



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 404

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 23

celebrada el miércoles 28 de octubre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes compareencias:

- | | |
|---|----|
| — Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE (Villalba Álvarez), para informar sobre el Plan estratégico 2009-2012 de la empresa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000863.) | 2 |
| — De la señora directora general de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA (Maestre Moreno), para informar de la constitución y de los objetivos de dicha agencia. (Número de expediente 212/000431.) | 14 |

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE (VILLALBA ÁLVAREZ), PARA INFORMAR SOBRE EL PLAN ESTRATÉGICO 2009-2012 DE LA EMPRESA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000863.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión de hoy con dos comparencias, como saben, la primera del presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferroviaria de Vía Estrecha (FEVE) para informar del plan estratégico 2009-2012 y, posteriormente, de la directora general de la Agencia de Seguridad Estatal Aérea (AESA).

Quiero darle, aunque ya es una persona que conoce esta Comisión y que ha estado en años anteriores, la bienvenida en nombre de la Mesa y de todos los miembros de la Comisión a don Ángel Villalba. La Junta de Portavoces decidió que compareciera hoy, a petición del Grupo Parlamentario Popular, para poder informar ampliamente sobre el plan estratégico 2009-2012 en lugar de hacerlo con ocasión de las de comparencias de altos cargos porque queríamos abordar con más profundidad su comparencia hoy aquí. Por tanto le doy de nuevo la bienvenida y cuando quiera puede comenzar.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Villalba Álvarez): Buenas tardes, señorías, a todos y a todas. Comparezco gustoso de nuevo en esta Comisión, y en este caso para explicar el plan estratégico de la compañía que presido, de FEVE, para los años 2009 a 2012. El plan estratégico, como todos ustedes saben, es un documento en el que los responsables de cualquier organización reflejan la estrategia a seguir por su compañía a corto y a medio plazo. Normalmente tiene una vigencia entre uno y cinco años. El primer plan estratégico de FEVE duró exactamente cinco años, contempló este escenario, pero nosotros hemos querido reducirlo a cuatro, cuatro años de muchísima ambición empresarial, cuatro años de muchísimos retos, pero también cuatro años que tienen en cuenta sin duda algunas de las decisiones que se deben tomar en el campo normativo y a las que luego me referiré y que deben provocar, es forzoso que sea así, nuevos análisis y planteamientos. FEVE y su plan estratégico aborda, cómo no, la hoja de ruta de nuestro trabajo para este período 2009-2012. Lo hace en este plan después de una serie de análisis y diagnósticos de la situación de la

compañía; después de una declaración de objetivos corporativos, se han tenido en cuenta estrategias, planes de actuación sectorial y a lo largo de la duración del plan, hoy mismo, les adelantaré algunos datos en este sentido, y habrá un seguimiento exhaustivo y riguroso de su marcha, de su cumplimiento y una evaluación de sus resultados. En todo caso quiero decir que FEVE ha completado una profunda reflexión sobre el papel que debe jugar la compañía en un contexto, el del transporte público en general y el del transporte público ferroviario en concreto. Un contexto de marcadas exigencias sociales e institucionales, por un lado, pero también de evidente competencia para el tren en el transporte de viajeros y mercancías, por otro. Esta reflexión ha sido realizada de forma conjunta y participada por los responsables de las áreas y divisiones en las que está organizada la compañía, y hemos tenido, eso sí, el asesoramiento de una empresa externa que ha aportado ideas, corregido estrategias y colaborado al resultado final con un punto de vista diferente del puramente ferroviario.

El plan estratégico, señorías, define un nuevo escenario con más retos y nuevos cometidos, sienta las bases para el fortalecimiento y desarrollo de nuestra entidad, marca los principios y ejes estratégicos de FEVE, las metas y objetivos para 2012 y, finalmente, respondiendo a ellos, un plan de acción con trece líneas de actuación. Si resumo en primer lugar los principios esenciales de FEVE para el próximo cuatrienio tendré que referirme a la eficiencia y a la seguridad. A la excelencia en procesos y servicios, a la innovación, en fin, a la excelencia operativa y a nuestro compromiso con el medio ambiente. De todos ellos permítanme comenzar por la seguridad. Este plan desarrolla y lleva anexo un plan corporativo de seguridad integral que no sólo cumple con una orden ministerial sino que abarca también lo que se refiere a riesgos laborales, a la protección civil, a la seguridad de bienes y personas, a la seguridad en la circulación, define los ámbitos de competencia de cada área de gestión así como los mecanismos de coordinación.

Excelencia operativa he dicho, y eso quiere decir modernización de la compañía, quiere decir, mejora de la capacidad y operatividad de la red, quiere decir inversión, más y mejor inversión en el cambio y la renovación del parque de trenes, en las infraestructuras, en el desarrollo de los sistemas de seguridad, en la adaptación e integración de las herramientas de gestión, y en la actuación, en fin, en todas las áreas. Y quiere decir también calidad y medioambiente, eso es sistema integral de gestión que tenga en cuenta precisamente esto, un compromiso de lucha contra el cambio climático, un compromiso con el medioambiente y un compromiso y una política de objetivos de calidad medioambiental adecuada. Excelencia operativa. Queremos hacer de FEVE una compañía más responsable y comprometida, aún si cabe, con la sociedad en la que opera, y además en todos sus aspectos. Junto a los principios ya citados, quiero insistir en el impulso de las actuaciones de carácter social, en la defensa de la igualdad, en la promoción

personal y profesional de nuestros trabajadores y también en la oferta permanente a nuestros clientes de un servicio de transporte de calidad, seguro, fiable, cómodo y económico.

¿Y cuáles son las metas y objetivos estratégicos del plan? Tienen definición y cifras. Definición: En primer lugar, seguir mejorando la productividad y la eficiencia para ser una empresa más competitiva. En segundo lugar, progresar en la cultura de orientación a resultados y a una mayor rentabilidad racionalizando los recursos y los costes. En tercer lugar, avanzar en el desarrollo de la autonomía de gestión de los negocios ampliando la descentralización de funciones. En cuarto lugar, promocionar además una cultura de orientación al cliente interno y externo definiendo y mejorando los productos y servicios en función de sus necesidades. En quinto lugar potenciar la capacidad operativa de la red, los sistemas de seguridad y la renovación del parque de trenes. Y en fin, el último, no el menos importante de los ejes estratégicos, es continuar con la modernización en la gestión, potenciando el capital humano, potenciando la formación, impulsando la innovación y desarrollando una cultura basada en la participación y en el compromiso.

Y tiene números, algunos de ellos serán luego objeto de un análisis más concreto. Queremos alcanzar en 2012 unos ingresos operativos de casi 53 millones de euros, derivados tanto del tráfico de pasajeros como de mercancías. Eso supone incrementar sobre la situación actual un 70 por ciento de ese mismo resultado. Aumentar la solvencia y rentabilidad económica de la compañía, llegando al 42,3 de índice de cobertura al margen operativo. Estamos en este momento en el 31 por ciento, quiere decir que pretendemos superar ampliamente en un 20 por ciento, en relación con la situación actual, el resultado de 2012. Para ello vamos a contener los gastos operativos por la mejora de la productividad creciendo solamente en cuatro años un 1,8 por ciento. Pretendemos incrementar en nueve puntos, que significa más de un millón de viajeros, el número de nuestros usuarios; un 26 por ciento, que al día de hoy ya lo tenemos conseguido, el de toneladas métricas transportadas, y mantener en un 90 por ciento el índice de ocupación de nuestros trenes turísticos, especialmente del Transcantábrico.

