroportuarias. Permítanme decirles que, según las previsiones de tráfico realizadas por los aeropuertos, resultado de la demanda de servicios de tráfico aéreo que efectúan las compañías aéreas, Navegación Aérea realiza la planificación de los recursos necesarios para satisfacer dicha demanda, es decir, los servicios de navegación aérea están condicionados a la demanda del tráfico aéreo. Esta planificación de los recursos necesarios es anticipada, tiene en cuenta los servicios de control requeridos y se realiza en función de la siguiente tipología de jornadas laborales. Existe un componente que se llama jornada básica y que es la obligatoria; está regulada por el convenio colectivo de los controladores y su programación se efectúa por meses naturales con noventa días de antelación, según establece el artículo 41.1 del citado con-

venio colectivo. Su programación debe respetar su carácter cíclico, homogéneo y equitativo. Pueden cambiarse servicios entre controladores de circulación aérea con condiciones, cuales son que el cambio no puede dar lugar a realizar dos servicios consecutivos y que no puede afectar a la configuración operativa de la dependencia. A su vez, existe lo que se denomina jornada adicional modular. Esta es obligatoria para los controladores adheridos a los diferentes módulos de servicio voluntario y está regulada mediante acuerdos generales. Se programa junto con la jornada básica y con la misma antelación —es decir, noventa días— y es una jornada ordinaria como la anterior. No está, sin embargo, sometida a los criterios de ciclicidad y homogeneidad de la jornada básica porque refuerza carencias puntuales. Adicionalmente existe la jornada complementaria. Es voluntaria y su utilización depende de las necesidades locales. Esta jornada se puede programar hasta con diez días de antelación. Por último, existen las denominadas horas extraordinarias, que van dirigidas a cubrir las incidencias que se van produciendo y son voluntarias; no son programables y responden a la inmediatez de la carencia.

Con estos tipos de jornadas a las que me he referido, las necesidades de servicios de control derivadas de la demanda prevista, como antes les he anticipado, se establecen teniendo en cuenta los dos primeros componentes. Esto es, se establecen teniendo en cuenta la jornada básica y la adicional modular, y estas dos son las que son publicadas para su conocimiento general con noventa días de antelación. Cuando existen incidencias en los recursos humanos disponibles y se conocen con más de diez días de antelación, se cubren con las jornadas complementarias. Solo cuando las incidencias se producen con una antelación menor de diez días el servicio se cubre con horas extraordinarias. La forma en que se procede en ambos tipos de incidencias no previstas es la siguiente. La unidad de recursos humanos detecta el origen de la incidencia. A continuación, se pone en contacto con los controladores disponibles para la realización voluntaria bien de horas extras o bien de jornadas complementarias, según sea el plazo disponible desde que se produce la incidencia hasta el momento de realizar la cobertura. En el caso de que la incidencia surja de forma inmediata —en fin de semana o fuera de la jornada normal de oficinas— es el responsable operativo de la dependencia de control el que realiza las gestiones para la cobertura. Es de resaltar que solo se puede obligar a un controlador a prestar servicios no programados cuando exista una incidencia extraordinaria no previsible que suponga el cese total del servicio de control de la dependencia; por ejemplo, si en una torre de control con un controlador único se produce una incidencia que ocasiona la baja de dicho controlador. Este es el supuesto contemplado en el artículo 42 del convenio colectivo y es la única circunstancia prevista para poder obligar a hacer la suplencia en el caso de una incidencia que se produce con inmediatez, no con antelación suficiente.

Voy a referirme a continuación al apartado de la planificación de los recursos necesarios y la puesta en conocimiento de dicha planificación al colectivo de control; esto, por supuesto, respecto a la planificación reciente. A finales de septiembre de 2008 y ante la caída del tráfico se planteó la necesidad de reconfigurar todos los servicios, publicándose las necesidades de jornada básica y adicional modular previsibles para enero de 2009 tomando en consideración los parámetros nuevos a los que he hecho referencia. Los servicios de jornadas complementarias no se publican con esa antelación dado que se dispone de plazo suficiente, hasta diez días antes de enero, para adaptarlos a las necesidades resultantes de la bajada del tráfico aéreo. Así, las nuevas necesidades de recursos de todas las dependencias fueron comunicadas a la comisión permanente del sindicato de controladores, USCA, el 29 de octubre de 2008. Durante los meses de noviembre y diciembre de 2008 han existido numerosas reuniones, más de cuarenta y cinco, con la representación del sindicato, con las delegaciones tanto de Barajas como de otras direcciones regionales de Navegación Aérea, con el fin de explicar las razones de las variaciones a la baja en la demanda y las implicaciones que en materia de relaciones laborales supone la nueva planificación. Desde los primeros días de diciembre se analizaron las previsiones de tráfico del mes de enero de 2009 por días y por horas, por turnos. Asimismo, se fue actualizando la previsión de necesidades de los recursos para cada día, teniendo en cuenta las incidencias conocidas, y estas actuaciones se estuvieron haciendo hasta el mismo día 30 de diciembre. Como resultado de todo lo anterior, se definieron diversos escenarios de operación para cada día, con el número de pistas en servicio, determinación de capacidades y configuraciones más favorables para la operación. Todas estas informaciones se realizaron con conocimiento de los controladores de la torre de control de Barajas. Con arreglo a todo esto, se estableció para cada día una organización de trabajo según los datos disponibles de previsión de personal y tráfico. En concreto, en el aeropuerto Madrid Barajas se notificó el 30 de diciembre al jefe de torre de Madrid Barajas, con copia a los jefes de sala en torre y supervisores de servicio, la previsión de tráfico para los días 1, 2, 3, 4, 5 y 6 de enero de 2009; incluso se incluyó una cláusula que decía: … dando autorización expresa a intentar conseguir voluntarios que cubran las insuficiencias de plantilla y permitan un mayor despliegue de posiciones. Este es el escenario con el que iniciamos el nuevo año.

Paso a continuación a referirme a los hechos acaecidos el día 2 de enero en la torre de control del aeropuerto de Barajas. Con arreglo a las configuraciones a que me he referido en el párrafo anterior, la situación de recursos humanos y las configuraciones para el día 2 eran las siguientes. En materia de recursos humanos —saben ustedes que hay tres turnos: mañana, tarde y noche, pero en concreto me voy a referir a los turnos de mañana y tarde— estaban programados por la mañana 24 y por la

tarde 23. Frente a esta programación, el total de efectivos con presencia real fue de 16 por la mañana y 16 por la tarde; es decir, 8 menos por la mañana, un tercio de la plantilla, y 7 menos por la tarde. Con esa programación de 24 y 23 efectivos, las configuraciones previstas eran mañana y tarde de cuatro pistas operativas, la totalidad de las pistas que tiene el aeropuerto de Barajas, para unas operaciones/hora de 98, máximo cabida. Sin embargo, con los efectivos que realmente existían en la torre las pistas operativas durante todo el día, tanto en turno de mañana como de tarde, fueron dos y las operaciones/hora quedaron configuradas en 78 en cada uno de los turnos. Con esas configuraciones y ese número de pistas, el total de operaciones registradas para el viernes 2 de enero fue de 922, frente a una programación inicial de 1.047. Se cancelaron, por lo tanto, 71 vuelos y hubo que desplazar 54 para operaciones en los días siguientes.

Actuaciones realizadas. Como consecuencia de las incidencias producidas en la mañana del 2 de enero, como les he dicho, quedaron dos pistas operativas. Las arribadas fueron reguladas a la máxima capacidad para dicha configuración, es decir, a 39 operaciones/hora. Fue en los despegues donde se produjeron las principales incidencias. De hecho, se admitieron entre 24 y 26 operaciones/hora, en lugar de las 39 previstas que les he indicado. Ante esta situación, a lo largo del día y para minimizar el impacto producido en los despegues se realizaron las siguientes actuaciones. Se establecieron diversos cambios en el tiempo de rodadura del aeropuerto, con el fin de que los aviones no perdiesen el *slot* que tenían asignado. Desde las 13:20, hora local, y hasta el final del día el tiempo de rodadura se fue incrementando hasta alcanzar los sesenta minutos, frente a los quince minutos de tiempo estándar. En coordinación con la unidad central de control de afluencia de Eurocontrol, es decir, en coordinación con Eurocontrol, se publicaron diversos mensajes de aviso para las compañías aéreas sobre las dificultades operativas en el aeropuerto e informando de las previsiones de demora y de los cambios en los tiempos de rodadura. Adicionalmente se hicieron otras actuaciones que contribuyeron a flexibilizar la gestión en el control de afluencia de Barajas encaminadas a reducir el impacto. Ante la actuación de la torre de control, que parecía que estaba provocando demoras de puesta en marcha y un bajo régimen de despegues, la dirección adjunta de operaciones del servicio de tránsito aéreo envió un comunicado escrito al jefe de sala de la torre de control fijando la capacidad de despegues entre 35 y 40 movimientos/hora. Sin embargo, a partir de las 21:00, hora local, y habiéndose ya realizado el cambio de turno, hay que destacar que el personal de la torre aplicó estrictamente lo establecido en el escrito mencionado en el punto anterior, con lo que se llegó a conseguir un incremento considerable en el número de operaciones de despegue. Esta actuación dio cobertura a la demanda existente en esos momentos y contribuyó, en cierto modo, a paliar los efectos producidos a lo largo del día.

Con este escenario, señorías, la puntualidad por terminales el día 2 de enero se vio sensiblemente afectada. Quiero destacar que la puntualidad del aeropuerto de Barajas, ya en el mes de diciembre, no respondía a la que es normal en dicho aeropuerto. Normalmente, en el aeropuerto de Barajas la puntualidad media está por encima del 75 por ciento. En el mes de diciembre, por algún problema colateral conocido por SS.SS., la puntualidad global estaba en el 58 por ciento, de la cual en las terminales 1, 2 y 3 era el 73 y, sin embargo, en la T-4 la puntualidad media en el mes de diciembre ya era del 48,5. Pues bien, partiendo de este 58 por ciento global del mes de diciembre, el efecto producido como consecuencia de los incidentes en la torre de control de Barajas del día 2 fue que la puntualidad global media quedó reducida a un 30,9 por ciento, la puntualidad de las terminales 1, 2 y 3 llegó al 40 por ciento y la de la T-4 quedó reducida a un 23,9. En la práctica, el diferencial entre terminales que se aprecia en los datos que le he dado del mes de diciembre se mantuvo en la del día 2.

Señorías, además de la puntualidad hay un efecto importantísimo, que es la afectación a los pasajeros. Estimamos que la situación afectó directamente a unas 11.250 personas, tomando la ratio de una ocupación media por avión de 90 pasajeros y un total de 125 vuelos cancelados o desplazados. Evidentemente, el número de pasajeros afectados fue mayor ya que las cancelaciones y demoras hicieron que la programación de vuelos se alterase y se produjeran retrasos en otros vuelos, tanto en llegadas como en salidas. No he de destacar a SS.SS. que estamos hablando de un aeropuerto que tiene la característica de *hub,* con lo que esto supone de conexiones de vuelos, llegadas y salidas.

Llegados a este momento, me voy a referir a las actuaciones que se han llevado a cabo por AENA como consecuencia de los hechos producidos y relatados hasta este momento. Se han enviado burofaxes a todo el personal de control implicado para que justificara su ausencia del servicio. Se ha requerido mediante burofax informe justificativo del crédito horario correspondiente para el ejercicio de funciones de representación sindical de dos controladores. Asimismo se enviaron burofaxes a los distintos jefes de sala el 7 de enero para que elaborasen un informe explicativo sobre los términos en que aplicaron las medidas indicadas en el escrito mencionado del 2 de enero que se envió a los jefes de sala de esta torre, especialmente en lo referente a las operaciones de despegue, que son las que les he dicho que se vieron más afectadas. Las explicaciones, todas, solicitadas mediante los medios justificativos a que he hecho referencia van dirigidas a la apertura de la información reservada correspondiente y, en su caso, a la aplicación del régimen sancionador previsto en los artículos 6 a 11 y siguientes del convenio colectivo en vigor.

Para resumir, quisiera trasladarles las siguientes reflexiones. El incidente de la torre de control de Barajas hay que interpretarlo, desde mi punto de vista, como un

incidente local aislado. Ha sido producido por un 6 por ciento del total de los controladores. Sin embargo, su repercusión se ha visto acentuada por su localización en un aeropuerto como el de Barajas, que tiene características de *hub*. La gestión de control aéreo español, como les he dicho anteriormente, está integrada en el complejo espacio europeo y desde 2006 AENA está certificada como proveedora de servicios de navegación aérea, según los reglamentos del cielo único europeo. La gestión de control de la navegación aérea española está y seguirá estando en estrecha coordinación con las necesidades del tráfico aéreo de la red aeroportuaria de AENA. El marco contractual de AENA con el colectivo de controladores viene regulado por el convenio colectivo profesional de los controladores de la circulación aérea, publicado en el BOE de 18 de marzo de 1999, y las modificaciones parciales a él incorporadas. Como he dicho, la planificación de la gestión de control aéreo es anticipada y tiene en consideración, además de la demanda de tráfico aéreo, las incidencias en recursos humanos conocidas y previsibles. Dicha planificación es puesta en conocimiento del colectivo de controladores.

El marco internacional de la navegación aérea, y en particular la normativa europea normalizadora de las condiciones de los distintos operadores aeronáuticos, nos ha de servir para conseguir, de cara al futuro, una mayor productividad y eficiencia de los efectivos que sirven a las compañías aéreas. Me estoy refiriendo a las directivas europeas y a la necesidad de trasponer alguna concreta en materia de control. Una acción coordinada, serena y con proyección de medio plazo debería ser condición necesaria para aproximar los objetivos de mayor productividad y eficiencia del colectivo de controladores españoles a los estándares europeos. Las conductas que provocaron los incidentes en la torre de Barajas —como he dicho— están siendo investigadas y les será de aplicación, en su caso, el régimen previsto en dicho convenio.

Por último, respecto del convenio, les diré que desde el mes de octubre está constituida la mesa negociadora y el que está en vigor tiene vigencia hasta 2010. De aquí a esa fecha, con esos condicionantes internacionales a los que he me referido y con mucho diálogo, deberíamos ser capaces de llegar a renovar ese convenio en unas condiciones que nos permitieran lograr los objetivos que he dicho, es decir, conseguir unos referentes de productividad y eficiencia de este colectivo equiparables a los estándares del entorno europeo en que nos movemos.

Vuelvo a reiterar el sentir de cómo estos incidentes han perturbado a un conjunto de ciudadanos. Simplemente voy a destacar que la planificación de navegación aérea no ha faltado y que haremos todo lo que esté en nuestras manos para que en el futuro no se puedan repetir estos incidentes, que no pasen de ser incidentes aislados, y que el resto del colectivo de los controladores esté en unas condiciones que permitan converger con el entorno europeo en que nos estamos moviendo.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señora Vivanco.