Nuestro plan estratégico contempla un importante número de inversiones, suponen casi 620 millones de euros —su distribución también la señalaré más adelante— y en el terreno del personal queremos acomodar la plantilla a la exigencia exacta de una compañía moderna y competitiva. En 2012 tendremos seguramente 130-140 trabajadores menos, gran parte derivados del flujo de jubilación obligada, nuestra plantilla es de edad media relativamente alta, y otra parte de la aplicación del ERE que ya desde 2008 está aplicándose en la compañía con una tasa de reposición del 25 por ciento.

Les daré algunos datos más que tienen que ver con líneas de actuación concretas. Queremos, en relación con el cliente, seguir prestando mejor servicio y eso provo-

cará que esa previsión de aumento de un 9 por ciento, de un millón de viajeros más como mínimo, en 2012 sea posible. Para ello tenemos que reducir aún más el tiempo medio de viaje, tenemos que ser más puntuales, más fiables y si nuestros trenes, nuestras líneas quieren contribuir a ese objetivo de excelencia operativa de la compañía, tendremos que reducir de forma significativa los gastos totales en un 16 por ciento, más menos, en este cuatrienio, también los de personal en un 2 por ciento, el incremento de carga media de nuestros trenes de mercancía debe subir a un 15 por ciento más, y en fin, mejorar el índice de ocupación de viajeros en cada tren en torno a un 5 por ciento; en los últimos cinco años descendió un 0,4 por ciento.

De las trece líneas estratégicas que hemos dibujado en el plan y que hemos trasladado a SS.SS., sólo voy a detenerme en tres, quizá las más significativas o las que más comentarios, no sólo por mi parte sino también por la suya, pueden provocar. En primer lugar pretendemos, como la tercera de esas grandes líneas, desarrollar no solamente nuestro tráfico ferroviario de transporte de viajeros y de mercancías habitual histórico sino desarrollar negocios complementarios y nuevos negocios, fundamentalmente nuevos negocios en Europa, en Hispanoamérica y en el Sudeste Asiático, en formación de especialistas, en el impulso a corredores ferroviarios nuevos, en colaboración con los gobiernos de otros países y también acompañando a empresas españolas en trabajos, en inversiones, en apuestas importantes en nuevos mercados.

Como línea estratégica cuarta hablamos de desarrollo de alianzas estratégicas con socios clave. Quiero decir que lo estamos haciendo ya con Renfe para transportar carbón desde el puerto de El Museo, en Gijón, hasta la central térmica de Velilla, en Palencia, por lo tanto desde Mieres más o menos hasta Palencia el transporte lo hace Renfe y nosotros ahí no tenemos línea, como es sabido, y lo hace de acuerdo con nosotros en un plan de complementariedad yo creo que envidiable. Estamos trabajando con Euskotren también para ocupar sus líneas y llegar desde Bilbao hasta Irán; con Hidrocantábrico, para seguir utilizando y transportando desde El Musel hasta las centrales térmicas de Soto y de Aboño, en Gijón, el carbón que estas centrales necesitan, etcétera. Alianzas estratégicas con empresas fuertes, con empresas públicas y privadas, alianzas importantes para la realización en mejores condiciones de nuestro trabajo.

Y por último mejorar la seguridad, y para mejorar la seguridad tiene que haber inversión, tiene que haber modernización de nuestras infraestructuras, tiene que haber apuesta por la supresión o automatización de nuestros pasos a nivel y, evidentemente, la puesta en marcha de nuevos trenes y la mejor formación para nuestros trabajadores, maquinistas y todos aquellos que intervienen en la circulación.

Y es verdad que lo más llamativo sin duda, lo más significativo, lo que acoge y soporta todo el volumen de políticas y estrategias definidas en el plan es nuestra

propuesta de inversiones. Planteamos, lo he dicho antes, una inversión cercana a los 620 millones de euros, que con toda seguridad se va a superar, de ellos 400 estarían incluidos en actuaciones de mejora de la calidad, seguridad y eficiencia de nuestras infraestructuras. Esto significa renovaciones de vía, electrificación de todo el corredor norte, modernización de estaciones y apeaderos o mejoras sensibles de seguridad, la que tiene que ver con la puesta en servicio de nuevos y excelentemente dotados, desde el punto de vista tecnológico, puestos de mando, ya tenemos en Santander, tenemos en Asturias en el Berrón, dentro de muy poco también en Bilbao.

Apuesta por la innovación. Participamos en dos proyectos modélicos, en uno con ADIF, que es el proyecto Da Vinci, y en otro de carácter propio, STAC-Raíl, también en coordinación con empresas dedicadas fundamentalmente a la investigación tecnológica en el campo del ferrocarril. Y nos hemos volcado en la extensión de las comunicaciones mediante fibra óptica. Pretendemos llegar casi a 600 kilómetros, la mitad de nuestras líneas, por lo tanto, en esta extensión, lo que significa que en el período que ahora nos ocupa tendremos que trabajar en la puesta en marcha de nuevas líneas por un número superior a 120 kilómetros, en coordinación con el Principado de Asturias gran parte de ellos; 400 millones, por lo tanto, de inversión mínima en el campo de la infraestructura y otros 150 millones, eso es el planteamiento del plan, hoy podríamos decir que más de 170 ya, para la renovación y ampliación de nuestro parque de trenes, de locomotoras y vagones. Hablamos de 34 trenes, unidades tren para viajeros nuevas, y de 15 transformadas, 51 en total sobre 96 trenes, que son los que constituyen nuestro parque actual. Por lo tanto, en este período renovaremos el 60 por ciento del conjunto de nuestros trenes. Hablamos de seis locomotoras nuevas que con toda seguridad serán catorce al final de este proceso y de 160 vagones, 40 ya los tenemos en nuestras vías en este mismo año, vagones polivalentes y de 20 toneladas por eje, de reciente construcción por tanto, de construcción moderna para el transporte de mercancías, incluso de mercancías delicadas como son algunas de las que tenemos convenidas. Esta inversión también nos permite cuando sea preciso y así se nos reclame institucionalmente circular en modo tranvía en las cercanías que impulsen ese sistema. En este sentido, señorías, les anuncio que estamos trabajando para la definición técnica de las primeras unidades tren-tran para circular en el Principado de Asturias y que tenemos la intención de cambiar a sistema tranviario el servicio que actualmente prestamos en Cartagena. Antes de fin de año aprobaremos en este sentido los pliegos técnicos para licitar la construcción de unidades tranvía que tendrán este destino.

FEVE se ha responsabilizado también de la redacción del anteproyecto para poner en marcha el tranvía de Ferrol. Y a la vez que trabajamos en la construcción de nuevos trenes, en el paso a modo tranvía de alguna de nuestras líneas, también hemos apostado por la extensión

de las mismas hacia objetivos nuevos, hacia centros que por su capacidad de atracción, por su demanda, porque así administrativa e institucionalmente se nos pide, FEVE puede y debe llegar. Hemos aprobado ya un anteproyecto que hemos presentado a la Junta de Castilla y León para construir 10 kilómetros nuevos conectando Matallana con Vegacervera, por tanto con un punto muy importante de la montaña leonesa. Queremos extendernos a Felechosa, en el Concejo de Aller, son casi siete kilómetros nuevos, con lo cuál nuestro tren en la vertiente de Asturias quedará, sin embargo, a trece kilómetros sólo del límite con León, y estamos trabajando para acercar al parque de Cabárceno desde Santander nuestras líneas, con una composición nueva que supone la construcción de diez nuevos kilómetros de vía en la comunidad cántabra y en torno a la ciudad de Santander. Esas son algunas de las apuestas, de los proyectos nuevos, de los proyectos más llamativos y de los proyectos que pretenden, eso esperamos, acomodar a las necesidades reales de los usuarios del siglo XXI la línea de FEVE.

Del resto de partidas de inversión, permítanme citar tan solo la destinada a la mejor formación, a la formación con las más modernas tecnologías, que es aquella que asegura en nuestros centros y aulas formativas la promoción de nuestros trabajadores o el ingreso de otros nuevos en las condiciones más idóneas para desempeñar su trabajo. Hemos inaugurado y está funcionando ya la escuela de formación de Santander; vamos a inaugurar también en el próximo mes de diciembre la escuela de formación de maquinistas de León, y en los próximos meses sumaremos un tercer centro en Asturias y en concreto en El Berrón.

Estos son algunos de los rasgos más importantes del plan estratégico. Permítanme, puesto que ya estamos muy cerca de concluir el año y el primer año del plan, hacer un mínimo balance de lo que ha supuesto para FEVE el desarrollo del plan estratégico en este ejercicio. Ciertamente nuestra sensación y nuestro balance es que este desarrollo ha sido satisfactorio. En un clima de paz social y de buen entendimiento se han dado pasos decisivos para la modernización de FEVE en las inversiones, en las infraestructuras que se han puesto en marcha, en el encargo de nuevas unidades, y ya tenemos en nuestras vías la primera de todas ellas, de esas más de 50 unidades que he anunciado antes mientras licitamos más compras de trenes o tranvías, en tecnología, en colaboración institucional, en proyectos sólidos ya contrastados y ya en marcha. Para nuevos servicios de transporte ordinario turístico hemos llegado a más de 30 nuevos convenios y acuerdos con comunidades autónomas o ayuntamientos. Hemos continuado la integración en consorcios de transporte en municipios mancomunados y áreas metropolitanas que así lo tienen establecido y tenemos un papel protagonista, que seguramente todos ustedes conocen, en proyectos urbanísticos de integración; hablo de la integración de FEVE y de ADIF, de Renfe, en Santander y Torrelavega, hablo de nuestro papel en la sociedad Ría 2000; que integra el ferrocarril en Bilbao, hablo de

Gijón al norte, integración de ADIF y de FEVE en esta ciudad, Gijón; hablo del soterramiento de Langreo que ya está en marcha; de los proyectos para Avilés, para Pola de Siero, para Candas, por ejemplo.

Y respondiendo por otra parte al apoyo explícito y hecho público del ministro a nuestra actividad, y a una clara apuesta por nuestro futuro derivada del conocimiento que ya tiene de FEVE en apenas cuatro meses del ejercicio de su responsabilidad, les traslado que hemos encargado a las universidades de Coruña, Oviedo y Santander estudios sectoriales que permitan diseñar una actuación integral en el corredor del Cantábrico, en el corredor que FEVE utiliza desde Ferrol a Santander, de forma que haga posible correcciones significativas en el actual trazado, que permita la duplicación de vías en los puntos que sea posible y, en fin, mejoras sensibles en el conjunto del trayecto para que FEVE, una vez modernizados también sus trenes, sea el gran protagonista del transporte público del norte de España, el gran conector del Cantábrico que la compañía, sus trabajadores y el conjunto de la sociedad de esas cuatro comunidades autónomas exige. Si a todo ello se une la certeza de contar con una organización mucho más competitiva y con un papel de liderazgo y prestigio indudable en lo que son las relaciones internacionales, se entenderá que más allá de los números pero contando con ellos, naturalmente, los objetivos del plan 2009-2012 se están cumpliendo aún en un contexto socioeconómico más complejo de lo previsto.

Números y datos. Evidentemente no hemos crecido en viajeros, ustedes lo entenderán, pero somos la empresa de transporte del conjunto del sector público o privado que mejor resiste la situación actual. Hemos bajado solamente un seis por ciento del conjunto de usuarios de nuestros trenes en lo que va de año. Tenemos, sin embargo, más toneladas transportadas de mercancías, fundamentalmente en el corredor norte, y hemos firmado convenios ambiciosísimos, el último ya ratificado con ENCE y con el Principado de Asturias, que permitirá en 2010-2011 transportar un millón de toneladas más tanto de pasta de papel proveniente de la factoría de ENCE como de madera que desde todos los puntos de nuestro corredor, Santander, Galicia, Asturias, deben llegar a la factoría de Navia. Pero también convenios con Sniace, Torrelavega, o con Arcelor Mittal para llegar a su fábrica.

En fin, además de los convenios importantes a los que me he referido antes, que tienen que ver con la promoción de la cultura del deporte, que tienen que ver con la economía en el conjunto de nuestros territorios, estamos ya cediendo los trenes que comienzan a estar en desuso en terceros países, en condiciones ventajosas para todos; con una inversión de estos países en su remodelación, fundamentalmente Costa Rica y Argentina, los pueden utilizar y nosotros aprovechamos un activo inmovilizado que podría ser gravoso para nuestro balance.

Estamos superando además las previsiones de inversión. Contábamos con 125 millones para el presupuesto

de 2009, que formaba parte de esa bolsa de 620 a la que me he referido antes, pues bien, tengo que añadir forzosamente en esta comparecencia 60 millones más que tienen que ver con el soterramiento de Langreo y que provienen de fondos del Plan del carbón aportados por el Ministerio de Industria y por el Principado de Asturias y 75 millones de euros nuevos más que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias ha dispuesto para financiar actuaciones que tienen que ver con la supresión de un buen número de pasos a nivel de FEVE en las comunidades autónomas del norte de España y también en actuaciones imprescindibles para nuestro tráfico y en concreto, la más importante, la construcción de un by-pass, en Sotiello (Gijón), y además contamos con 5 millones provenientes del PlanE para amparar actuaciones urgentes. En resumen, completaremos 2009 con un volumen global de inversión comprometida por o para FEVE de 260 millones de euros.

Y termino, señorías. En el escenario 2009-2012 se debe impulsar también por el Ministerio de Fomento y aprobar por el Consejo de Ministros un proyecto de real decreto para aprobar el reglamento que incorpore FEVE a la normativa comunitaria de pleno derecho y, a la vez, un nuevo estatuto que sustituya al actual que es de 1974. Con ello no solo cumpliremos las directivas comunitarias sino que tendremos dibujadas con total nitidez las líneas básicas de nuestro futuro. Hemos concluido en el comité ejecutivo la redacción del que pretendemos sea esquema básico del proyecto de reglamento y del nuevo estatuto. La propuesta inicial será enriquecida con la aportación de los trabajadores y de quién los representan y ratificada finalmente por el consejo de administración. Presentaremos con toda seguridad una buena propuesta a la consideración del ministerio, porque sabemos además que este plan estratégico, que es uno de los argumentos para la aprobación de esa propuesta, es fundamental no solo para establecer el mejor diálogo formativo con el Ministerio a lo largo de 2009, sino también una prueba y un argumento de que FEVE sabe y quiere protagonizar las estrategias de futuro de la empresa, y este documento que hoy explicamos aquí cumple sin duda ese imprescindible requisito. En cualquier caso, el plan que presentamos en esta Cámara, contempla ya la separación funcional de sus áreas de negocio, especialmente las que tienen que ver con la operación propiamente dicha de aquellas otras ligadas a la infraestructura. Estamos preparados, pues, para el primero y más importante de los retos que FEVE se plantea en el nuevo plan.