Pasamos ahora al turno de grupos. Las intervenciones se realizarán por los portavoces de los mismos de menor a mayor representación por un tiempo de 10 minutos. Tiene la palabra en primer lugar por el Grupo Parlamentario Mixto el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar, quiero agradecer a doña Encarnación Vivanco su comparecencia, pero al mismo tiempo quisiera iniciar mi intervención manifestando mi sorpresa por los contenidos de la misma ya incluidos en el título de la comparecencia anunciada, y voy a explicar por qué. Mi percepción es que cuando en la Diputación Permanente se pactó una hoja de ruta de comparecencias en esta Comisión que motivó la retirada de una solicitud de comparecencia urgente de la ministra de Fomento, yo me marché con la idea de que en esa Diputación Permanente —y creo que la mayoría de los portavoces— se había pactado que usted comparecería inicialmente no para dar cuenta en exclusiva de los problemas existentes en el aeropuerto de Barajas el día 2, sino de toda la situación de colapso generado en este aeropuerto en el mes de enero, incluyendo por tanto el colapso del día 9, aunque posteriormente la ministra de Fomento comparecería para dar cuenta de los problemas generados en el conjunto de las infraestructuras, no solo del aeropuerto de Barajas. Por ese motivo, voy a intervenir centrándome en los problemas generados el día 9, aunque haré alusión también a la situación del día 2 y al presunto problema existente con los controladores aéreos.

Desde nuestro punto de vista, el colapso generado el día 9 con motivo del temporal de nieve, como ya expuso el portavoz del Bloque Nacionalista Galego que habla en la Diputación Permanente, obedece a la concatenación de varios problemas; en primer lugar, la falta de previsión e insuficiencia de recursos para hacer frente a una situación de emergencia; en segundo lugar, la presunta incidencia de supuestas huelgas de celo de algunos colectivos; y en tercer lugar, la supuesta descoordinación entre administraciones, y desde nuestro punto de vista algo mucho más relevante, que es el impacto del modelo aeroportuario en extensión a toda la red de los problemas generados en Barajas.

Centrándome en la primera cuestión, la falta de previsión e insuficiencia de recursos para hacer frente a una situación de emergencia, quiero decir que el BNG se alegra de que el Gobierno reconozca —citando palabras de la vicepresidenta María Teresa Fernández de la Vega— que se pudo hacer mejor, que se llegó tarde y que se pida disculpas por ello. Nos alegramos de que se introduzcan medidas para evitar que hechos como este vuelvan a producirse, reformando los protocolos de emergencia para hacerlos más flexibles y eficaces, dotando de más medios y recursos para responder a estas situaciones de emergencia y reforzando los mecanismos de inspección a las compañías aéreas y de atención a las reclamaciones de los usuarios. No obstante, constatamos

que llueve —y en este caso quizá habría que decir que nieva— sobre mojado, porque conviene recordar que ya el presidente del Gobierno se expresó en términos similares y anunció un paquete de medidas en muchos aspectos coincidentes con el ahora comprometido hace ya cuatro años a raíz del colapso producido en la red de carreteras por las nevadas registradas en diciembre de 2004. Anuncio que interpelaremos sobre este extremo a la ministra en su comparecencia del próximo día 27, pero le pido que nos explique de qué medios dispone Barajas para responder a situaciones de emergencia como la registrada el día 9 y qué refuerzos piensan llevar a cabo.

Con respecto a la incidencia de la supuesta huelga de celo de algunos colectivos, se ha comentado también que, en particular en el colapso del día 9, tuvo incidencia el conflicto existente entre los pilotos y la compañía Iberia. Desde nuestro punto de vista, el Gobierno no puede inhibirse ante este conflicto apelando a que Iberia es una empresa privada dado que tiene una evidente repercusión en todos los ciudadanos. En cualquier caso, y al margen de reclamaciones laborales o intereses corporativos por parte de los pilotos, todo apunta a que se están limitando a cumplir lo establecido en los protocolos. El cumplimiento de los protocolos tiene una incidencia innegable en la seguridad aérea y en el servicio que se les presta a los ciudadanos. Por ese motivo le pido que nos aclare cómo están funcionando las inspecciones a la hora de asegurar el cumplimiento de los protocolos de seguridad por parte de las compañías aéreas y qué medidas piensan adoptar para que no se reiteren los problemas de falta de información a los usuarios ante los retrasos y cancelaciones de vuelos, problemas que han sido generalizados a raíz de los incidentes del día 9 pero que también se han producido el día 2.

Respecto a la tercera cuestión, la supuesta descoordinación entre administraciones y el impacto del modelo aeroportuario en la extensión a toda la red del colapso producido en Barajas, no negamos que posiblemente en la situación vivida el día 9 se puso en evidencia la necesidad de una mejor coordinación entre las distintas administraciones y, por tanto, la necesidad de mejorar los mecanismos para llevarla a cabo. Algunos, como ya nos tienen acostumbrados, aprovecharon para situar este problema en primer término y centrar las culpas, como siempre, parece ser, en el Estado de las autonomías. Pero para nosotros es mucho más relevante otro problema que el colapso generado en el aeropuerto de Barajas ha vuelto a poner en evidencia y al que usted ha hecho alusión en su exposición a la hora de hablar de los problemas generados el día 2, aunque sin extraer las conclusiones que a juicio del BNG se derivan. Es el problema de un modelo aeroportuario total y absolutamente macrocefálico, centralizado, donde gran parte de las conexiones aéreas pasan por Madrid, lo que hace que ante una situación de colapso en el aeropuerto central, en este macro aeropuerto que es Barajas, se produzca un colapso en toda la red en el tráfico aéreo, como padecimos en Galicia, que tardó más de 10 días en recuperarse de las incidencias generadas en Barajas el día 9 y que padeció una situación cercana al aislamiento por vía aérea. Esta cuestión ya fue discutida en la comparecencia de la ministra de Fomento para explicar los planes de su departamento con respecto al modelo de gestión aeroportuaria. El BNG expuso en esa comparecencia que es necesario apostar por un modelo aeroportuario policéntrico y, en consecuencia, por una gestión descentralizada, procediendo al traspaso de los aeropuertos a las comunidades autónomas o, en su caso, a la participación de las comunidades autónomas en la gestión de los mismos. Desde nuestro punto de vista, insisto, ahora se ha puesto una vez más en evidencia el problema que genera el actual sistema: el colapso del aeropuerto central ha generado una situación de caos en toda la red.

No quiero terminar mi intervención, señora presidenta de AENA, sin referirme también a los problemas suscitados el día 2, al supuesto conflicto con los controladores aéreos, en el cual ha centrado usted toda su intervención. Tengo que decirle, en primer lugar, que nuestros datos no coinciden con los suyos. Según las informaciones que le han proporcionado al Bloque Nacionalista Galego personas pertenecientes al sector de la seguridad aérea, la mayoría de las bajas que se registraron ese día en Barajas eran de larga duración por maternidad o permisos sindicales. El número de bajas no previstas fue total y absolutamente minoritario y en muchos casos debido a catarros o problemas gripales, muy habituales en los meses de diciembre y enero. Dicho esto, quiero aclarar que el Bloque Nacionalista Galego no tiene un servicio de inspección para constatar si esta información que se nos ha facilitado es cierta o no. En cualquier caso, hay un problema de fondo que usted ha obviado en su intervención y que quisiéramos que nos aclarase de manera mucho más detallada en la réplica que haga, una vez que intervengan todos los portavoces. ¿Juzga usted que la plantilla de controladores aéreos en el aeropuerto de Barajas y en el conjunto de los aeropuertos que conforman la red de AENA es suficiente? Desde nuestro punto de vista, y según nos manifiestan todos los sectores implicados en la seguridad aérea, no es así, no es una plantilla suficiente. Y las consecuencias de esa plantilla infradotada es que muchas veces se tiene que hacer un uso recurrente de las horas extras para cubrir necesidades en el servicio de control aéreo, horas extras que, como usted se ha encargado muy bien de matizar en su intervención, son voluntarias.

Además, entendemos que el uso recurrente de las horas extras en una función tan importante para la seguridad como son los servicios de control del tráfico aéreo no es aconsejable. Estamos hablando de un trabajo de una extraordinaria responsabilidad, de un trabajo que tiene un impacto enorme en preservar la seguridad del tráfico aéreo y con ello la seguridad de todos sus usuarios. Pensamos que poder desarrollar este trabajo con jornadas laborales no sobrecargadas y en buenas condi-

ciones laborales es un imperativo no solo para atender demandas de un colectivo, que pueden ser justificables desde un punto de vista estrictamente laboral, sino que es un imperativo por razones de seguridad. El BNG tiene resistencia a hacer de cualquier colectivo un chivo expiatorio. Pensamos que ante una situación de crisis no se puede practicar una política de control de gasto donde, indirectamente, lo que se vea afectada, lo que se vea mermada, sea la seguridad. Nos preocupa oír que AENA tiene que preocuparse, fundamentalmente, de atender a la demanda. Por supuesto que en toda empresa este es un criterio que hay que tener en cuenta, pero este criterio no puede, desde nuestro punto de vista, adquirir una jerarquía superior a criterios de preservar la seguridad en la navegación aérea. Usted mismo ha reconocido que se inició una nueva configuración del servicio de control aéreo ante la reducción del tráfico cuando, según nuestras informaciones, la plantilla actual ya está extraordinariamente tensionada para atender debidamente a sus labores. Nos gustaría que nos aclarase estos extremos y qué previsiones tiene la agencia para reforzar, para dotar mejor esta plantilla. No nos gustaría que, ante una situación de concatenación de problemas como se ha vivido en Barajas en los últimos tiempos, se abogue por una política sistemática de transferencia encubierta de responsabilidades a los controladores, a la situación de Iberia o a fallos de la Agencia Estatal de Meteorología. Agradeceríamos que en la réplica se extendiese mucho más a la hora de anunciar qué medidas piensan desarrollar para intentar que estos problemas no vuelvan a producirse en el futuro.

Concluyo con una última reflexión incidiendo en una idea que ya expuse en mi intervención. Si se apuesta por un modelo macrocefálico, por hacer del aeropuerto de Barajas un gran *hub*, entonces lo congruente es que tenga una dotación de recursos humanos y materiales acorde con esta condición para evitar el colapso de toda la red, llámense —señora presidenta— máquinas quitanieve o llámense números de efectivos dedicados a labores de control aéreo. El BNG apuesta por otro modelo; por un modelo aeroportuario más policéntrico, más descentralizado. Pero si se apuesta por hacer de Barajas un gran *hub*, eso exige dotarlo suficientemente de recursos técnicos y humanos para evitar estas situaciones de colapso que acaban extendiéndose —insisto— al conjunto del tráfico aéreo y de la red aeroportuaria.

El señor **PRESIDENTE:** Turno ahora para el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. En su nombre tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Quiero comenzar mi intervención agradeciendo la comparecencia de la directora general de AENA. Por el escrito, es una comparecencia a petición propia; por el tono, no lo parece tanto. Los términos de la comparecencia y la casuística de la misma apuntan a una atribución de responsabilidades a un grupo minoritario de los controladores aéreos y a una exculpación de cualquier responsabilidad por parte de AENA. Nosotros tenemos en esta materia dudas razonables, al menos. Además de hablar del 2 de enero y coincidiendo —quizá por lo del norte— en que llueve sobre mojado, queremos hablar también del momento en que la situación se convirtió en caótica a raíz de la nevada en Madrid y de la situación del aeropuerto de Barajas, claramente mejorable. Lo que creemos que no pueden entender los ciudadanos y los viajeros es cómo el cuarto aeropuerto de Europa registra cancelaciones y retrasos de hasta cuatro horas como consecuencia de un desacuerdo —parece una rebeldía— de parte de la plantilla de controladores aéreos, sin que esta rebeldía minoritaria pueda ser cubierta con diligencia; si así fuera, estamos convencidos de que se podía haber hecho. Además, AENA debe explicar las causas por las que se cierran varias pistas y tan solo se opera con dos de ellas durante la jornada del viernes 2 de enero y la mañana del sábado día 3, y si esta medida de reducción a la mitad de las pistas tiene que ver con la falta de controladores por esta rebeldía minoritaria, o por el bajo volumen de las operaciones programadas para el 2 de enero. En cualquier caso, situaciones de este tipo, que afectan a miles de viajeros que despegan o aterrizan en Barajas y al resto de los aeropuertos españoles y europeos, generan —ya lo han generado— un grave deterioro, probablemente irreversible, de la imagen de Barajas en el resto del mundo. Una de las funciones esenciales de AENA es el mantenimiento del aeropuerto en condiciones de seguridad para el servicio, el cuidado de las pistas, los movimientos de las aeronaves en tierra, el suministro o repostaje de combustible a los aviones, etcétera, y estas son las responsabilidades que debemos exigirle y que le exigimos en el día de hoy.

En los últimos 25 años, AENA ha realizado —y lo reconocemos— un esfuerzo en la formación de controladores aéreos que ha llevado a un crecimiento continuado de la plantilla en función del crecimiento del tráfico aéreo. Según nuestros datos, en el periodo 1996-2003 el crecimiento de la plantilla fue paralelo al del tráfico aéreo, pasando de 1.335 controladores, con un tráfico de 1.109.000 movimientos, a 2.007 controladores en 2003 para 1.617.349 movimientos. Nos gustaría que este tema se concretara en Barajas. ¿Podría facilitarnos la directora general el dato de cuántos controladores aéreos ha creado AENA desde la puesta en marcha de la T-4 y las nuevas pistas para adecuar los servicios de control aéreo al nuevo Barajas? ¿Qué medidas se están tomando para adaptar su capacidad productiva a la demanda de control aéreo? Hace dos años, en febrero de 2006, Barajas contaba con 140 controladores: 96 en frecuencia, 23 en instrucción y 17 en la estructura de gestión. ¿Cuántas nuevas plazas de controladores aéreos ha creado AENA el año pasado, cuántas tiene convocadas en la actualidad para formar controladores aéreos y cuántas están asignadas al aeropuerto de Barajas?

La Unión Sindical de Controladores Aéreos, que agrupa a más del 95 por ciento de los controladores aéreos, afirma en un comunicado de fecha 4 de enero que los problemas operativos que se han podido producir en los aeropuertos y centros de control son provocados principalmente por la imprevisión y la falta de gestión adecuada de los recursos disponibles. Da la impresión de que estamos ante algo más que una rebeldía minoritaria. Por tanto, si entendemos bien, los controladores culpan a AENA de imprevisión y mala gestión de recursos. Señora directora general, ¿tienen razón los controladores o tiene razón AENA en relación con esta materia y es únicamente una cuestión minoritaria? Los controladores aéreos afirman que no tienen ningún conflicto en curso con AENA —usted implícitamente ha venido a decir que sí; treinta y tantas o cuarenta y tantas reuniones significan que algo hay—, dado que teniendo denunciado el convenio colectivo todavía no se ha iniciado la negociación con AENA. AENA debe aclarar las razones del conflicto —hoy nos ha dado mucha casuística, pero muy pocas razones— con los controladores aéreos. Es un avance, porque hasta ahora ni siquiera habían reconocido el conflicto; todavía estábamos discutiendo si además de un conflicto con los pilotos por parte de Iberia había algún conflicto con los controladores aéreos. Parece que sí, aunque sea con una parte de ellos.

Algunos medios han señalado que este colectivo no está contento con el recorte de horas extraordinarias debido a la disminución del tráfico aéreo. ¿Tiene este descontento algo que ver con las ausencias del día 2 o tiene que ver con la aplicación de esos nuevos modelos en el marco de la Unión Europea y la resistencia a la aceptación de los mismos? Al parecer las negociaciones son continuas y están abiertas, según ha dicho la propia directora general. ¿En qué fase se encuentran? En cualquier caso, siempre interesa que se llegue a un acuerdo que permita un marco estable en el servicio prestado por los controladores aéreos que garantice la operatividad.

La directora de navegación aérea se comprometió públicamente a averiguar las razones de las bajas médicas y a comprobar su certeza. ¿Cuáles son los resultados de esa verificación? ¿Por qué no se logró cubrir esas plazas el mismo día 2 de enero? ¿Es cierto que los problemas continuaron hasta el 6 de enero? Además de las bajas médicas de los controladores aéreos, otras circunstancias —como ha dicho la propia directora— concurrieron en los retrasos y cancelaciones de los vuelos. El conflicto de Iberia y las nevadas fueron las causas más recientes y más significativas.

En relación con el conflicto de los pilotos de Iberia, hay un problema que nos preocupa y queremos hablar de él. Según nuestras informaciones, parte de los retrasos y cancelaciones de esta compañía se producen porque los pilotos plantean lo que se ha dado en llamar una huelga de celo. Es un problema que en nuestra opinión afecta a la compañía, pero también al funcionamiento de Barajas y al funcionamiento de la responsabilidad de AENA. Aunque este problema se produce en una compañía concreta, que es Iberia, ¿cuáles son las competencias de AENA en relación con este conflicto y, en concreto, para supervisar las medidas de seguridad y evitar las perturbaciones en los horarios de los vuelos?

En relación con las nevadas que provocaron incluso el cierre temporal del aeropuerto, queremos saber si se han revisado los protocolos de coordinación y el Plan de emergencia de Barajas. Aquí sí que llueve sobre mojado. Pensábamos que ese Plan de emergencia, que se había realizado incluso antes del reciente accidente y a raíz también de incidentes anteriores, tenía suficiente solidez. Da la impresión de que no. Se ha hablado de carencias de maquinaria —a nosotros nos consta—, y queremos saber si AENA dispone de suficientes máquinas quitanieve. En aquel momento, a primera hora de la mañana, me parece que eran dos, cuatro camiones para deshielo y solamente un trabajador que estaba en esa misma tarea en las aeronaves, lo cuál era un cuello de botella prácticamente imposible de superar en esa mañana y que provocó después el cierre del Aeropuerto de Barajas. También se ha puesto en tela de juicio el sistema de deshielo de los aviones. La información que nosotros tenemos es que en la mañana de la nevada, a las tres de la madrugada del día 9, solo había un operario para deshielo, y el líquido que hay que utilizar en los planos del avión no había sido calentado previamente, cosa que tuvo que hacerse cuando prácticamente ya se había iniciado la nevada. Es responsabilidad de AENA contar en los aeropuertos con un parque de maquinaria suficiente y creemos que se ha demostrado que eso no es así. Tenemos la impresión de que el tipo climático observado en Madrid en los últimos 15 años ha llevado a la relajación por parte de AENA en medidas de protección invernal, y ahí está una parte de los problemas.

Finalmente, tomando buena nota de lo ocurrido, interesa saber si se han tomado medidas para mejorar la información y la atención a los viajeros. No basta con una reiterada disculpa. Es necesario tomar medidas en esta materia, y algunas de las que ha planteado la vicepresidenta del Gobierno nos parecen avances, pero son, a todas luces, insusficientes. La T-4 ya no da información por megafonía, solo se da información en los paneles informativos en el caso de incidencia de un vuelo retrasado o cancelado. Ninguna más. Sería necesario que en las puertas de embarque hubiera otros paneles u otros sistemas de información que dieran aviso de las incidencias a los ciudadanos. Hoy por hoy, si se quiere información, cuando la hay, la opción es aguardar largas colas frente a los mostradores, con dudas de que esa información se obtenga finalmente. El secretario de Transportes, don Fernando Palau, ha dicho recientemente que el transporte aéreo no es un servicio público sino un servicio que se presta al público. ¿Considera la directora general que AENA presta un servicio público o un servicio al público?

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA:** Doy la bienvenida a la directora general de AENA y le agradezco las informaciones que nos ha suministrado.

Debo iniciar mi intervención declarándome confuso. Terminé ya confuso la Diputación Permanente, porque no supe con claridad cuál iba a ser el reparto de papeles entre usted, que comparece hoy, y la ministra que va a comparecer, creo recordar, el día 27. Yo personalmente terminé confuso, no acababa de ver con claridad quién se iba a dedicar a qué cosas pero, en cualquier caso, voy a intentar atenerme a lo que usted ha venido a comentar aquí, que son los incidentes del día 2 de enero; si bien lo voy a hacer no en términos tan estrictos como ha hecho usted, porque quizá detrás de ese hecho que usted califica de local y aislado hay problemas que debiéramos empezar a desempolvar, pero, en fin, de esto hablaremos. También de antemano me declaro confuso por no conocer eso que ha explicado usted hoy de cómo se planifica en detalle cada una de las cosas. La verdad es que no sé cuánta gente se podrá declarar confusa, porque recientemente yo oía decir al presidente de la USCA, hablando en concreto de su convenio colectivo, que los cambios de ministros y consiguientemente directivos de AENA frenan mucho las negociaciones. El que llega quiere saber y mientras tanto aquí no se mueve nada, y cuando ya se sabe y se ha recuperado del susto, o dimite o le sustituyen y vuelta de nuevo a lo anterior. Yo no sé si algo de esto no está pasando.

Como le decía, le agradezco los datos que nos ha dado, que usted ha resumido, después de darnos el detalle de todos ellos, en un incidente local y aislado. El artículo 1.1 del Estatuto del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea dice que el ente público, creado en virtud de lo previsto en el artículo 82 de la Ley 4/1990, tendrá como misión en el ámbito de sus competencias contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, ofreciendo una calidad de servicio acorde con la demanda de clientes y usuarios. Lo que ocurrió el día 2, y no sé si solo lo del día 2, responde, digámoslo así, imperfectamente a este objetivo y a esta obligación que debe cumplir AENA, a mi juicio; porque es cierto que Madrid es una localidad, pero han insistido ya quienes me han precedido en el uso de la palabra que es una localidad, a estos efectos y a efectos aeroportuarios, muy especial. Estamos hablando de un modelo, y la implantación de un modelo requiere que todas las cosas vayan en función del modelo por el que se opte, de forma que Madrid es una localidad pero es una localidad absolutamente especial, usted mismo lo ha dicho, en términos de que es un *hub*, y siempre quedará la duda de si efectivamente se está atendiendo a la especificidad de esta localidad. Usted ha calificado el incidente, además de local, de aislado. No lo sé, ya me gustaría saber a mí, si es posible, si el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea ha cumplido y cuántas veces ha cumplido con la obligación de realizar la inspección de sus propios servicios para asegurar la eficacia de su realización, especialmente la seguridad y salubridad de las instalaciones y el material y el cumplimiento de los reglamentos correspondientes, la calidad de los suministros y obras que reciba, etcétera. Es decir, a mí ya me gustaría saber hasta qué punto AENA mantiene una tensión clara cumpliendo sus obligaciones que antes señalaba y haciendo que efectivamente el transporte aéreo discurra con eficacia y con un servicio atento a los clientes, atendiendo a la demanda de clientes y usuarios. El hecho de que la planificación de la que usted nos ha dado cuenta, que es en base a la que se atienden estas demandas de usuarios, se realice con un convenio colectivo que data del año 1999, aunque haya podido haber modificaciones, a mí me llama poderosamente la atención y es una de las preguntas que yo quiero hacerle. El convenio colectivo profesional de los controladores de navegación aérea entró en vigor el 1 de enero de 1999 y se decía entonces que finalizaría el 31 de diciembre del año 2004, sin perjuicio de sus prórrogas pactadas o automáticas. Fíjese lo que ha llovido desde el año 2004 hasta hoy para que todavía estemos sin un segundo convenio. Esto algo indica y quisiera saber qué; me gustaría que usted nos dijese, con sinceridad, si están cómodos con el convenio que tienen —en el que viene el sistema de planificación y todos los detalles de los que nos ha hablado usted—, o por las razones que fuere nadie aborda este tema, o bien —como decía el presidente de la USCA— porque llegan y se van con rapidez o por las razones que fuere nadie aborda el hecho de que un convenio que data del año 1999 no se actualice. La verdad es que este no es el único asunto que en el ámbito aéreo tiene normativas excesivamente retrasadas en el tiempo, porque que estemos con una Ley de Navegación Aérea del año 1960 clama al cielo, y que encima se diga que todo va bien cuando estamos con una ley de 1960, con un convenio de 1999 y con los problemas que estamos viendo todos los días, a mí me hace sospechar que pudiésemos estar, además de ante un incidente aislado, ante una problemática derivada de una serie de razones que están asentadas en el tiempo y que nadie las sitúa en los parámetros de los que usted, al final de su intervención, ha hablado, de los parámetros europeos. Esto es responsabilidad de alguien, si es que, efectivamente, AENA piensa que este convenio es un convenio envejecido que debe cambiar —que incluso debió cambiar antes— y al que, sin embargo, no se le hinca el diente. Es fácil decir que estamos ante un hecho aislado, pero el propio presidente de la USCA dice que estamos en una situación que es especialmente crítica. Los tiempos cambian y, aunque nunca ha sido fácil, puedo asegurar que pasamos por un momento coyuntural complicado. Luego no estamos hablando de un hecho aislado, estamos hablando de una problemática que ha podido derivar en unos hechos puntuales el día 2 de enero pero que no sabemos si el 4 de abril derivará en otros hechos, porque estamos

quizás con una reglamentación que requiere de actualización y de instrumentos nuevos o remozados. Esta es mi pregunta principal, señora directora general, si ustedes están conformes con los instrumentos de que disponen para hacer la planificación, si ustedes creen que el convenio es un buen convenio que debe mantenerse, arriba o abajo, con una actualización de salarios, o si ustedes creen que deben darse unos cambios en el mismo, y si es así me gustaría incluso que nos los adelantara. Porque si tenemos, supuestamente, unos buenos instrumentos de planificación, podríamos entrar a discutir si se han aplicado bien o mal. Yo no tengo capacidad para decirle a AENA si, dada la situación que ha vivido, ha aplicado correctamente o de la mejor forma posible todo el instrumental de planificación que tenía.

Estamos ante unos hechos que, nos guste o no, son graves porque —y esto se irá viendo en la próxima comparecencia del día 27— llueve sobre mojado o nieva, como decía alguien. Estamos hablando de que el tema aéreo está siendo cuestionado por diversos motivos, hoy solo hablamos de uno, pero la resultante de todo eso es que aquí no se están cumpliendo los objetivos para los que se crearon las instituciones que se crearon. No es exclusivamente responsabilidad de ellos, pero en el contexto estamos en una situación realmente penosa. Este primero de año hemos vivido una situación realmente penosa, por diversos motivos, pero todos juntos han dado la sensación —y algo más que la sensación— de que estamos viviendo —insisto— unas circunstancias penosas y complicadas para la navegación aérea. Por otro lado, quiero saber si esas circunstancias ya han pasado, si ya dejó de nevar, si ya no hay problemas con los controladores aéreos, si más allá de lo que usted nos ha dicho en la fase final de que están buscando las informaciones que quizá deriven en expedientes, si hecho eso ya estamos otra vez tranquilos o tenemos que abordar —y esta es mi pregunta— modificaciones y reformas mucho más de fondo porque, seguramente, los hechos aislados se derivan no solo de circunstancias aisladas de unos pocos y de unos días, sino de unos planteamientos que se nos han hecho viejos y que no hemos actualizado.

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

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra su portavoz, el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** En primer lugar, quiero dar la bienvenida y agradecer la presencia y las explicaciones dadas por la señora presidenta de AENA. Me van a permitir que en principio haga referencia a que nuestro grupo también había entendido a lo largo de la última Diputación Permanente que usted hoy nos vendría a relatar no solamente el episodio del día 2 sino también el episodio del día 9, al objeto de que, a partir de los datos que usted nos suministrara, en la comparecencia de la señora ministra pudiéramos ejercer nuestra función de control y de exigencia de responsabilidades; porque es evidente que se trata no sé si de un servicio público pero sí de una empresa de un ente público y, por tanto, nuestra obligación —la de los diputados y diputadas que no pertenecemos al grupo del Gobierno— es exigir responsabilidades y esto es lo que vamos a hacer a la señora ministra la semana que viene.

En cualquier caso, me va a permitir que empiece mi intervención leyendo un párrafo de lo que dijo aquí la señora ministra el día 16 para centrar un poco el objetivo de la intervención. Refiriéndose al modelo aeroportuario y también en relación con el comité de rutas aéreas que creó la Generalitat con AENA en Barcelona, la señora ministra decía: El comité de rutas está funcionando. Pues, muy bien, pero esto no es lo fundamental. Y si Montilla —refiriéndose, me imagino, al señor presidente de la Generalitat de Catalunya— consigue que venga un vuelo de Tokio a El Prat, fenomenal. Pero, ¿esto tiene que ver con lo que estamos hablando? No tiene nada que ver. Esto está muy bien y nosotros lo apoyamos; y no ponga en cuestión si lo apoya AENA. AENA lo ha hecho todo. AENA lo ha hecho todo. Por tanto, no sé ni siquiera por qué se plantea esta duda de si AENA lo apoya, porque todo, el incremento de rutas, de vuelos, de tráfico, todo ha sido por el trabajo de AENA. A ver si ahora se lo va a apuntar uno que pasaba por allí —me imagino que se refiere al señor presidente de la Generalitat—, y no me estoy refiriendo a nadie, dice la señora ministra. No se lo puede apuntar nada más que AENA. Y acaba la señora ministra: Y cuando hay problemas también le corresponden a AENA, también, lo bueno y lo malo. Se apuntó todo lo bueno y ahora estamos en lo malo. Por tanto, nosotros tenemos ganas de hablar con la señora ministra y exigirle responsabilidades por todo lo malo, puesto que ella ya se ha apuntado todo lo bueno, incluso lo bueno que puede haber hecho el presidente de la Generalitat de Cataluña.