Señorías, este plan estratégico es un plan para un compromiso de futuro de buena parte de este país. Hablamos de centenares de ayuntamientos, de miles de empresas, de millones de ciudadanos y de siete comunidades autónomas en las que FEVE está implantada, que esperan el mejor funcionamiento de nuestra compañía, y hablamos también del futuro de 2.000 trabajadores y de sus familias. Los datos que conforman el plan estratégico y que ustedes tienen en su poder y los objetivos que se derivan de él, convierten el reto de ejecutar el plan

en apasionante. A llevarlo a cabo de la forma más ágil y eficiente posible me comprometo y comprometo al equipo directivo.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias señor Villalba por su concreción. Y tras la exposición que ha hecho sobre el plan 2009-2012 el presidente de FEVE, van a intervenir los grupos parlamentarios. En primer lugar lo hará el señor Martínez Sieso, portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que es quien ha pedido la comparecencia, y luego aquellos grupos que soliciten la palabra también podrán intervenir en una primera intervención. Posteriormente, el presidente de FEVE contestará. Tendrán de nuevo ustedes la posibilidad de una réplica y terminará la sesión el presidente de FEVE con un examen final sobre la valoración de lo debatido.

Para intervenir en nombre del Grupo Popular, el señor Martínez Sieso tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ SIESO:** Quiero manifestar mi agradecimiento al presidente de FEVE por su comparecencia aquí esta tarde ante la Comisión de Fomento del Congreso para explicar el plan estratégico. Le agradezco sinceramente su comparecencia, y con la misma sinceridad le tengo que reprochar algo que no me gusta tanto. Me parece que es bastante inaceptable la actitud que se está mostrando desde la compañía en relación con los documentos que remite a esta Comisión o a esta Cámara. Y en concreto me estoy refiriendo al propio plan estratégico 2009-2012. El plan estratégico, si mal no recuerdo, fue presentado por usted a mediados de febrero en Llanes. Bueno, pues a pesar de que todos los diputados de esta Cámara y sobre todo los diputados de la Comisión de Fomento, recibimos *Raíles*, revista que publican en FEVE todos los meses, que yo sepa ninguno de los diputados, por lo menos ninguno de los diputados del Grupo Parlamentario Popular, hemos recibido una copia del plan estratégico de la compañía. Me pregunto es qué es más importante si la revista o el plan estratégico. Está fuera de toda duda que el plan estratégico. Además hay un hecho que agrava ese defecto de comunicación con los miembros de esta Comisión respecto de los planes de la compañía, y es que hay una petición directa por mi parte, en este caso, de ese documento, petición que se formuló el tres de marzo de este año, que se tramitó por la Cámara y que no ha tenido respuesta. A día de hoy, ni FEVE ni el gobierno me han remitido una copia del plan estratégico. Por lo tanto, agradecimiento por su comparecencia, por sus explicaciones y, si me permite, un reproche sobre algo que creo que es muy fácil de corregir: simplemente mostrar un poco más de respeto hacia lo que significa esta Comisión y esta Cámara, y cuando se solicite una documentación de la compañía, que la remitan tal y como reglamentariamente está establecido.

Ya sabemos que FEVE pues no es precisamente la joya del Ministerio de Fomento, pero usted es el responsable directo de la empresa ferroviaria que gestiona la

red de vía métrica más extensa de toda Europa. La primera cuestión que le quisiera plantear es si se ha preguntado alguna vez por qué en España tenemos la vía métrica más extensa de toda Europa. Yo me pregunto si no es un anacronismo que hoy, en el siglo XXI, tengamos una infraestructura que en muchos casos tiene su origen en el siglo XIX y que los nuevos trenes, por ejemplo, las unidades 2.700, según lo explican ustedes mismos en la revista que publican todos los meses, cuentan con la más avanzada tecnología para unidades Diesel —cosa que me sorprende también en relación con las referencias que ha hecho usted respecto al compromiso de respeto del medio ambiente— y podrá alcanzar los 120 kilómetros por hora en los tramos, eso sí, habilitados para ello. Una velocidad muy elevada para unidades de vida métrica. Esto sería una gran noticia a principios del siglo XX, pero, me parece que hoy, con los proyectos que hay en marcha en el mapa ferroviario español, no es para tirar cohetes. Porque yo supongo que usted como presidente de FEVE. Estoy seguro de que usted como presidente de FEVE sabe cuánto tarda, por ejemplo, el tren que hace el recorrido más rápido entre Bilbao y Oviedo. Son aproximadamente 310 kilómetros y tarda 7 horas y 38 minutos, según la información que aparece en su propia página web. De Bilbao a León, que son aproximadamente 360 kilómetros, el tren más rápido lo hace en 7 horas y 20 minutos. De Bilbao a Santander, que no llega a 120 kilómetros, 2 horas 45 minutos. De Ferrol a Oviedo, 6 horas 18 minutos. Es lo que es y yo entiendo que usted ya tiene bastante con gestionar este asunto. Le planteo una cuestión que me parece que es muy importante en relación con un dato muy concreto que aparece en el plan estratégico. Con esos tiempos de viaje que le he mencionado, qué sentido tiene que ustedes, fijen como objetivo del plan estratégico una reducción del tiempo de viaje del 15 por ciento. ¿Piensa que puede ser mínimamente competitivo con otros medios de transporte alternativos?

Ya sé que esto no es de su competencia, pero me gustaría conocer su opinión porque, desde mi punto de vista, tiene mucha relación con FEVE, tiene mucha relación con el futuro de FEVE, tiene mucha relación con esos estudios que han encargado a las universidades que ha mencionado con anterioridad y por eso me gustaría que se pronunciase sobre lo que le voy a comentar en estos momentos. En la primera comparecencia del actual ministro de Fomento en esta Comisión para explicar los planes de su ministerio el pasado 26 de mayo, y me voy a limitar a reproducir textualmente las palabras que él pronunció y que están recogidas en el «Diario de sesiones», dijo en una respuesta a uno de los diputados de la Comisión, y está entrecomillado: «También le quiero decir para que me escuche todo el mundo y para que vean que hablo claro, que la alta velocidad en el Cantábrico no es prioritaria para mí. En este sentido cualquier actuación que se haga para mejorar la actual línea de FEVE la voy a tener en cuenta».

Yo le pregunto qué le parece esta diferencia de planteamientos entre, por ejemplo, el corredor del Cantábrico —ya he mencionado antes los tiempos de viaje de pasajeros entre las ciudades más importantes del Cantábrico y el corredor del Mediterráneo. ¿O es que la cohesión y la vertebración territorial no son tan importantes en el Cantábrico como en el Mediterráneo?, porque por mucho que reduzcamos el tiempo de viaje un 15 por ciento en el 2012 entre Ferrol y Bilbao, el viaje en un tren de FEVE seguirá siendo un viaje interminable y bastante incómodo.

Y hay otro asunto del que me gustaría también conocer su opinión. Usted ha mencionado algunos casos concretos y dadas las circunstancias específicas de FEVE, me gustaría saber si tienen ustedes, además de los que ha mencionado, algún plan adicional de expansión de sus actuales infraestructuras viarias. Usted ha mencionado 10 kilómetros nuevos en Castilla y León, 7 kilómetros nuevos en Asturias, en Cantabria 10 kilómetros nuevos para acercar FEVE al parque de Cabárceno, pero yo me estoy refiriendo concretamente a la región de Murcia y a la línea Cartagena-Los Nietos. ¿Tienen ustedes algún proyecto en este sentido?