Nuestro objetivo —y lo que pactamos con el Grupo Parlamentario Socialista— era que usted nos hubiera suministrado datos para poder evaluar las responsabilidades en relación con lo acaecido el día 2 y el día 9. Pero, francamente, voy a renunciar a hablar del día 9 por tres motivos. En primer lugar, por respeto a nuestro presidente. Nos ha convocado aquí por un tema concreto y me voy a ceñir al tema por el que hemos sido convocados; lógicamente, también por respeto a la señora presidenta de AENA, que nos ha hecho una exposición que luego voy a calificar. En segundo lugar, porque además —y ya lo comprende la señora presidenta— me viene muy bien hablar solo de navegación aérea. Nosotros nunca hemos cuestionado que la navegación aérea debe ser una competencia de la Administración del Estado. Por tanto, así no va a haber ninguna respuesta del tipo: no, como ustedes quieren partir AENA… Navegación aérea es de ustedes, debe ser de ustedes, es su responsabilidad, deben ejercerla y, por tanto, vamos a hablar solo de episodios de navegación aérea, que es lo que pasó el día 2 y que, de hecho, usted muy bien ha

relatado. Además, como se ha visto anteriormente, la cuestión del día 2 tiene suficiente enjundia como para que nosotros centremos nuestra labor de control.

Señora presidenta, yo le agradezco su exposición, además no tengo ningún motivo para dejar de felicitarla por ella, que ha sido serena —lo cual siempre se agradece viniendo de su ministerio—, detallada, documentada y no exenta de matices, que nos invita a profundizar y a ejercer nuestra labor de control parlamentario. Vamos a hacerlo con el estilo de Convergència i Unió, que es perfectamente conocido, pero que a veces no suele tener la misma respuesta por parte de quien preside su ministerio, aunque sí por parte de la gran mayoría de los funcionarios, de los altos cargos del ministerio, lo cual siempre agradecemos. Me referiré a su explicación del día 2. El tema es muy relevante, señora presidenta, y retomo las palabras y el concepto del señor Llamazares, que es muy interesante. Al ministerio —a usted y a todo su equipo directivo— el conjunto de la sociedad española le encarga que administre bien unos recursos que son públicos para que se presten con eficacia —el señor Beloki hacía referencia a ello— unos servicios a los que los ciudadanos tenemos derecho. Esto no ha sucedido, y hay unas afectaciones gravísimas a la normalidad. Yo quiero hacer hincapié en que las afectaciones a los ciudadanos que viajan el día 2 de enero son especialmente graves; siempre lo son, pero este día más. Usted sabe perfectamente que muchas personas, muchas familias viajan para reencontrarse con sus familiares, muchas veces son personas que hacen un esfuerzo importantísimo para pagarse el viaje para poder ver a sus familiares, y más en Barajas; por tanto, las afectaciones que les causamos son gravísimas. En consecuencia, quien tiene la responsabilidad de administrar este dinero público debe dar cuenta con toda contundencia de las responsabilidades que está asumiendo. Si una persona, por ejemplo, un ciudadano de Ecuador, que trabaja aquí con nosotros, que está ahorrando y que con motivo de las Navidades tiene ocasión de ir durante una semana o durante unos días a visitar a sus familiares, ve dificultada o incluso impedida esta posibilidad, esto es un hecho de una gravedad excepcional, y hay que pedir responsabilidades. Este es un elemento que hay que tener en cuenta y, lógicamente, la semana que viene pediremos cuentas con toda contundencia a la señora ministra. Aquí hay una cuestión que también se ha mencionado con anterioridad, por tanto me ahorro repetirla, y es una asignación correcta de recursos de personal. Parece que aquí ha habido algún fallo por parte de alguien, no solo de los que presuntamente se pusieron enfermos o tuvieron otros motivos para no acudir, sino de quien debía planificar con toda eficacia que 24 ó 23 personas, y no 16, estuvieran trabajando. Usted nos ha dicho que se han requerido a través de medios correctos —burofaxes— las respuestas. Lógicamente, nosotros debemos saber más. ¿Tiene usted ya respuestas a esos burofaxes? ¿Hay datos que permitan conocer si se trata realmente de 8 ó 7 personas que tuvieron efectivamente problemas, o se trata de un núcleo de contestación por parte de una pequeñísima parte —estoy de acuerdo con usted— de un colectivo que provocó estas gravísimas afectaciones? Esto debemos saberlo. Yo creo que estaría bien que usted nos lo contara, porque, lógicamente, nuestra petición de responsabilidades a la señora ministra será distinta en función de una u otra respuesta a esta cuestión. De su explicación, muy detallada, que nosotros agradecemos, nos parece que hay como una especie de oscuridad en relación con lo que sucede cuando se detecta ya que aquí puede pasar algo, cuando no acuden, cuando los jefes de sala o los jefes de operaciones, los jefes adjuntos no son capaces de complementar esta dotación de 16 hasta 24 personas. A nosotros nos gustaría conocer el relato de los hechos con mucha más profundidad.

Señora presidenta, hay un último elemento de su exposición del que, más allá del incidente, hay que tomar nota. Usted ha hablado de la necesidad de aproximar conductas a las europeas. Ha hablado de problemas de productividad y eficiencia. De hecho —como usted conoce perfectamente— algunas asociaciones profesionales han hecho alusión a ello diciendo que la tasa de navegación aérea española, que refleja los costes del control aéreo, es la más cara de Europa, cosa que la señora ministra no desmintió desde esta misma tarima. Por lo tanto, algo de mar de fondo hay. Nosotros, que vamos a exigirle que se sea todo lo tenaz que se tiene que ser cuando se administra dinero y recursos públicos, también le pedimos transparencia para que sepamos y sepan los ciudadanos cuál es la partida que se está jugando en este momento. Le adelanto que nosotros vamos a exigirle que se logre la productividad que tienen otros países. No hay ningún motivo por el cual no seamos productivos como otros países, y esta es una responsabilidad directa de la empresa pública AENA.

Acabo agradeciéndole una vez más su presencia aquí y lamentando que no pueda plantearle —igual que le he planteado estas cuestiones del día 2— los temas relacionados con las nevadas, ya que yo creo que esto tiene también su enjundia. Que esta era una preocupación de AENA se ve con la portada de su revista del mes de diciembre: Jornadas de invierno, a prueba de hielo y nieve. Es decir, que algo se estuvo trabajando en esto. Por lo tanto, ya hablaremos con la señora ministra, aunque solo sea para decirle que parece que esto se planteó de forma correcta a los efectos de la prevención, pero hay que hablar de por qué luego esta prevención no funcionó. Repito, estaría muy bien que usted nos pudiera dar todas estas respuestas y estaría muy bien que el ministerio se diera cuenta de la magnitud del cometido que tiene frente a la sociedad española. Ustedes gestionan los recursos públicos, deben dar respuestas porque son los ciudadanos quienes las demandan.

El señor **PRESIDENTE:** Turno ahora para el Grupo Parlamentario Popular. Para ello tiene la palabra su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Permítanme que, en primer lugar, tenga un recuerdo sentido para los tres militares españoles que han fallecido hoy en acto de servicio en Albacete, y que desde aquí transmitamos a sus familiares el sentimiento, el aprecio y el cariño del Congreso, puesto que esta es la única Comisión que hoy se reúne y es lo más inmediato que podemos hacer por ellos.

Pasando directamente al motivo de la comparecencia, en primer lugar, quiero agradecer formalmente a la señora presidenta de AENA que haya venido esta tarde aquí. Ha quedado claro con las intervenciones que no era ella la que tenía que venir; tenía que haber venido la señora ministra. En la pasada Diputación Permanente no se admitió la comparecencia de la ministra y se sustituyó por la de la presidenta de AENA; ya hemos visto que con distintas interpretaciones por parte de los representantes de los grupos parlamentarios. Nosotros no podemos tener ninguna interpretación porque no se nos dio ningún tipo de explicación, y hemos visto que la comparecencia se hacía en relación con los incidentes del día 2 y siguientes en el aeropuerto de Barajas. Por coherencia, señor presidente, nosotros vamos a hablar con la presidenta de AENA lo mínimo. Nosotros con quien queremos hablar es con la ministra de Fomento, por tanto nos vamos a referir a las cuestiones que ha mencionado hoy aquí, pero queremos significar, señor presidente, que es obvio que el Gobierno no ha querido —con el apoyo del Grupo Socialista— que este suceso del día 2 se viera por parte de la ministra. Es decir, hay un menosprecio por parte del Gobierno a lo que pasa el día 2 en relación con lo que pasa el día 9, cuando evidentemente es de una gran trascendencia lo que pasa los días 2 y siguientes en Barajas, en el aeropuerto más importante que tenemos en nuestra red, el que tiene más tráfico, el aeropuerto referente de nuestra industria turística, y que ha producido un colapso por inoperancia y descontrol —valga la redundancia por lo de descontrol—, lo cual, señor presidente, no es de recibo. Hoy ha quedado patente el error y la equivocación al haber hecho este formato de comparecencia y que no sea la ministra la que dé cuenta de todo lo que ha acontecido en Barajas. Ya vemos que han mandado a la señora presidenta de AENA, le han obligado a realizar una comparecencia a petición propia, cuando es una recién llegada a AENA, y eso se nota. Perdone que se lo diga, pero se nota que usted acaba de llegar a AENA. A usted le han mandado hoy aquí a dar la cara por la ministra como consecuencia del funcionamiento de AENA y, en contra de lo que ha opinado algún compañero de esta Comisión, yo creo que usted hoy aquí ha dicho lo mínimo, ha dicho lo mínimo; no podía decir menos, pero sí podría haber dado muchísimas más explicaciones.

Asimismo, en nombre de mi grupo parlamentario quisiera hacer una distinción inicial para que no se confundan las cuestiones y la que parece la razón última de distintas intervenciones o interpretaciones. El tema de los controladores que estamos analizando hoy es un tema de navegación aérea, y no de aeropuertos españoles. Es decir, es uno de los temas —así se ha reconocido por el señor Macias— de permanente y exclusiva responsabilidad del Estado. No es un tema del que podamos estar hablando aquí como consecuencia de la comparecencia de la ministra del día 16 sobre el modelo aeroportuario; de hecho, es una cuestión que se separará si al final llega a puerto —no sé si bueno, regular o malo— el proyecto que tiene el Gobierno. Por tanto, estamos hablando del funcionamiento de nuestro espacio aéreo en el momento del despegue y el aterrizaje de las aeronaves, que es una cuestión importante y estatal. Por otra parte, señora presidenta de AENA, es verdad que en enero la gente viaja por cuestiones distintas a las del resto del año en general, salvo en vacaciones. Viaja por motivos familiares, viaja por cuestiones de mayor sensibilidad, por tanto, la atención que deberíamos recibir por parte de los poderes públicos y los responsables como ustedes debería ser mucho más sensible.

Señora presidenta, aquí hemos hablado de que los incidentes empiezan el día 2 de enero, y no es así. Empiezan el día 1, lo que pasa es que el día 1 había muchos menos vuelos que el día 2, pero en realidad, como usted sabe, empiezan el día 1 a pesar de que hoy no nos lo haya dicho. El día 2 es cuando se producen las bajas que usted nos ha mencionado —7 de 23 o de 24 en función del horario de la mañana o de la tarde—, pero el problema, señora presidenta de AENA, no son exclusivamente las bajas; el problema es que el aeropuerto, el control aéreo, empieza a dar salidas con una secuencia de dos minutos y cuarenta segundos. Dos minutos y cuarenta segundos es la secuencia que están llevando el día 2 los controladores, en lugar de una secuencia temporal de un minuto o, si usted lo quiere, treinta segundos por pista de las dos que estaban en funcionamiento. No estamos hablando solo de bajas; estamos hablando de la secuencia que imponen los controladores. Es verdad que ustedes cierran la mitad de las pistas por esas bajas de los controladores, pero el funcionamiento es distinto solo al de las bajas. ¿Y por qué se produce el caos de los usuarios? Señora presidenta, yo lamento tener que contradecir lo que ha dicho aquí de las relaciones con Eurocontrol, de los nuevos *slots*, etcétera. No, señora presidenta. En contra de lo que hubiera sido lógico —que es lo que usted ha dicho aquí—, como no se informaba de los nuevos *slots* a cada vuelo de las distintas compañías, estas compañías se veían obligadas a embarcar a sus pasajes en la fecha y hora inicial de su *slot*, y luego se tenían que quedar dentro de los aviones 60 minutos, 120 minutos o incluso 4 horas porque, como digo, no tenían la información de los nuevos *slots* dada por la torre. Eso produjo el caos de los usuarios, que tuviera que intervenir la Guardia Civil y que la gente se encontrara en una situación de desamparo. Si hubiera funcionado, la gente habría esperado más en el aeropuerto —que también esperó por supuesto, porque el caos fue importante— y no dentro de los aviones, ya que las compañías se vieron obligadas a embarcar a los pasajeros por esa

razón. Recuerde lo de los dos minutos cuarenta segundos y me encantaría que lo desmintiera.

Estoy de acuerdo con los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra en que no estamos hablando aquí de las bajas de los controladores ni de que sea tan sencillo echarle la culpa a una circunstancia sobrevenida, incontrolable e imprevisible. Señora presidenta de AENA, estamos indudablemente ante un conflicto o huelga encubierta, como usted lo quiera llamar. Desde octubre los controladores le están echando un pulso a AENA, un pulso —lo voy a decir con todo el respeto del mundo pero también con toda contundencia porque hay funcionarios y empleados públicos y funcionarios y empleados públicos— de los funcionarios mejor pagados de España. Ustedes están obligados a controlar el funcionamiento de los servicios públicos y estamos hablando de un colectivo especial que por su especialidad recibe en España un especial trato de todo tipo, incluido el salarial. Creo que no hay que echar la culpa a otros; estamos ante una nueva demostración del Ministerio de Fomento —me gustaría decírselo a la ministra y no a usted que acaba de llegar a AENA— de que no saben gestionar, no prevén, no se coordinan y no planifican. Y por no prever, no coordinar y no planificar ocurren los desastres y este caos. Parece que se encuentran a gusto viniendo luego aquí a hacer un relato planísimo de los acontecimientos y sin dar explicación alguna. Parece que es menor, relativo, el perjuicio que se causa a la imagen de AENA en general, a la imagen de España en el extranjero y a la confianza de todos los ciudadanos.