En cuanto a las metas estratégicas, no sé si es que el plan estratégico que he conseguido bajar de Internet no está completo, pero me ha sorprendido una cuestión muy profundamente, y es que por mucho que me haya repasado el documento que tengo en mi poder, el plan estratégico que ya le digo que no me lo han remitido ustedes directamente, en ningún momento he visto que en el mismo se mencione algo que considero que es muy importante y que va a poner en cuestión no solamente la viabilidad y el cumplimiento del propio plan estratégico, sino las propias previsiones presupuestarias que ustedes tienen para el año que viene, y es la separación funcional de sus áreas de negocio. No es la primera noticia que tengo. Realmente usted no compareció con motivo de los trámites de presupuestos y por referencias sé que en un acto celebrado en León, si no recuerdo mal el día 18 de septiembre, usted mencionó esta cuestión en concreto. Pero esta cuestión entiendo que afecta de lleno al plan estratégico, y yo por mucho que miro el plan estratégico no lo veo recogido por ningún sitio. Desde mi punto de vista, si se produce en el primer semestre o en torno al primer semestre del año 2010, esa separación de áreas de negocio dejaría de tener virtualidad porque pienso que está concebido desde otra perspectiva. Hecha esa salvedad, quería referirme a algunos puntos concretos. El primero de ellos es el hecho de alcanzar en 2012 unos ingresos operativos de 52.300.000 euros que ustedes fijan en el plan. ¿Está usted convencido de que van a alcanzar esa cifra con lo que está ocurriendo en 2009, con las previsiones económicas que existen no sólo para lo que queda de año sino para los próximos años? Sólo le voy a hablar de 2009, porque usted ha dado una serie de cifras que realmente me sorprenden mucho a la luz del proyecto de ley de presupuestos o de los propios presupuestos que están aprobados para este año, pero es

que el año 2009 ya es el 25 por ciento del tiempo de vigencia del plan. Y en relación con ese tema de los ingresos de la compañía, ustedes a finales de septiembre del año 2008 presentan el proyecto de ley de presupuestos para este año 2009 y, según sus propios datos, calculaban en este año tener unos ingresos operativos de 36.735.000 euros. Pues bien, a finales de septiembre de 2009, cuando ustedes presentan el proyecto de presupuestos para 2010, la previsión de ingresos que se recoge en el proyecto que está actualmente en tramitación es de 30.387.000 euros, es decir, casi un 20 por ciento menos. Y esa es la previsión que ustedes tenían en septiembre, cuando presentaba los presupuestos. ¿Me puede decir qué ingresos operativos en su conjunto, porque me habla de mercancías, me habla, digamos, de algunos aspectos concretos, pero no en su conjunto, me puede decir qué ingresos operativos para 2009, qué previsión tienen al día de hoy, se confirman los que plantearon a finales de septiembre de 30.387.000 euros o aumentan o disminuyen? ¿Es realista pensar que dados estos antecedentes, los ingresos del año 2010, según el proyecto de ley de presupuestos, puedan ascender a 36.171.000 euros? ¿Es realista pensar que para 2012 se alcanzarán esos casi 53 millones de euros? Si usted piensa que lo es, me gustaría que se detuviese un poquito más y que me explicase cómo lo van a conseguir.

En segundo lugar, otra de las grandes metas operativas es que ustedes fijan en el plan estratégico una inversión, como ha mencionado con anterioridad, de 616.900.000 euros, 467 para infraestructuras y 149,9 para renovación de trenes. Y la verdad es que me han sorprendido muchísimo sus afirmaciones anteriores en las que se superaban ampliamente las cifras, las cifras previstas para el año 2009, porque ustedes, de acuerdo con los presupuestos actualmente en vigor para el año 2009, preveían una inversión de 124 millones y medio de euros, y me habla de que la inversión este año es de 260 millones de euros aproximadamente. Aquí tengo los contratos adjudicados por FEVE hasta el mes de septiembre, que es la información que aparece en la web, y los dos más cuantiosos, que no son inversiones reales, son: el primero, el mantenimiento integral de las instalaciones de seguridad, pasos a nivel, telecomunicaciones y alumbrado de la línea de Cartagena-Los Nietos, que está adjudicado a Alston transporte por un importe de 22.300.000 euros, aparece en la página web, y el segundo, servicios de vigilancia y seguridad en los ferrocarriles de vía estrecha para los años 2009 y 2010 que está adjudicado a Securitas, Seguridad España, por un importe de 4.651.000 euros, pero ninguno de los dos conlleva inversiones reales en infraestructuras ni en adquisición de material móvil. Es evidente, según sus propios datos o según los datos que yo he podido analizar de este documento que está en su página web, insisto, hasta el mes de septiembre no se había invertido ni el 50 por ciento de los 124.500.000 de euros previsto para el año 2009. La pregunta es obvia. Con estos precedentes, primero, cómo va a llegar a esa cifra que me ha sorprendido tanto de los 260 millones

de euros y, segundo, cómo va a llegar a la cifra que se contempla en el plan estratégico de cara a 2012.

En relación con las inversiones, me gustaría que me detallase un poquito más, si fuera posible en el día de hoy y si no que me remitiese la documentación, cómo se van a territorializar esas inversiones en cuánto a infraestructuras por comunidades autónomas y por provincias. Y también en relación con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos me gustaría que me comentase con cuántas de ellas y cuáles tiene firmados convenios de colaboración o algún tipo de convenio además de los que ha citado. En relación con los proyectos de cercanías, que usted ha citado algunos, de circulación prácticamente del centro de las ciudades, si existe dentro de la compañía algún plan concreto de cercanías y qué conciertos o qué aproximaciones se han hecho con gobiernos autonómicos, ayuntamientos, Renfe, porque en muchos casos operan conjuntamente en el entorno metropolitano de las ciudades, etcétera.

Otro de los grandes objetivos que ustedes se fijan es el de crear una compañía más rentable y, según los presupuestos que nos plantean para 2010, llama mucho la atención que la cifra del resultado de la entidad para el año que viene 2010 es una pérdida de 37.102.000 euros, que es superior a la cifra de negocio para ese mismo año, según sus propias previsiones, que llega a los 36.171.000 euros. Esto no ocurrió en 2008 ni es previsible que ocurra en 2009, cómo es que va a ocurrir este desfase tan grande en el año 2010. Señor Villalba, convendrá conmigo en que es una extraña manera de mejorar la rentabilidad de la entidad. En relación con esto, también me gustaría que me comentase cuál es la deuda de FEVE a día de hoy, cuál es la deuda prevista al final del año 2009 y la deuda prevista al final del año que viene 2010.

Y finalmente y para terminar esta primera intervención, también me interesa mucho conocer su opinión sobre un asunto importante sobre el que ha hecho una referencia en su primera intervención, pero me gustaría que se ampliase en la medida de lo posible un poco más. Dada la antigüedad de los trazados, las vías de FEVE suponen en muchos casos auténticas barreras a las estructuras urbanas de muchas ciudades y ustedes, como ha dicho en su primera intervención, están desarrollando y adquiriendo compromisos de soterramiento de vías y estaciones en numerosos lugares, yo le agradecería que me detallase todo lo que pueda —si no es posible esta tarde, que me remitiese la documentación— los siguientes proyectos. Las obras de soterramiento que se están realizando en el área del hospital de Basurto y del barrio de Rekalde en Bilbao, el soterramiento que se está haciendo en Gijón, el soterramiento de Langreo, el proyecto de soterramiento que hay para las vías de FEVE y la estación en Torrelavega, la ordenación de los espacios ferroviarios en la ciudad de Santander y en el arco de la Bahía y el proyecto que existe para la ciudad de León, y cómo se van a financiar. Algunos de estos proyectos ya están a punto de concluirse como el primero que he citado,

pero cuál es el esquema de financiación con el que suelen realizar estos proyectos. Y, de momento, nada más.

El señor **PRESIDENTE:** Para intervenir en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO:** Bienvenido de nuevo a esta casa, a esta Comisión de Fomento, para explicar a los diputados y diputadas un trabajo espléndido, con previsión de futuro, como es el plan estratégico 2009-2012. Agradezco la comparecencia.

Este plan estratégico tuvo la fortuna de verlo, he querido recordar al hilo de la intervención del portavoz del Partido Popular, en un casi monográfico de la revista de FEVE, pero estoy de acuerdo con el portavoz del Partido Popular que cualquier otra documentación que se necesite sea aportada a este Congreso de los Diputados y, por tanto, que todos tengamos la oportunidad de ver con el máximo detalle posible el desarrollo del plan estratégico que usted ha señalado.

Quizás se pueda ver lo hecho por FEVE de una manera intuitiva, viendo cuál es el trato que los presupuestos generales del Estado de 2010 le dan sobre todo en las enmiendas del primer partido de la oposición, del Partido Popular. Es verdad que hay una enmienda a la totalidad de la sección 17, pero FEVE citada en el titular y en el desarrollo de la enmienda a la totalidad, FEVE no aparece argumentado prácticamente más que en cuatro palabras y, por tanto, deduzco que el Partido Popular no ha encontrado a la hora de argumentar su enmienda a la totalidad a la sección del Ministerio de Fomento, la sección 17, ninguna argumentación potente achacable a FEVE para que se retiraran los presupuestos en esta sección. Las escasas enmiendas parciales que hay vienen a demostrar que se considera que Ferrocarriles de Vía Estrecha está siguiendo una línea de actuación razonable.

He tenido ocasión de ver planes estratégicos de otras empresas públicas y me parece que este plan estratégico ha sido hecho con una visión extraordinariamente ambiciosa desde el punto de vista de las metas y de los objetivos, y los objetivos, que pueden parecer de pequeña cuantía en una empresa histórica como es FEVE, como la evolución de viajeros, aumento de kilómetros de 8,9 por ciento, aumento de los clientes en trenes turísticos del 7,4, puntualidad a conseguir en cercanías el 95 por ciento y por encima del 80 en regionales y en mercancías, y una fiabilidad de casi el 100 por ciento, son objetivos que hay que señalar como importantes. Lo mismo que, desde el punto de vista de la excelencia operativa, el que los gastos totales se puedan reducir un 16 por ciento, los gastos de personal un 2 por ciento, o un 11 por ciento de menos en el número de empleados me parece que son metas y objetivos ambiciosos que demuestran que el equipo directivo de FEVE quiere innovar, quiere hacer una empresa competitiva, quiere hacer una empresa donde la productividad sea la marca

de la casa, como ellos dicen después, como misión del propio plan estratégico, y usted lo ha venido a recoger. La misión es prestar un servicio público de transporte, de viajeros y mercancías, moderno, seguro, de calidad y comprometido con el medio ambiente con el menor costo económico posible para el Estado. Y al hilo de esa misión le voy a hacer algunas preguntas que me gustaría que me aclarara.

La previsión que hace el plan estratégico, y usted lo ha repetido en su intervención para el 2012, es llegar a un plan de inversiones de un total de 616 millones de euros, tanto en infraestructuras, en mercancías, en cercanías, en regionales. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Me gustaría que especificara la división de los costos en mercancías y cercanías y regionales, cuál es la distribución, qué tipo de material nuevo y qué tipo de infraestructuras tiene previsto acometer para llevar adelante la inversión prevista hasta la suma total, hasta el 2012, de esos 616 millones de euros que me parece es muy significativo.

Me resultaría también interesante como portavoz en este tema del Grupo Socialista, el desarrollo del ERE de 2008 en cuanto a la contención del número de empleados y cuál es el objetivo de consecución al personal afectado por el ERE de 2008, y si han metido también objetivos de absentismo, con el fin de que la empresa funcione en cuanto a sus recursos humanos de una manera precisa y consiguiendo los objetivos de una empresa moderna.

Recientemente en su comparecencia para los presupuestos, el portavoz de RENFE-Operadora, cuando le preguntábamos sobre las subvenciones a la explotación, nos decía que él no tenía nada que ocultar, él da un servicio, el Estado le fija unos precios, unos objetivos y unos lugares a donde tiene que llegar y prestar el servicio con una cuantía y unos horarios y al hilo de todas esas peticiones del Gobierno, del Estado, había que compensarlo mediante unas subvenciones a la explotación. La previsión que tiene este plan estratégico es de un crecimiento anual en torno al 2,8 por ciento, hasta el año 2012, pero a mí me gustaría saber si le ha repercutido en esa visión de subvenciones la austeridad de los presupuestos de 2010, que ha afectado prácticamente a todas las empresas públicas en poca cuantía pero en alguna; de qué manera ha habido una distorsión, una separación entre lo que había previsto en el plan estratégico y lo que realmente aparece en los presupuestos de 2010 que estamos en estos mismos momentos tramitando.

Alguna pregunta más por curiosidad, porque sé que esto va con un desarrollo más a medio y largo plazo. El portavoz del Grupo Popular ha llegado a decir que para él la alta velocidad ahora mismo no estaba en carga y no le llegaba a preocupar, pero un plan estratégico aunque sea hasta el 2012, tiene que empezar a mirar hacia el futuro. En qué medida el presidente de FEVE, de Ferrocarriles de Vía Estrecha, piensa que puede evolucionar su empresa a la vista de los desarrollos de los nuevos corredores de alta velocidad que se están previendo por

parte del Ministerio de Fomento, del Gobierno, y que están reflejados en unos casos desde el PEIT o van a venir reflejados en la revisión del PEIT cuando se apunta que se va a hacer de forma inmediata, que se está realmente en la posición de revisarlo. A mí me gustaría saber cómo puede coexistir Ferrocarriles de Vía Estrecha y si el plan estratégico ha previsto esa coexistencia entre las altas prestaciones, la alta velocidad y un sistema histórico que cuenta con muchos años a su espalda, como es el métrico que lleva FEVE.

Le agradezco su presencia, su buen trabajo demostrado con las cifras de resultados, lo que no debe ser óbice para que se siga trabajando en la misión de un ferrocarril para todo el norte, para Murcia, Castilla y León allí donde está, moderno, seguro, de calidad, comprometido con el medio ambiente. Por tanto, enhorabuena por su presencia aquí y por su trabajo en este plan estratégico.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder a los distintos grupos parlamentarios tiene de nuevo la palabra el señor presidente de FEVE, señor Villalba.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROVIALES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Villalba Álvarez): Agradezco la intervención a los dos portavoces en nombre de sus respectivos grupos parlamentarios, que han sido intervenciones preocupadas al fin por nuestro plan estratégico, por el presidente de esta compañía y también por su futuro. Comienzo pidiendo excusas a ambos portavoces porque es verdad que no está justificado que haya retrasos en la aportación documental que se nos pide y yo sabré qué es lo que ha motivado ese retraso. Sí les puedo garantizar que he tenido una preocupación especial, porque he sido parlamentario y sé lo que es esperar respuestas, para que cuanto antes se brinden, se ofrezcan a quienes realizan una tarea parlamentaria las respuestas y las explicaciones que piden. Tengo un dato que les doy: hemos triplicado el número de respuestas parlamentarias al Congreso en este año en el que llevamos gestionando la compañía, más de 150 respuestas sobre 40 de años anteriores, teniendo constancia en ambos casos del mismo número de preguntas, por lo tanto tratamos de ser ágiles. Se me dice, no lo pongo en duda porque usted está muy seguro de ello, que sí se le ha enviado, aunque con mucho retraso, así se me dice, el plan estratégico. No lo pongo en duda, pero le doy a usted con seguridad como buena su afirmación y le pido disculpas por el retraso en la documentación. Ahora sabemos que hay un interés en los grupos por FEVE, más allá, en fin, de lo que en nuestra revista figura, y todo aquello que sea medianamente importante no tenga la menor duda que se lo trasladaremos en el futuro con inmediatez y prontitud.