Señora presidenta de AENA, en contra de lo que usted ha dicho, fíjese si hay desidia —perdone que emplee este término pero no encuentro otro más suave— en el funcionamiento general que ni siquiera le dieron cuenta al Notam de las incidencias. Estoy seguro de que usted sabe lo que es el Notam, pero por si hay algún compañero que no lo sepa, el Notam es una publicación mundial donde permanentemente se anotan las incidencias en el funcionamiento de los aeropuertos y en el que los pilotos consultan, cada vez que van a volar, sobre todo las incidencias que puede haber en el aeropuerto de destino, por si hay un cierre, un retraso, es decir por si ocurren circunstancias como las de los días 2, 3, 4 y 5 en Barajas, porque no solamente se dieron el día 2. Pues bien, en el Notam no aparecen ni las restricciones ni los cierres de pistas de los días 2 a 5 ni, por supuesto, de los días 9 y siguientes, de los que ya hablaremos con la ministra el próximo día.

Señora presidenta de AENA, si los controladores aparentemente volvieron a la normalidad el día 3, ¿por qué tenemos el aeropuerto en conflicto hasta el día 5? ¿Por qué? Usted no lo ha explicado. Usted y algunos diputados han hablado del número de controladores y de su suficiencia o no. Le voy a dar unos datos que no creo que me desmienta porque algunos coinciden con los suyos. En 1996 en España había 1.355 controladores; en 2004, cuando entraron en el Gobierno, 2.067 y se encontraron convocadas 130 nuevas plazas; por tanto, desde 1996 hasta 2004 se crearon 712 plazas. Hoy usted ha dicho que los controladores que hay son 2.332. Según mis datos al mes de octubre, eran 2.318. No voy a discutir con usted por estos más o menos catorce. Sus cifras me valen. De 1996 a 2004 se crearon 712 plazas y en cinco años su Gobierno ha creado 121 como digo yo, o 135 como afirma usted, me da igual. Desde el año 2006 están congeladas las 150 plazas de nuevos controladores; es decir, no se ha tenido en cuenta la sensibilidad ni los incrementos de los tráficos ni la puesta en servicio de la T-4; nada de nada. Insisto en que no es una cuestión menor —y no tengo ningún interés en que se me malinterprete— esta de los funcionarios, los servidores públicos mejor pagados de España con los cuales tendría que tener otro tipo de relación. El salario medio de un controlador de circulación aérea español en puesto operacional es entre nueve y diez veces mayor que el salario medio del resto de los empleados de AENA. Usted ha hecho antes una referencia sobre lo que significaban en cuanto al personal de navegación aérea. En relación con todo el personal de AENA, la plantilla de controladores supone el 20 por ciento, pero ese 20 por ciento percibe el 65 por ciento de la masa total de AENA.

Señora directora de AENA, me da la sensación de que la regulación, el nivel de control y el ejercicio de la autoridad de Navegación Aérea para el funcionamiento y la garantía de la seguridad aérea, que no solamente se refiere a que los aviones no tengan incidencias sino también la seguridad operacional, es decir, la garantía del funcionamiento de los aeropuertos y de los horarios, están bastante dejados de la mano de Dios por parte de los responsables del Gobierno.

Nos ha dicho hoy que ha mandado una serie de burofaxes, de los que ahora hablaremos, pero le quiero hacer una pregunta en relación con la comparecencia que ha solicitado relativa al caos del día 2 y siguientes en el aeropuerto. Díganos si el servicio médico de AENA ha verificado esta epidemia porque ha afectado al 30 por ciento, a un tercio —usted lo ha reconocido— de los controladores que tenían que prestar servicio en la torre de Madrid ese día. Nos ha dicho que se ha limitado a enviar una serie de burofaxes que lógicamente tuvo que mandar los días 2, 3 ó 4 como mucho. Voy a hablar bien del Gobierno. La señora vicepresidenta del Gobierno el lunes pidió unos informes sobre qué había ocurrido el día 9 en Barajas y el informe de nueve departamentos ya lo tenía el viernes pasado. Y, aprovechando que la ministra estaba de viaje, dijo que se había funcionado mal, curiosamente dándole la razón a lo que el Partido Popular había dicho al día siguiente sobre las medidas que se tenían que adoptar.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, debe terminar.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Voy acabando, señor presidente. Si eso lo ha podido hacer la vicepresidenta en esos días, ¿cómo es que usted viene hoy diciendo solo

que ha mandado los burofaxes y no tiene respuesta? Señora presidenta de AENA, nos gustaría que nos facilitara los burofaxes, que nos dijera qué plazo les dio a los destinatarios para contestar, qué han contestado, si alguno de los que lo recibieron lo han hecho, y si cree que toda la explicación que tiene que dar aquí esta tarde a la Comisión de Fomento, que ha sido convocada excepcionalmente en período no hábil, es para decirnos que ha mandado unos burofaxes. Me parece que tenía que haber dicho hoy aquí algo más.

Termino, señor presidente, agradeciendo su benevolencia, como siempre, y diciendo que estamos ante un nuevo fracaso del Ministerio de Fomento. Estamos ante una situación que no tiene presente la trascendencia en la imagen y credibilidad de España, que no tiene en cuenta tampoco a los ciudadanos que han visto lesionado su derecho al ejercicio que estaban desarrollando durante las fechas navideñas. Señora presidenta de AENA, *Laus Deo*, que Dios nos pille confesados.

El señor **PRESIDENTE:** Turno para el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Bienvenida, señora Vivancos, a esta su primera comparecencia, a petición propia, a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, para explicarnos las medidas adoptadas por AENA en el aeropuerto de Madrid Barajas ante los retrasos que se produjeron el día 2 de enero, consecuencia de baja por enfermedad de un colectivo importante de controladores aéreos. Dado que todos los grupos han hecho referencia a ello, me gustaría dedicarme a un aspecto formal pero importante, al motivo de la comparecencia, en calidad de qué comparece la presidenta de AENA. Se ha hablado del acuerdo de los otros días y para situar las cosas en su sitio —si me lo permite el presidente—, me gustaría leer textualmente la propuesta que hizo la Diputación Permanente, además de todos los portavoces con los que hablé antes y después. Textualmente decía en primer lugar: La comparecencia de la presidenta de AENA que la ha solicitado ayer tarde a petición propia por vía de urgencia, y podríamos acordar —eso ya lo hará la Junta de Portavoces— que fuera el día 20, para debatir sobre los retrasos producidos en el aeropuerto de Barajas el día 2, como consecuencia de la baja de ocho controladores aéreos. En segundo lugar, la comparecencia de la ministra de Fomento. Quiero recordarles que ha solicitado su comparecencia, también a petición propia, la semana siguiente, el día 27, con el fin de debatir los problemas producidos el día 9, consecuencia de la nevada. Y terminaba diciendo: En tercer lugar —que también lo ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista—, la comparecencia del presidente de Iberia. Por tanto, este grupo formula un paquete de propuestas que, señor Llamazares, va más allá de lo que hoy se pide, porque esto se hizo el 7 de enero y no habían ocurrido determinados acontecimientos. Por tanto, la petición de comparecencia de la presidenta de AENA que está aquí, relatada tal cual he comenzado mi intervención en la convocatoria que hace el señor presidente de la Comisión y que he leído literalmente, se ajusta a lo que había propuesto la semana pasada la Diputación Permanente.

¿Que queremos aprovechar que el Pisuerga pasa por Valladolid y darle a AENA —que siempre viene bien para algunos— por su gestión? ¿Que queremos aprovechar el día de la nevada y con ello criticar que no esté la ministra? Señor Ayala, va a venir la ministra a petición propia. **(El señor Ayala Sánchez: Hombre, claro.)** Entérese, lo pidió hace muchos días. No tiene usted que decirlo. Va usted detrás de ella pidiendo la comparecencia. Va a venir, va a hablar, va a decirle todo, pero no puede desmerecer que hoy esté aquí —porque lo ha pedido a petición propia— la presidenta de AENA, como ha venido. Le pido que en su próxima intervención se disculpe por sus palabras porque me ha parecido —será la presidenta de AENA quien lo tendrá que decir— una falta de respeto. Ha pedido su comparecencia petición propia. Un cargo público del Gobierno de España tiene derecho —cosa que ustedes no hicieron nunca, y se lo dije cuando lo de Spanair— a comparecer en el Congreso, a explicar con carácter inmediato, como hizo la presidenta de AENA el día 5. Usted no se lee los papeles, porque venir aquí y decir con desfachatez que no son 2.332 controladores sino 2.317 según sus papeles… Ya sabemos quién le da a S.S. los papeles. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Quién?)** Gente no autorizada le desinforma y viene usted aquí a meter la pata. Léase los papeles, señora Ayala. Además de menospreciar lo que ha aportado y seguirá aportando la presidenta, S.S. no puede venir aquí a menospreciar lo acordado por los demás grupos. Porque el señor Llamazares —y se lo agradecí personalmente— aceptó la retirada de su propuesta y usted, una vez más, se quedó solo. Como la una. Como se quedaron todos estos años atrás. Porque todos los grupos aceptaron la propuesta que acabo de leer y que hoy se fragua en este primer episodio. Entiendo que quizás algunos quieran ir más allá, pero centrándonos en lo que se acordó y se aprobó, hoy se trata de hablar de qué ocurrió el día 2. Después de haberles oído, me imagino que quizá alguno ha venido con otra situación preparada. La presidenta de AENA lo ha dicho muy claro. El día 2 se produjo un hecho que podemos luego analizar y calificar, pero que fue inequívocamente como lo ha trasladado.

Voy a concretar más, porque me he preocupado de ver qué pasó. En el turno de mañana, de 24 controladores programados —con 90 días de antelación, según el convenio colectivo—, faltaron 8, 5 por enfermedad y 3 por horas sindicales; en el siguiente turno, de 23 programados —22 controladores más un jefe de sala—, faltaron 6, 3 por enfermedad, 2 por horas sindicales y 1 por permiso; en el de la noche, de 18 programados —17 controladores y un jefe de sala—, 3 nuevas bajas: 1 por enfermedad y 2 por convenio colectivo. Les quiero recordar algo muy importante en lo que me parece que no han reparado. No

voy a calificar la actuación, por mucho que algunos lo quieran interpretar. La presidenta de AENA ha dicho que en el mes de octubre se comenzó a negociar ante la caída del tráfico. El tráfico aéreo, señorías, ha aumentado desde el año 2001 al 2008. Todos los años. En el año 2008 se empieza a ver una caída en el mundo entero como consecuencia de la crisis. Y AENA, como buen gestor que es, plantea a sus controladores la necesidad de reorientar el sistema en cuanto a turnos de trabajo y la reducción —que era limitada— a doscientas horas/mes. Casualmente o no, poco después —porque esto fue comunicado el día 29 de octubre al USCA, sindicato de controladores aéreos— se empiezan a desarrollar negociaciones que llegan hasta 45 en noviembre y en diciembre. Casualmente, el día 2 de enero se produce esta situación que acabo de describir.

Primera pregunta, ¿se había producido antes una situación de bajas médicas? Señor Ayala, yo no voy a calificarlo de epidemia. Me parece también una falta de respeto. No quiero entrar en el ámbito personal. Estamos hablando de una información reservada. Esos señores tendrán que justificarlo y tendrá que ser AENA como empresario el que verifique, a través de la Subdirección General de Incapacidades del INSS, si son o no acertadas. Yo creo que usted tendría que haber hablado con el señor Llamazares, que le ha dado un ejemplo. Respete el derecho que tienen las personas, entre otros, de saber si esa baja era o no por una autorización médica o si se estaba utilizando otra vía. Antes de esta negociación que he descrito, ¿se había dado una situación como la que aconteció el día 2? Nunca. Segunda pregunta. ¿Se había producido antes el ofrecimiento de horas extraordinarias a la plantilla de controladores de Barajas para cubrir las bajas que se habían producido —que acabo de mencionar— sin que se presentara ningún controlador, que, efectivamente, es voluntario según el convenio colectivo? No, nunca. Tercera pregunta —de las muchas que nos podríamos hacer—. ¿Alguna vez se habían dejado de adoptar las medidas enviadas para las operaciones de despegue desde la dirección de AENA y se habían dejado de cumplir por los responsables de sala esas indicaciones? Esas indicaciones trasladaban que se podía aumentar el número de vuelos, pero no se hizo. ¿Se había desautorizado una orden? No.

Independientemente del salario que tengan, señor Ayala —y creo que es una grosería más hacia ese colectivo, que tendrá mucho que justificar y dar cuenta de lo que hizo y me imagino que si lo tienen es porque está conveniado; claro que nos gustaría a todos percibirlo, pero lo tienen legalmente—, a las personas en su trabajo hay que pedirles responsabilidad; repito, independientemente de que perciban un salario menor o mayor, porque, en función de ello, no podemos poner a las personas más altas o más bajas; todas son personas.

Señorías, tendríamos que haber hecho una reflexión, sin que mis palabras impliquen imputar nada. ¿Se puede permitir un país amenazas del tipo de las que hizo públicamente el responsable del sindicato USCA, parafraseando a alguien, de que son capaces o están en condiciones de derrocar a un Gobierno? ¿Se puede permitir huelgas de celo, que no son tales aunque se califiquen así, porque es una manera de entorpecer la labor para entorpecer a su vez un funcionamiento que causa miles y miles de perjuicios a los ciudadanos? Podría extenderlo a otros sindicatos en el ámbito portuario —y usted lo vivió como Gobierno anterior, y nosotros también—, como la amenaza de: Aquí legisla este sindicato corporativista y amarillo y no las Cortes Españoles. Podría extenderlo incluso hasta los jueces, que también amenazan con medidas de presión para mejorar sus condiciones materiales y humanas. ¿Es un buen sistema? La pregunta que tenemos que hacernos es: ¿Es un buen sistema no cumplir con el ejercicio de responsabilidad y llevar a cabo actuaciones que den como resultado al final que los únicos perjudicados son los ciudadanos?

Señor Ayala, usted se habrá quedado muy contento diciendo lo que ha dicho del funcionamiento de AENA, pero el problema no es que usted diga eso que queda muy bien; el problema es que hubo miles y miles de pasajeros que, como consecuencias de esas bajas médicas que nunca antes se habían producido, vieron afectados sus derechos a salir en hora, a llegar a sus destinos, etcétera. Lo que tendríamos que plantearnos seriamente es hasta qué punto nosotros, que estamos aquí para legislar, no podemos alzar la voz con toda la autoridad que tenemos y decir que si se demuestra que han sido —y lo tendrá que decir en su momento quien deba— bajas encauzadas a distorsionar un funcionamiento, llámese de AENA o de una empresa privada, hay que condenarlo. Hoy no estamos en condiciones de hacerlo, habrá que esperar a que evolucione la información reservada que ha abierto AENA y que la presidenta ha dicho que fue el motivo fundamental. A esto le tenemos que sumar las incidencias de Iberia porque hay una huelga de celo que está distorsionando el tráfico aéreo, pero no podemos meterlo todo en una coctelera con la nevada y decir que AENA es muy mala porque su gestión no se le transfiere a las comunidades autónomas y porque está gobernada por los socialistas.

No me voy a deslizar más allá de una reflexión. Estas actitudes se dan —y parece que pueden darse porque no es casual que ocurriera todo ese mismo día, después de 45 reuniones donde se plantea por AENA la limitación de las horas extraordinarias y un sistema de turnos más restringido debido al descenso del tráfico aéreo internacional— y casualmente surge este episodio, que felizmente se ha reconducido.

Señorías, se puede y se debe criticar a AENA. Yo soy el primero que le pido que mejore un convenio colectivo que data, como ha dicho el señor Beloki, del año 1999; bastante ha llovido desde entonces. En una negociación de este tipo hay que oír a las dos partes. Lo mismo que sucede con Iberia y sus pilotos. No podemos culpar solo a Iberia o a los pilotos. Son dos partes y si las dos partes no han sido capaces de llegar a un acuerdo, habrá que esforzarse para alcanzar un nuevo convenio colectivo.

Lo mismo le pido a AENA: que revise y mejore los procedimientos de gestión y control de los permisos retribuidos, así como la determinación y el alcance de las utilizaciones que indebidamente se hagan de esos permisos, que también se dan, y lo sabemos algunos que hemos estado doce años como asesores jurídicos de un sindicato como UGT. No solo tenemos que venir aquí a culpar a AENA, como se ha hecho —que habrá tenido sus errores, y los tiene—, sino también a reflexionar sobre una situación que se describe puntualmente el día 2 y que tiene efectos los días 3 y 4 porque hay retrasos que afectan a otros vuelos, pero que está motivada por una situación laboral que acaba de describir la presidenta de AENA. Mi reflexión va por ahí.

No voy a terminar alabando ni a AENA ni al Ministerio de Fomento, ni diciendo que la ministra es muy buena; eso lo valorarán los españoles, señor Ayala. Ya sé que para usted —que todos los días pide la dimisión y su comparecencia— es fatal. Ahí están 18.000 millones licitados este año. Sí, el cien por cien. Si usted observa el periodo 2000-2004, verá cuánto se licitaba, su grado de ejecución, y cuánto se había presupuestado. Son las realidades, señor Ayala. Después vienen sus comentarios, y ya estamos cansados de oírlos. La realidad de hoy es que no hay que criminalizar a estos controladores que tienen sus derechos, aunque quizá hayan actuado mal. No seré yo ni mi grupo quienes les criminalicemos. Sí tengo la obligación de pedir responsabilidad. Responsabilidad a los sindicatos ya sean minoritarios o mayoritarios en su sector y, por tanto, corporativos, porque al final, los grandes perjudicados no son ni el Gobierno, AENA o el Partido Socialista; son los miles y miles de pasajeros y la imagen exterior España, que se está viendo afectada. Es la única aportación que quería hacer. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, suspendemos la sesión por tiempo de cinco minutos. **(Pausa.)**

Señorías, reanudamos la sesión.

Una vez finalizado el turno de los distintos portavoces y para dar contestación a los mismos y a las cuestiones planteadas, tiene la palabra la compareciente, la directora general y presidenta de AENA, señora Vivanco.

La señora **DIRECTORA GENERAL-PRESIDENTA DE AENA** (Vivanco Bustos): En primer lugar, algunos portavoces han manifestado que hubieran preferido tener hoy aquí a la señora ministra. Yo siento defraudarles, pero simplemente tengo que reiterar que fue el día 5 de enero —primer día hábil después del día 2— cuando el Gobierno solicitó mi comparecencia para explicar lo ocurrido en el aeropuerto de Barajas como consecuencia de la baja médica de un colectivo importante de controladores aéreos. Tan pronto como he sido convocada he acudido muy gustosa a esta Comisión y por cortesía me ceñiré a todas las cuestiones relacionadas con la convocatoria. No tengo ningún inconveniente en volver cuantas veces sea necesario para dar las explicaciones que SS.SS. consideren oportunas.

Dicho esto, voy a referirme en primer lugar a una cuestión que ha planteado el señor Jorquera y que ha reiterado el señor Llamazares, también de alguna manera el señor Beloki y no sé si el señor Macias. Me refiero en concreto al modelo aeroportuario y a la navegación aérea. A este respecto, en relación con las características que concurren en el aeropuerto de Barajas, el incidente del día 2 de enero ya les he dicho que fue un incidente puntual. Desde luego, no se puede deducir de él un mal funcionamiento ni de Barajas ni de la propia AENA. El aeropuerto de Barajas no solo dispone de unas infraestructuras modernas, de calidad y con capacidad excelente que le hacen tener una gran ventaja competitiva sobre otros grandes *hub* europeos —pensemos en Heathrow, en el Charles de Gaulle, etcétera—, sino que los parámetros indicadores de su gestión también le reconocen su buen funcionamiento. El aeropuerto de Madrid Barajas ha experimentado en los últimos años crecimientos espectaculares de tráfico con buenos índices de gestión. Desde que se puso en marcha su ampliación en 2006 ha pasado a gestionar 98 operaciones a la hora frente a las 78 con las que operaba en 2005. Esto ha hecho que el pasado año fuera el aeropuerto que más creció en el mundo, más de un 14 por ciento, superándose la cifra de 52 millones de pasajeros, como SS.SS. ya saben. Con este crecimiento se posicionó como el cuarto aeropuerto de Europa por número de pasajeros y el segundo por número de operaciones. Todos estos logros lo han hecho merecedor de diferentes premios durante el breve periodo de tiempo transcurrido desde su apertura. Por ejemplo, quiero destacar el premio al mejor aeropuerto europeo de 2008 en la categoría de grandes aeropuertos otorgado por la ACI, Consejo Internacional de Aeropuertos.

El pasado día 2 el tráfico se vio alterado de forma importante no solo por la cantidad de pasajeros que diariamente pasan por Barajas —142.000 de media diaria— y que, como consecuencia, hacen que cualquier alteración en el buen funcionamiento de Barajas tenga una gran incidencia, sino porque además un incidente en un gran *hub*, aeropuerto de conexión, repercute sobre otros aeropuertos. Un gran número de pasajeros realizan conexiones en él provenientes de otros aeropuertos y, por tanto, se ven afectados por un incidente en este aeropuerto de conexión. Si bien la repercusión sobre otros aeropuertos de un incidente en un gran *hub* es una característica en este tipo de aeropuertos, la gestión integrada de la red aeroportuaria española y de la navegación aérea permitieron minimizar los efectos, ya que se pudieron coordinar todas las operaciones a nivel nacional a través del Centro de Gestión de Red, centro que dispone de la información necesaria tanto de los servicios de navegación aérea como de todos los aeropuertos de la red de AENA. Por ello, el Gobierno, consciente de la gran importancia de mantener una adecuada coordinación entre los servicios de navegación aérea y los aeropuertos, ha diseñado un nuevo modelo de gestión

aeroportuaria que mantiene esta positiva diferencia cualitativa con otros modelos europeos. Aunque los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo español no han estado sometidos al debate político sobre su futuro modelo de gestión —hasta ahora se ha limitado a la gestión aeroportuaria—, el Gobierno ha querido asegurar que en el nuevo modelo de gestión de las infraestructuras aeronáuticas no se disminuya el grado de coordinación entre ambas áreas. El nuevo modelo de gestión aeroportuaria separa organizativamente la gestión de los aeropuertos de la de la navegación aérea —muchas gracias, señor Ayala, porque me ha recordado cómo funciona el nuevo modelo— en una primera etapa, a la que seguirá la participación de la iniciativa privada y de las comunidades autónomas. Sin embargo, el titular de la participación del Estado en los aeropuertos seguirá siendo AENA, que a su vez mantendrá la gestión de los servicios de la navegación aérea, lo que permitirá, con este enfoque y este planteamiento, la coordinación necesaria entre ambos servicios.

En los términos en que se ha planteado mi comparecencia, me van a permitir, señorías, que no haga referencia a la nevada. Respecto a los controladores, quiero señalar que me consta su diligencia en el desempeño de su trabajo el día de la nevada y los días que siguieron a la misma.

El siguiente aspecto que se ha cuestionado es el referido a si la plantilla de controladores es suficiente. Parece que es una plantilla reducida que determina horas extraordinarias. Se ha referido el señor Jorquera a la importancia de la seguridad. Señor Jorquera, los dos aspectos de la seguridad operativa, la *safety* y la *security*, son una preocupación que nos guía en el quehacer de todos los días, preocupación no solamente mía sino de los directores de las dos grandes áreas de AENA, como son el director de Aeropuertos y la directora de Navegación Aérea, y del colectivo que desempeña y ejecuta las operaciones. Desde esa óptica —además, no nos podemos olvidar que AENA es una empresa pública—, se ha cuestionado por el señor Llamazares —creo— si AENA es una empresa que presta un servicio público o para el público. Yo le diría que AENA presta un servicio público y para el público. Para nosotros, como empresa pública prestadora de servicios, nuestro gran objetivo es prestar un buen servicio, un servicio de excelencia y de referencia para los usuarios que son los pasajeros. Esa preocupación de para el público y como servicio público la tenemos todos por igual, mis directivos y la propia presidenta. En ese esquema y con esas directrices trabajamos todos los días. El objetivo de seguridad no debe verse puesto en riesgo cuando está previsto que la jornada de trabajo de un controlador durante un mes no supere las 200 horas en ningún caso.

Decía el señor Jorquera que no se puede hacer política de reducción de costes. Yo le voy a recordar lo que recientemente, en el mes de diciembre, y anteriormente en el mes de noviembre, el director general y consejero delegado de la IATA primero le dijo a la ministra de Fomento y después le dijo a la presidenta de AENA al hilo de un artículo y de unas declaraciones que salieron en relación con un titular que venía a decir más o menos que AENA era un desastre y que a los controladores todos los días les tocaba la lotería.

La IATA lo que está planteando en la carta del día 5 de noviembre a la ministra de Fomento es, precisamente, la preocupación con que esta asociación —que representa a las compañías de navegación aérea— ve determinados aspectos relacionados con los costes del control y navegación aérea española y está pidiendo un esfuerzo para que en esos costes se tengan en cuenta elementos de una mayor productividad y de una mayor eficiencia y que converjan con los estándares europeos. Le diré al señor Jorquera que no es que a AENA, como política de reducción de gastos para hacer frente a una crisis, lo primero que se le ocurre es recortar el sueldo de los controladores. Si alguien ha interpretado tal cosa, le digo más bien que no. Lo que está claro es que hay organismos internacionales en esa política de la que le estaba hablando de cielo único y de operadores múltiples que operan sobre el mismo cielo. Hay una mayor necesidad y tenemos una mayor obligación de producir esa convergencia; posiblemente, cuando no había esos referentes geoeconómicos concretos de la Unión Europea como son los actuales, igual era más fácil pasar de ellos. Me estoy refiriendo a etapas más alejadas, como las fechas en que se produce la aprobación del convenio del que estamos todo el tiempo trayendo causa en esta comparecencia. No es que de repente queramos ahorrar a costa de los controladores de AENA. No, señor Jorquera, esté tranquilo. Está claro que el coste de los controladores lo asume AENA, igual que asume el coste del resto de sus empleados. Efectivamente, AENA tiene más de 12.000 empleados y el colectivo de controladores son 2.000. No voy a reproducir los términos de referencia salarial que su compañero el señor Ayala ha aportado; ni los pongo en duda ni los dejo de poner. Lo que le quiero decir es que los costes de la navegación aérea y del control aéreo español los sufraga AENA por su cuenta de resultados y así seguirá siendo y desde luego se puede usted imaginar que el abanico de ajuste de la cuenta de resultados es más amplio que el de los controladores. Me quería referir también al entorno de organizaciones internacionales que aconsejan ir en una dirección en lo que respecta a la navegación aérea y al coste de control que representa la navegación aérea.

Sobre si la plantilla de controladores es suficiente o no, dependerá de que digamos cómo se puede atender el servicio de control. Si cualquier torre de control de cualquier aeropuerto ha de ser atendida por un profesional de máxima cualificación, entonces igual habrá que ampliar plantilla. Si el grado de dificultad de distintas torres puede llevar a tener profesionales de distinta cualificación, entonces igual no tenemos un déficit de controladores y lo que necesitamos es otra cosa. Si además, en el siglo XXI en el que estamos y con las tecnologías que tenemos, podemos realizar una gestión de control

aéreo no solamente de presencia física sino basada en sistemas informáticos, podemos decir que contamos con otras alternativas. Por tanto, no es que yo diga ni que sí ni que no, sino que se trata de un aspecto mucho más profundo y respecto del que caben más soluciones que las exclusivamente planteadas hasta el día de hoy, ya que la tecnología permite dar respuesta de manera diferente a la pregunta de si en el momento actual la plantilla de controladores es suficiente o no.

Muchos de ustedes han preguntado qué se ha hecho el día después y si corremos el riesgo de que pasado mañana se puedan repetir estos hechos. Ya les he dicho que estamos trabajando desde siempre para que esta situación no se vuelva a repetir. Lo que he dicho parece una perogrullada pero no lo es. Yo soy una de las primeras sorprendidas por la cantidad de reuniones que establece el sistema previsto en el convenio, de planificación, de programación, de reconsideración de incidencias, porque además se establecen con el colectivo. Por eso digo que estamos trabajando desde siempre y seguiremos trabajando, primero, para que esta situación no se vuelva a repetir, y en este sentido vamos a extremar el diálogo con los controladores. Le reitero que desde el mes de octubre —prácticamente coincide con mi llegada a AENA— existe ya una plataforma para negociar el nuevo convenio, y al hilo de la reprogramación o de la planificación de actuaciones para 2009 se han celebrado más de 45 reuniones. Alguno de ustedes ha dicho que tanta reunión es un mal síntoma. Señorías, el propio convenio prevé una relación prácticamente continua entre empresa y empleados en esta materia. Por tanto, son muchos los aspectos que están regulados y que nos llevan a tener reuniones tan frecuentemente. Si nos retrotrajéramos a fechas y planificaciones anteriores, seguramente también nos encontraríamos con un alto número de reuniones. Asimismo le digo que el lunes pasado el propio sindicato planteó un esquema de más de veinte temas —si alguno de ustedes tiene interés en conocerlos no tengo inconveniente en hacérselos llegar— con relación a los cuales AENA y los controladores vamos a reunirnos para avanzar en su enfoque. Entre esos temas están desde los estrictamente diarios hasta de directivas o si caben otras figuras de control, si cabe un control informatizado de determinados aeropuertos. Son aspectos múltiples de una profesión muy cualificada que participa de las muchas cuestiones que supone la adaptación de la navegación aérea a los tiempos actuales. Por tanto, a los que piensan que tanta reunión es un mal síntoma o que indica otra cosa les digo que el del convenio colectivo de los controladores es un marco que tiene previsto —no nos olvidemos de que es un acuerdo contractual de AENA con sus empleados— ese alto sistema de participación en un amplio abanico de materias. Ya le he dicho que vamos a seguir celebrando las reuniones que sean necesarias con la comisión permanente y con las representaciones locales del sindicato, dando argumentos, intentando convencer de la necesidad de un conjunto de aspectos que nos ayuden a mejorar su productividad y de considerar el entorno internacional en relación con la navegación aérea española.