Me pregunta el señor Martínez Sieso prácticamente por toda la historia de FEVE, pasado, presente y futuro,

que de dónde sale una compañía que tiene ese nombre, que es verdad, y que tiene esa función y esa definición sobre todo. Bueno, eso lo hace fundamentalmente la orografía de su tierra, la orografía y las circunstancias de Santander, de Asturias, del País Vasco, de Galicia hicieron imposible en su momento que se implantara un tren, el tren convencional de Renfe con un ancho de 1,60 metros entre sus ruedas. ¿Por qué? Porque no podían girar, porque no podían adaptarse al terreno, porque no podían transportar mercancías y porque no podían llegar a puertos, y se optó por un sistema, por cierto, que no es extraordinario ni excepcional, que está extendido en todo el mundo, que figura en Europa, que figura en toda Hispanoamérica, en parte de África y en el Japón, señor Martínez Sieso, y ahí entenderá por qué son más estrechas también las vías. Se trata de aprovechar el espacio, nada más, en el Sudeste Asiático y por cierto, regiones y países todos con los que tenemos una excelente relación y que tienen la mejor imagen de la compañía más allá de los problemas coyunturales por los que FEVE ha pasado y que usted ha citado. Ese es el origen de FEVE, la necesidad de utilizar un tren en circunstancias sobre todo geográficas, orográficas complicadas, donde Renfe no podía hacerlo y toda la periferia española utilizó esta vía, la vía métrica, la vía de un metro. Hoy FEVE solo tiene 1.200 kilómetros de vía porque la España democrática y el traspaso competencial a las comunidades autónomas la fraccionó, pero FEVE estaba en Cataluña, estaba en la Comunidad Valenciana, estaba en Baleares, estaba en Andalucía, está en Murcia y estaba en Galicia y está en Galicia. Por lo tanto, todo el anillo periférico ferroviario de España se trazaba en línea métrica. Esa es la razón histórica de por qué todavía tengamos nuestro tren funcionando y funcionando bien. Usted dice que es un tren, es verdad, que ha tenido muchas carencias y yo se lo reconozco. El último cuarto de siglo pasado para el ferrocarril en general y para el ferrocarril métrico en particular, en España, en Europa y en el mundo, no fue bueno; no fue bueno porque hubo una especie de olvido del ferrocarril y se volvió a impulsar con gobiernos de uno y otro signo en España. Se olvidó, y con gobiernos de uno y otro signo en España tal vez se recuperara esa apuesta por el ferrocarril una vez que se ha tenido la convicción de que es el transporte más competitivo, más limpio, menos contaminante y más cómodo tanto para viajeros como para mercancías.

Lo que sí le digo es que desde 2004 el nivel de inversión de los dos últimos gobiernos de España con FEVE supera prácticamente en un cien por cien el nivel de apuesta de los gobiernos anteriores. Hablamos de pasar de una inversión presupuestaria entre 50-60 millones de euros que apenas daba para arreglar dos vías, a inversiones que superan los 100 millones de euros, los 120 y que en algún caso, como es el que consta en nuestro plan estratégico, que llegará en el último año de su extensión, seguramente a 160-170 millones de euros. Le digo otra cosa, así y todo será insuficiente, porque el nivel de modernización de la compañía es muy exigente y ya

contesto a alguna de sus dudas porque no me entendió seguramente.

Vamos a invertir este año el cien por cien de lo presupuestado, exactamente igual que hicimos el año anterior, el cien por cien. Por lo tanto, nuestros 120 millones de euros estarán gastados en diciembre de este mismo año, pero además de esos 120 millones de euros se ha gastado el Ministerio de Industria 60 millones de euros para soterrar Langreo, los dos kilómetros últimos de FEVE a la entrada de Sama de Langreo y de La Felguera, 60 millones de euros, y 75 millones de euros la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción de un buen número de soluciones alternativas a pasos a nivel hoy existentes. Mire, ya le digo, solo 25 de ellos transcurren en un solo municipio, Llanes, que es el municipio de España donde hemos presentado el plan, que más pasos a nivel tiene de toda Europa, que más pasos a nivel, superando el centenar en un solo municipio. Pues bien, esos 25 los afronta en una propuesta que sin duda es modélica la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, que aporta en este y otros planes 75 millones de euros a nuestra inversión. Por lo tanto yo he sumado, señor Martínez Sieso, 60 más 75 más 120 y me salen perfectamente las cuentas que a usted no le salían.

No sé si somos la joya del Ministerio de Fomento, pretendemos ser una empresa que cumple con su obligación que es la de transportar viajeros, llegar a tiempo, hacer unas buenas cercanías, ser serios, ser competitivos y enseñar. Estamos en este momento firmando convenios con prácticamente todos los países que son muchos, del mundo, que tienen vía estrecha, muchísimos kilómetros de vía estrecha, por cierto, en muchos de ellos vía estrecha donde transcurren los trenes con cierta velocidad, no es la alta velocidad española, no es el AVE, pero son trenes que circulan en Australia, en Japón y en Sudáfrica a 160 kilómetros hora, eso sí, en trayectos rectos. En radios como los nuestros, que usted conoce bien, que en algún caso superan los 190 grados, comprenderá usted que no se puede ir rápido y por lo tanto no se pueden hacer trayectos ágiles y veloces entre Ferrol y Bilbao. Eso lo saben los ciudadanos, que no cogen un tren de FEVE para hacer ese recorrido; lo cogen para ir a su puesto de trabajo, lo cogen para ir al pueblo que está al lado, para ir de Gijón a Oviedo, de Pola de Laviana a Gijón, de Avilés a Mieres. ¿Me entiende? Nuestro trayecto fundamentalmente dirigido a viajeros es un trayecto de cercanías, y nuestros 12 millones de viajeros medios en los últimos años, son viajeros que van de Bezana y Torrelavega a Santander o en sentido inverso, los que se acercan a Bilbao, los que se acercan a León desde cualquiera de los puntos más cercanos o hacen algún otro tipo de cercanías. Los trenes regionales de verdad, tal y como hoy nosotros los entendemos, son para recorridos más bien turísticos y en ese sentido estamos utilizando el Transcantábrico, para otros que tienen que ver seguramente con la formación, con el estudio, etcétera, y algunos otros de carácter nostálgico,

porque por mucho que mejoremos nuestra infraestructura, el recorrido que usted ha citado evidentemente no es una oferta llamativa para ciudadanos ni pretende serlo. Por lo tanto nosotros transportamos mercancías, las mercancías tienen relativa prisa y cumplimos con ellas, señor Martínez Sieso en trayectos largos. Llevamos bobinas del País Vasco a Asturias y llevamos madera de cualquiera de los puntos de FEVE allí donde se necesitan y finalmente carbón en un sentido y otro incluso hasta la central térmica de La Robla en León. Y pasajeros en el conjunto de nuestras cercanías, pero así y todo estamos mejorando. Queremos reducir minutos en esas cercanías, queremos ofrecer trayectos más cómodos y ha visto usted, lo va a ver en el plan, que tenemos ratios de puntualidad muy altas. Queremos incrementarlas y si es posible, que no lo es, llegar al grado de exigencia que era de un cien por cien.