¿Que por qué tienen que trabajar tantas horas extraordinarias? De alguna manera se lo he contestado: para intentar adecuar la oferta a la demanda, para completar las horas/año que regula su convenio. Alguno de ustedes ha planteado si estamos cómodos en el convenio. Como esto no es cuestión de gusto sino de que uno tiene unas obligaciones y cobra una nómina por desempeñar un puesto, desde luego en la parte que el convenio no permita estar cómodos yo tengo la obligación de trabajar para superar esas incomodidades y estrecheces y de trabajar por un nuevo modelo —además tengo la referencia hasta 2010— que nos permita avanzar en las líneas que ya les he anunciado, porque reconocemos que el modelo actual tiene importantes limitaciones en los aspectos que le he planteado.

Voy a entrar en aspectos más concretos. En cuanto a que faltan controladores, ya le he dicho que eso es relativo, señor Jorquera. Sin embargo, ahora le apunto adicionalmente que España es el segundo país de Europa en número de controladores y el cuarto en tráfico aéreo. Se han incrementado desde 2004 en un 19 por ciento los efectivos. La plantilla de control de Barajas se ha incrementado de 2004 hasta el 31 de diciembre de 2008 en 56 controladores **(El señor Ayala Sánchez: Un 5 por ciento.)** y hay convocadas 8 nuevas plazas este año. **(El señor Delgado Arce: ¡Qué tiene que ver!)** Creo que con estas dos cuestiones he contestado al señor Jorquera; si hay algún aspecto que ha quedado pendiente, luego le contestaré.

Señor Llamazares, ¿por qué se operó con dos pistas? Por razones de seguridad. Porque, como ya le he explicado antes en mi comparecencia, un número de controladores son necesarios para un número de operaciones, y si tengo menos efectivos puedo hacer menos operaciones, y para hacer menos operaciones se necesitan menos pistas. Para 16 controladores se opera con dos pistas, para 24 se operaba con cuatro; igual con 18 o a partir de 18 opero con tres. Esto es algo matemático y está de acuerdo con las normas y recomendaciones de todos los organismos internacionales y con la norma con la que opera la navegación aérea no solamente de España sino del mundo entero. Y la seguridad siempre es algo fundamental. Convenio nuevo. Ya lo he planteado. No es que no se haya hecho nada por intentar un nuevo convenio. AENA ha estado negociando nuevos convenios en 2006, 2007 y 2008 sin frutos hasta ahora. El último fue el de 2008, cuando lo rechazó la asamblea de controladores una vez aprobado por la junta directiva de USCA.

El señor Beloki ha planteado —luego me voy a referir al objeto social, si AENA cumple o no sus objetivos— aspectos de seguridad. En AENA tenemos auditorías internas que se realizan tanto en seguridad operacional como física y salud laboral. Se vienen haciendo del orden de unas sesenta auditorías al año en estos tres bloques que le he dicho, aparte de la que la autoridad aeronáutica

realiza, es decir, la Dirección General de Aviación Civil, y la nueva agencia de seguridad también tiene parte de competencias en esta materia.

Señor Ayala, me indican que las regulaciones no se publican en el Notam, las publica Eurocontrol a través de los mensajes del *flow*.

Parece que subyace que yo solamente he hablado de bajas por razones de enfermedad. No, yo he hablado de unas bajas y de distintas causas, y si hubiera alguna duda me voy a referir con más detalle a las causas de las bajas. Creía que en mi primera intervención había explicado que unas bajas producidas en el último momento sin ser comunicadas con antelación, como fueron las bajas del día 2, que no fueron objeto de notificación previa, no pueden ser prevenidas. Es decir, la organización, la dirección de Navegación Aérea planifica con un conjunto de variables y, entre otras, las bajas previsibles. Las bajas previsibles de media, que son las que se vienen produciendo en sus estadísticas, llegan a un 10 por ciento, y ese día fue un tercio del total de la plantilla, 8 sobre 24. También he dicho que los términos del convenio colectivo determinan que no se puede obligar a la sustitución salvo que se produjera una ruptura, un cierre o bloqueo total de las operaciones. Señor Beloki, no es que yo quiera disculpar a AENA, a mí y a mi gente, es que el convenio que tenemos firmado, que efectivamente no hemos denunciado, es el que nos lleva a esta situación. No me he referido solo a bajas médicas en ningún momento. Cuando me he referido a las actuaciones que hemos realizado he hablado de cinco —o si no, lo he pensado y lo he omitido, pero ahora se lo explico— por enfermedad y tres por otros motivos. Los otros motivos son bajas a las que también me he referido. Cinco controladores han alegado baja por enfermedad y a estos se les ha pedido que justifiquen si son causas médicas las que han motivado dicha ausencia. Hay otros controladores que pidieron bajas ligadas a acciones sindicales, y a estos se les ha requerido el informe justificativo del crédito horario al que tienen derecho por el convenio para actividades sindicales. He hablado también de otro bloque de actuaciones. He dicho que hubo una comunicación de la dirección adjunta de operaciones del servicio de tránsito aéreo a los jefes de sala, y en la medida en que hemos dicho que las operaciones realizadas estaban por debajo de la capacidad teórica se les ha pedido que dieran las razones por las que se ha producido el dato objetivo de menos operaciones realizadas. Se habían dado unas instrucciones operativas y lo que pone de manifiesto la realidad es que se hicieron menos operaciones de las que se contemplaban desde la estructura de navegación aérea. Estos jefes de sala tienen que justificar cuáles son las causas. Respecto a estas peticiones, unas han sido contestadas, las de las bajas médicas, y en el análisis de las explicaciones y justificaciones de las ausencias estamos en información reservada. El sistema previsto por el régimen sancionador o el régimen de infracciones previsto en el convenio colectivo prevé dos meses, los cuales no han transcurrido porque estamos hablando del día 2 de enero y hoy estamos a 20 de enero. Se están pidiendo explicaciones a todos los controladores que produjeron baja y cuyas causas no se conocen del todo, y también a otros respecto a los que puede haber indicios de que las operaciones que han amparado no son las que contemplaba Navegación Aérea. Están dando su respuesta y esto es lo que constituye el objeto de la información reservada.

El señor **PRESIDENTE:** Señora presidenta, le ruego vaya finalizando.

La señora **DIRECTORA GENERAL-PRESIDENTA DE AENA**(Vivanco Bustos): Termino, señor presidente. Hay dos meses para iniciar las actuaciones, y el propio convenio, entre las materias que le decía antes que están reguladas, prevé que esto tenga un fin. Incluso la duración de las fases intermedias está predeterminada. Cuando lleguemos al final veremos las causas últimas de por qué se han producido las bajas y/o por qué el número de operaciones realizadas ha sido inferior a las que con esa presencia física de controladores se hicieron el día 2.

El señor **PRESIDENTE:** Una vez finalizada la intervención de la señora presidenta, abrimos un segundo turno para los grupos por un tiempo no superior a tres minutos para introducir una última cuestión o concreción. Iniciamos el turno dando la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** A ver si soy capaz de condensar lo que quiero decir en tres minutos sin atropellarme en exceso, aunque en cualquier caso le aseguro que voy a ser muy sintético. En primer lugar quisiera hacer una aclaración. No es que el BNG hubiese preferido que compareciera la ministra. Se llegó a un acuerdo en la Diputación Permanente, nosotros nos vinculamos a ese acuerdo y la ministra va a comparecer el próximo día 27. Simplemente, nosotros habíamos interpretado que el objeto de su comparecencia hoy no se iba a limitar única y exclusivamente al supuesto problema con los controladores. Debió de haber un malentendido. Lo lamento. En cualquier caso, lo que es objetivo es que tal como lo entendí yo lo entendieron también la mayoría de los portavoces de los grupos.

Dicho esto, quisiera hacer varias aclaraciones. No le quepa la menor duda de que el BNG no está en el Parlamento ni en esta comparecencia para defender ningún interés corporativo. Yo he manifestado que fuentes de este colectivo nos han proporcionado datos que no se corresponden con los que se han dado a conocer. Pero también he hecho la matización de que carecemos, lógicamente, de los mecanismos de inspección para constatar si estos datos respecto a las bajas producidas, su número y sus causas son ciertos. Pero, del mismo modo que actuamos con esa cautela, yo también pido —y no se lo pido en este caso a usted, señora directora general-pre-

sidenta, sino al señor De la Encina— que no se prejuzguen culpabilidades. Hay un proceso informativo en curso. Esperemos que se deriven las conclusiones de dicho proceso sin prejuzgar culpabilidades. Porque además tengo que decir que de la descripción de la situación que ha hecho el señor De la Encina creo que se deduce que estamos ante un problema grave y no ante un hecho puntual y aislado, como ha manifestado usted en su primera intervención.

Dicho esto, quisiera hacer varias aclaraciones, hablando con toda transparencia, como siempre le gusta hablar al BNG. El BNG critica el comportamiento de determinados sindicatos corporativos que se aprovechan de su extraordinaria capacidad para generar un problema importante en un territorio para conseguir mejoras corporativas. Pero del mismo modo nos parece enormemente peligroso para asegurar la eficiencia de un sistema ejercer una excesiva presión sobre colectivos que desarrollan funciones fundamentales para la seguridad de todos. Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, hay que escapar de ambas cuestiones. Con eso vamos al famoso problema de la plantilla. El BNG no ha criticado una política de reducción de costes. No se ha expresado en esos términos. Ha dicho que, desde nuestro punto de vista, a la hora de ahorrar en un contexto de crisis no se debe ahorrar nunca en seguridad porque es un factor fundamental que hay que preservar siempre. Desde ese punto de vista, hemos introducido la interrogante sobre si la plantilla de controladores es suficiente para atender a sus necesidades. En ese sentido, permítame que haga una serie de observaciones desde mi desconocimiento de la situación, porque como comprenderá yo no puede ser especialista de todo; casi más bien soy especialista de prácticamente nada, pero hay cuestiones que me llaman la atención.

Usted dice, a la hora de referirse a la suficiencia de la plantilla, que depende. A mí esa respuesta no me parece mal porque soy gallego **(Risas.)** y, por lo tanto, comprendo que se relativicen siempre las respuestas teniendo en cuenta mi condición nacional. Pero desde mi ignorancia formulo las siguientes preguntas. Barajas tiene un 6 por ciento de la plantilla total de controladores. El tráfico aéreo que absorbe Barajas es muy superior a ese porcentaje. ¿Eso quiere decir que está bien dotada la plantilla? En segundo lugar, usted ha dado cifras de incremento de la plantilla. En cualquier caso, en términos porcentuales ese incremento es muy inferior al incremento del tráfico aéreo registrado desde el año 2004. Es un interrogante. Usted ha dicho que las horas extras tienen como única función adecuar la oferta a la demanda. Yo digo: ¿no es mejor, teniendo en cuenta una función de extraordinaria responsabilidad para la seguridad, que se adecue a la demanda la plantilla fija de controladores?

El señor **PRESIDENTE:** Señor Jorquera, ha superado…

El señor **JORQUERA CASELAS:** Concluyo ya con dos cuestiones.

Usted ha dicho que depende si se introduce a la hora de proveer nuevas plazas el factor de cualificación. Desde mi ignorancia, en un puesto de esa responsabilidad me parece un factor muy importante. Usted ha hablado también de la eficacia en los sistemas informáticos. En este caso se han revelado como ineficaces.

Concluyo con una frase sobre la cuestión de la descentralización. Nosotros —como también ha dicho el señor Macias en relación con la posición de CiU— no estamos a favor de la descentralización de la navegación aérea. Incluso hemos dicho que si Madrid actúa como un gran aeropuerto *hub* creemos que hay que dotarlo de los recursos humanos y de los medios materiales necesarios para evitar que un colapso en Madrid afecte al conjunto del sistema. Sí que apostamos por la descentralización aeroportuaria. No comprendemos las ventajas que usted ha descrito en ese modelo, y le pongo un ejemplo. Aparte de los problemas que sufrieron los aeropuertos gallegos, fruto del colapso de Barajas, el aeropuerto de Porto está creciendo a un ritmo exponencial, absorbiendo cada vez más tráfico de pasajeros de todo el noroeste peninsular porque desde Porto hay muchísimos vuelos que no tienen que pasar forzosamente por Madrid.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Quiero dar las gracias a la señora directora general por sus aclaraciones. En todo caso, vayan unas aclaraciones por otras. En primer lugar, sea formalmente esta comparecencia para el día 2, como lo es, o sea una comparecencia previa a la de la ministra de Fomento, los hechos sobrevenidos son hechos sobrevenidos y en cualquier comparecencia ante un órgano parlamentario son significativos. Ahora bien, si para AENA no es importante lo que ha ocurrido en los últimos días previos a esta comparecencia y tampoco es importante que la propia vicepresidenta del Gobierno reconozca errores, algunos de los cuales afectan a AENA, no tenemos problema. La compareciente puede decidir quedarse únicamente en el contenido formal de la comparecencia, en cuyo caso tendremos que trasladar el resto de los temas a la próxima comparecencia de la ministra de Fomento.

Segundo tema. Por la explicación previa y por la posterior le decía con cierta ironía lo de la rebeldía localizada. No, no; estamos ante un conflicto colectivo, hecho de manera salvaje, que no ha sido reconocido hasta el día de hoy por AENA. Es la primera ocasión en que AENA reconoce públicamente que las bajas, de unas características y de otras, se corresponden con un conflicto. Lo deduzco así. Por tanto, en opinión de mi grupo parlamentario, por lo que hemos escuchado en su intervención no solamente tienen un problema de un nuevo

convenio sino que tienen un problema mayor, que es el de reorganizar el modelo de control en este país, en el marco de la Unión Europea, desde el punto de vista formativo, desde el punto de vista profesional, incluso desde el punto de vista, llamémosle así, de las relaciones laborales. Es una opinión, puede compartirla o no, pero es mi opinión en nombre de lo que puedo representar en estos momentos en esta Cámara.

No tengo más que decir sobre esta cuestión que, como resumen final, mostrar mi preocupación, porque un terremoto es un hecho puntual, pero puede haber réplicas; yo no he obtenido hoy ninguna garantía —creo que tampoco las puede dar— de que no haya réplicas. Y viendo el panorama no solamente puede haber réplicas sino nuevos terremotos, porque el tema parece que todavía tiene mucha tela que cortar.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra su portavoz el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA:** Señora presidenta de AENA, los hechos están ahí y algo hemos avanzado en la interpretación de los mismos. Usted —y la entiendo— parece querer quedarse en que ocho no fueron y ya veremos por qué no fueron, y querría dejar eso ahí. Pero hoy se han escuchado aquí muchas más cosas y hasta a usted se le han escuchado, digamos que de forma indirecta, algunas cosas. Sobre la interpretación que hacía el señor Llamazares de que ustedes han reconocido una huelga salvaje, explícitamente no lo sé, pero implícitamente ustedes han dicho que el día 2 ocurrió una cosa que nunca había ocurrido y que no se esperaban que ocurriera. Sin embargo, ustedes llevaban cuarenta reuniones con esos señores y nunca se esperaban que eso ocurriera. ¿Cómo calificamos eso que ustedes no se esperaban? Además, como ha dicho el portavoz socialista, hemos visto luego interpretaciones de lo que ellos son capaces de hacer —esos con los que ustedes están reuniéndose—: de tumbar a su Gobierno. ¿Cómo calificamos estos hechos, o miramos para otro lado todavía? A mí no me gustaría mirar para otro lado, porque creo que lo último que nos puede pasar es que con la gota que haya podido colmar el vaso no nos demos cuenta de que el vaso ya está colmado y de que hay que hacer cosas más allá de las que se venían haciendo. Esa es la gran pregunta. Los controladores aéreos, según dice usted, le han presentado una lista de veinte temas sobre los que quieren hablar en relación con el convenio. AENA, ¿qué quiere hacer AENA con el primer convenio del año 1999? Porque AENA es uno de los que pudieron denunciar —y quizá hasta deba denunciar— este convenio y decir qué quiere modificar. Yo quería que hoy nos hablara usted de esto, porque lo último que nos puede pasar es que alguien se crea que cumpliendo un convenio y cumpliendo la ley —que dice el otro— puede tumbar al Gobierno porque el convenio se lo permite. ¡Hasta ahí podríamos llegar, si es que el convenio permite que algunos lo interpreten hasta ese nivel!

Es el momento de empezar a hablar más claro. No se puede estar durante 2006, 2007 y 2008 con un convenio que al parecer se quiere negociar, que no se negocia y que no pase nada. ¿Cómo que no pasa nada? Los problemas que no se resuelven aparecen un día más graves. ¿Este es el final de un problema, o es el comienzo? En cualquier caso, es de lo que creo, señora presidenta, que vamos a tener que seguir hablando. Nosotros, desde luego, el próximo día 27 se lo volveremos a plantear a la ministra para saber si desde el Gobierno se tiene conciencia de la gravedad de la situación, de esa que algunos han calificado desde el otro lado como crítica. ¿Qué opinan de que el otro lado con el que supuestamente se está negociando califique la situación de crítica y que expongan que quieren cambiar veinte temas, como usted ha dicho? No sé si el Gobierno quiere cambiar algo. No nos lo ha dicho hoy. Quiero saber si el Gobierno, por su lado, y como punto de partida de una negociación tiene claro lo que hay que cambiar, porque la situación no está bien y lo que ocurrió el pasado día 2 bien puede ser el síntoma de que el vaso se colmó con una gota siempre inoportuna y al parecer demasiado inesperada por ustedes.

El señor **PRESIDENTE:** Turno ahora para el Grupo Catalán. **(Pausa.)** Renuncia a la palabra. Por lo tanto, turno para el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señora presidenta de AENA, creo que ha quedado acreditada la torpeza de haber insistido en su comparecencia. Ya sabe usted —y se lo adelanto porque no quiero malas interpretaciones— que, por el contrario, a nivel personal tengo todo el gusto y todo el placer de dirigirme a usted en sede parlamentaria. Pero las cosas son como son y está claro que estamos ante un problema bastante grave, y la señora ministra, que igual que estuvo perdida entre los días 2 y 5 de enero ahora también está perdida, debería haber afrontado esta comparecencia. Lamento profundamente que de nuestra intervención haya quedado acreditado que tenemos un problema muy grave con los controladores y que haya quedado acreditado también que las frecuencias operacionales fueron manipuladas y forzadas por los controladores, es decir, que había algo más que las bajas médicas. También le tengo que decir, señora presidenta de AENA, que hoy día 20 nos hemos enterado —es decir, dieciocho días después— de que no era solo la cuestión de las bajas médicas de cinco controladores. Por tanto, se falseó la realidad y no se les dijo a los ciudadanos que estaban sufriendo las consecuencias de esta actuación la verdad de los hechos. Han dicho los demás grupos, pero yo se lo voy a decir bien claro para que no quede duda ninguna, que los controladores ya habían anunciado que iba a pasar algo durante estos días y ustedes lo sabían. La broma es que usted ha dicho hoy aquí que en las previ-

siones de los días 1 a 6 de enero se había hecho referencia a los voluntarios que pudieran ser necesarios para cubrir algo que ustedes estaban intuyendo. Eso lo ha dicho usted aquí hoy. Por lo tanto, estamos en una situación en la que se ha ocultado su gravedad —que se está poniendo encima de la mesa por otros diputados y portavoces—, en la que quiero volver a incidir porque me parece lo suficientemente importante.

De otra parte, y para terminar, señora presidenta de AENA, a mí me gustaría que esa materia reservada en la que usted se ha escudado, que no tiene sentido ninguno a estas alturas porque las razones por las cuales no se pueden justificar determinadas bajas o faltas al trabajo es una cuestión pública, se aclare cuanto antes, que nos manden los datos cuanto antes. Y lamentamos profundamente haber tenido razón en las cuestiones que le hemos señalado, incluido el tema de las plantillas y el de los salarios.

Señora presidenta de AENA, le deseo mucha suerte en el futuro en su gestión al frente de AENA.

El señor **PRESIDENTE:** Turno para el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Le agradezco la comparecencia a la presidenta de AENA, su exposición y aclaración.

Señor Ayala, no es necesario que cada vez que hable usted tenga que descalificar a la ministra de Fomento. La ministra no está perdida, está trabajando; sí, señor Ayala, sí. **(El señor Ayala Sánchez: Sí, en Vietnam.)** Precisamente hace un rato me acaban de decir que está preparando la cumbre hispano-lusa. Usted no puede, cada vez que habla, descalificar la gestión de una ministra del Gobierno de España en el tono y forma que lo hace diciendo que está perdida; no señor. Le gustará más o menos su gestión, pero usted no puede descalificarla como ha hecho constantemente hoy y siempre que interviene.

Mi grupo parlamentario no ha prejuzgado nada, ni yo por supuesto en mi intervención; todo lo contrario. Yo he dicho que se necesitaba tiempo para que todo ese abanico de actuaciones que ha descrito la presidenta de AENA que se han hecho a raíz de esa incidencia que se produjo el día 2, se aclare. Lo que hemos pedido es que cuando se termine esa información reservada, se conozca para ver qué pasó de verdad, porque queremos recordarles que han sido miles y miles de ciudadanos españoles y extranjeros los que se han visto perjudicados, así como la imagen de España como país, y este Parlamento tiene derecho a que cuando se conozca esa información reservada —y así lo he dicho—, valoremos si AENA, tal como nosotros consideramos en el Grupo Parlamentario Socialista, ha hecho todo lo que se podía hacer.

Señor Ayala, dice usted que se ha engañado porque se intuía que iba a pasar algo. Sí pero, mire usted, ninguna empresa puede prever que un día 2 —el día anterior era festivo— el 33 por ciento de la plantilla no vaya a trabajar, justificadamente o no, que ya se verá, con bajas sindicales y médicas. Eso es lo que se tendrá que ver y así se ha hecho para conocer inmediatamente en el informe reservado qué ha pasado. Nadie lo puede prever, ni con un convenio nuevo, que todos estamos de acuerdo en que es necesario porque ha vencido en 2004. Por eso yo he hecho un ejercicio de llamar a la responsabilidad.

Decía el señor Llamazares que estaba preocupado porque podían venir terremotos —creo que decía—, incluso tsunamis, diría yo, señor Llamazares, pero creo que si eso ocurre lo que tiene que funcionar son las alertas tempranas, en términos de terremoto o tsunami, y eso en el ámbito laboral se llama preaviso de huelga, convocatoria de huelga y adopción de servicios mínimos por parte de la Administración para que los pasajeros en este caso no se hubieran visto afectados gravemente, no solo la imagen del Gobierno. Por tanto, hay que pedirles a esos sindicatos, que casualmente —no quiero menospreciarlos—, se les llama amarillos y a mí me gusta decir corporativistas, que los tenemos en todos los ámbitos —en el aéreo, con todos mis respetos hacia un sindicato como el Sepla; en el ferroviario; en el marítimo como coordinadora—, cuando se dé esa situación, recordarles que en España tenemos una Constitución que ampara el derecho a la huelga y que hay que ejercerlo, y ya está bien de huelgas de celo, de bajas de última hora que nadie puede prever y producir un caos como se produjo. Y eso hay que decirlo también, sin que ello signifique que aquí se ha producido, eso ya se verá, pero desde luego fue lo que motivó la distorsión de la reducción de los vuelos, la cancelación y lo que se produjo el día 2. Eso es lo que tiene que funcionar, señor Llamazares. Puede haber una reivindicación legítima, porque si después de 10 años teniendo ilimitado el número de horas extraordinarias te ponen 200, eso puede suponer un ataque al bolsillo —y lo puedo entender—, aunque aquí está justificado que ha habido un descenso del tráfico aéreo en el ámbito internacional, como se ha dicho. Que algunos digan que les roban no les da derecho a decir no voy a trabajar y se van a enterar, sino que usted, como sindicato con una mayoría del 99 por ciento, insiste en la negociación, hace preaviso de huelga o termina la huelga, y así la Administración tendrá tiempo de reaccionar con la convocatoria de servicios mínimos. Ese terremoto también se dará —porque siempre que hay una huelga incide en todo; en el ámbito privado y público—, pero al menos se tendrá la capacidad no solo de respuesta, sino de explicación de una situación en la que era imposible hacer más de lo que ha hecho AENA. Por tanto, dentro de esa situación, señora presidenta de AENA, ustedes han cumplido con el papel que tenían en ese momento —que es cerrar dos pistas de las cuatro y así reducir el número de vuelos para garantizar la seguridad— y adoptar las medidas posteriores para ver en qué concluye esto. Esperemos para saber qué paso, pero, mientras tanto, creemos que se ha actuado acertadamente.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar esta comparecencia tiene la palabra la señora Vivanco Bustos, presidenta de AENA.

La señora **DIRECTORA GENERAL-PRESIDENTA DE AENA** (Vivanco Bustos): Señor Llamazares, AENA no ha reconocido que tengamos un conflicto colectivo; AENA ha reconocido que ha tenido un problema con el 6 por ciento de los controladores y que está trabajando para que esa incidencia no se generalice al colectivo global. Esto, incluso reconociendo que hay determinadas personas de ese colectivo que se arrogan no se sabe qué facultades que no parecen procedentes ni prudentes y a las cuales mi ministra ya les dio respuesta en la rueda de prensa del martes último, es decir, que a los gobiernos los derrocan los ciudadanos y no un colectivo. De los cinco centros de control que tiene esta organización he visitado, en los dos meses y medio que llevo, cuatro; me falta por visitar el centro de control de Palma, que tenía previsto visitar hoy, y le digo que es imposible que un colectivo con 42 años de edad media esté orgulloso de unas declaraciones como las que se produjeron en determinados medios el fin de semana anterior, que, además, su propio sindicato en nota de prensa rectificó. Luego, cuando se ha rectificado el sentido, me parece que ni a mí ni a nadie le corresponde hacer otras valoraciones.

Lo que no voy a admitir, señor Ayala, es que diga que estoy aquí engañando y falseando la información. **(El señor Ayala Sánchez: Usted no.)** No, no, muy claro. El día 30, dentro de las instrucciones que se dan, se alerta de que se cuide cómo se reclutan voluntarios, porque estamos en unas fechas como es final de año, el día 1 de enero. Antes todos ustedes se referían a las circunstancias familiares que concurren en esos días y la necesidad que tenemos todos de desplazarnos para ir a no sé qué, incluso los controladores. Esa es la circunstancia en la que se produce esa instrucción y que usted está sacando de contexto. Esa es la referencia que se hace, la necesidad de reclutar voluntarios; esa es la instrucción del día 30 de diciembre, no otra. ¿Información reservada? Señor Ayala, yo no me escudo en la información reservada. La información reservada es necesaria antes de terminar de ultimar un expediente, en el mundo de los controladores y en todos. Hasta los controladores tienen derecho a la presunción de inocencia. ¿O no? ¿Se lo va a cuestionar usted? Yo, no. Tienen derecho a justificarse y a explicarse, y a partir de ahí valoraremos los hechos, calificaremos sus conductas y aplicaremos el régimen sancionador previsto. Yo no me escudo en una información reservada. Una información reservada en un paso previo antes de ultimar un expediente a un controlador. Igual ocurre con cualquier trabajador español o cualquier funcionario; luego, yo no me escudo en la información reservada. La información reservada es un paso previo y se tienen hasta seis meses para resolver ese expediente, si es que procede. A partir de ahí sí estaré dispuesta a dar las explicaciones que se me pidan por parte de esta Comisión acerca de lo que ha pasado con esos expedientes, pero no me escudo en absoluto en la información reservada.

Creo que debo ir mal de tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya finalizando.

La señora **DIRECTORA GENERAL-PRESIDENTA DE AENA** (Vivanco Bustos): El señor Beloki dice: si no está cómoda en el convenio, ¿qué es lo que pretende hacer? ¿Por qué? ¿Hacia dónde va? De alguna manera se lo he dicho en mi comparecencia y se lo voy a repetir. He dicho que el marco internacional de la navegación aérea y, en particular, la normativa europea normalizadora de las condiciones en los distintos operadores aeronáuticos —es decir, marco internacional— nos ha de servir para conseguir una mayor productividad y eficiencia de los efectivos que sirven a las compañías aéreas. Esto, de entrada, ¿a qué nos llevará? A trasponer la directiva que existe en esta materia. Se lo he dicho. Y, además, le he dicho que una acción coordinada, serena y con proyección a medio plazo será condición necesaria para aproximar los objetivos a los que me he referido de productividad y eficiencia del colectivo de los controladores a los estándares europeos. Ese es en realidad, señor Beloki, el objetivo con el que hemos de trabajar y en el que estamos. Esos aspectos están incluidos en las materias que vamos a trabajar. Es decir, son aspectos varios y también muchos de su carrera profesional, de su implicación en este contexto internacional de cielo único. Son aspectos varios, como el mundo de los AFIS, que no le gustaba nada al señor Jorquera porque dice que la informática no funciona bien. Pues este es un sistema que está recomendando el propio Eurocontrol para la navegación aérea española. Estos son aspectos que a ellos también les preocupan y sobre los que van a opinar. Es así el esquema sobre el que vamos a trabajar.

Esto es todo lo que tenía que decir. Muchas gracias y siento que esperaran tener a la señora ministra y que se hayan tenido que conformar con la presidenta de AENA. **(El señor Macias i Arau: Ya vendrá, ya vendrá.)** Ha sido un placer por mi parte.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Vivanco, por su comparecencia y por sus informaciones.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las ocho y quince minutos 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**