No quiero entrar en un debate que usted ha esbozado aquí, el debate de la alta velocidad en el Cantábrico. No me compete a mí ni yo quiero en este momento arrojarme papeles ni argumentos que no tengo. Mi obligación es defender los intereses de FEVE y por lo tanto usted sabrá si es posible o no, si hay espacio o no para trazar, si hay posibilidades financieras o económicas o no, para trazar un tren de alta velocidad entre Ferrol, entre Galicia y Santander, que es lo que usted ha planteado.

En todo caso sí queremos y lo he explicado aquí, que FEVE sea el mejor tren posible, que reduzca esos tiempos que usted ha citado, que sea competitivo y que en aquellos tramos en que pueda hacerse corrija trayectos actuales que impiden que la velocidad de los nuevos trenes pueda ponerse en efecto en muchos de sus puntos. Por lo tanto, el estudio de las tres universidades junto con el que va a hacer con toda seguridad el propio Ministerio de Fomento, nos dará un plan nuevo, un plan de inversión para el corredor norte, para el ferrocarril de vía estrecha, FEVE, en el corredor del Cantábrico, que nos hará sencillamente mejores. Esa circunstancia y otra no menos importante, que es la aprobación de nuestro estatuto y nuestro reglamento en el plazo que sea, obligará sin duda —por eso hemos acortado el espacio, el horizonte de este plan estratégico— tomar decisiones en el futuro. Entretanto, tomamos las que hemos podido, todas muy ambiciosas, todas igualmente ambiciosas, todas con retos importantes contenidos en cada una de las áreas; por cierto, áreas que tienen, si usted ha leído, que estoy seguro de que sí, en el plan estratégico una definición perfecta, división por división, área por área, y ese área contiene no solamente los objetivos que se trazan en el plan, sino lo que van a costar esos objetivos y frente a ellos los ingresos posibles, con lo cual hace el balance y al final le da a usted el resultado. De forma que a partir de la página 24-25 del plan estratégico usted puede ir al área de comunicación o al área de gestión de mercancías o al área de recursos humanos y verá un estudio pormenorizado de ingresos y de costes, y verá el resultado final. No supone para nosotros ningún problema, ha sido un

buen trabajo realizarlo y hoy cualquier empresa sabe que su departamento tiene que tener muy visible el funcionamiento anual desde el punto de vista económico de su rentabilidad.

Hay alguna sugerencia que está hecha, yo creo que por encargo. Trasládele al señor Ayala que efectivamente vamos a trabajar en Cartagena y antes de fin de año con toda seguridad haremos dos cosas. Firmará el Ministerio de Fomento un convenio, un protocolo con el Ayuntamiento de Cartagena y con la Región de Murcia para extender el tranvía o mejor dicho para realizar los proyectos iniciales, a fin de extender el tranvía no solo hacia Cartagena ciudad sino también hacia La Manga del Mar Menor. Por lo tanto esa es una buena noticia y nosotros en previsión de que esto sea así, ya vamos a definir el pliego adecuado para licitar la construcción de tres tranvías destinados a convertir los 20 kilómetros que nosotros tenemos de conexión de Cartagena a uno de sus puntos metropolitanos, Los Nietos, en tranvía y por lo tanto, ser los primeros en dar ese paso a fin de que la comunidad y la propia ciudad de Cartagena sigan a continuación. Esa es una buena noticia y espero que en un futuro próximo podamos asistir a la firma de ese convenio.

Es verdad que el horizonte de 2012 supone para nosotros un reto importante y también en lo económico. Aun así, si usted repasa esa cifra, la cifra que dibujamos como óptima, 52 millones de ingresos para ese año, en relación con el conjunto del presupuesto y mucho más con el conjunto de gastos, sigue siendo pequeña, apenas ocupa un 42 por ciento de nuestro margen operativo. Así y todo supone crecer 11 puntos sobre el 31 por ciento que tenemos hoy de ingresos económicos en relación con nuestra situación y por lo tanto de margen operativo.

Es verdad que este año no ha sido un año bueno, lo he dicho al principio, ha repercutido negativamente en todos los transportes públicos y privados de España, en Renfe, en cualquier compañía de aviación, en cualquier compañía de transporte privado que usted conozca, etcétera. Nosotros hemos descendido solo el 6 por ciento en el número de viajeros, que es un buen dato, entre comillas, comparativamente hablando, y mantenemos el número de toneladas transportadas. Es verdad que hemos tenido que adecuar los precios a la situación del sector, porque nosotros hemos querido seguir funcionando con las empresas de Cantabria, también con las de Asturias y las del País Vasco, no dejarlas tiradas en momentos en que no podían pagar la misma tarifa, el mismo precio que en años anteriores. Entonces, con un buen criterio, la dirección de la empresa y respaldada por el consejo de administración acordó rebajar las tarifas, adecuarlas a la situación de cada empresa para mantener el mismo número de toneladas transportadas y lo estamos manteniendo. Incluso el año que viene tendremos un millón de toneladas más como mínimo, fruto del convenio que hemos firmado con ENCE, para transportar madera y papel en un sentido y en otro, de la factoría a El Musel y viceversa.

Es una cifra importante, que a nosotros nos supone ir cumpliendo objetivos, pero si la pregunta de usted era, en fin, y lo deduzco de su argumentación crítica, para saber si en algún momento nosotros podemos equilibrar resultados y costes, le digo que no. Si la pregunta es si en algún momento rentabilidad en FEVE como objetivo significa tener superávit, ya le adelanto que no, será imposible. Será imposible en trenes que recogen a una o dos o tres personas en algún punto de nuestro trazado; teniendo 94 plazas en sus coches, transportan a tres personas, y es sin embargo un reto social que no podemos eludir ni lo puede eludir el Gobierno de la nación en ningún momento. Comprenderá usted que con esas medias de transporte que le estoy citando es muy difícil lograr objetivos económicos de rentabilidad máxima, pero sí de cierta rentabilidad, ahorrando en el gasto, invirtiendo bien, procurando en todo caso hacer el servicio más inteligente posible. Eso significa también llegar a acuerdos con las comunidades autónomas. Usted me ha preguntado qué convenios, además de los que antes cité, tenemos con comunidades. Al menos que yo recuerde ahora dos, uno con el Principado de Asturias para compensar el déficit producido en FEVE por formar parte del Consorcio de Transportes del Principado de Asturias y otro con la Junta de Castilla y León, que financia generosamente, tengo que decirlo, una línea absolutamente deficitaria a la que he hecho referencia antes, que es la cercanía de León, no León y los núcleos más inmediatos, sino la cercanía de León en sus últimos 90 kilómetros, desde Guardo, donde todos los días a las seis de la mañana coge un viajero el tren y solo un viajero el tren, pero eso sí, todos los días, hasta la ciudad de León. Ese déficit, entendible y comprendido, lo financia la Junta de Castilla y León desde que se recuperó el trayecto León-Guardo en los años primeros de este decenio.

En todas las comunidades autónomas estamos en los consorcios de transportes que se han formado y tenemos la voluntad de seguir en ellos, sabiendo que a veces nuestro ejercicio comporta resultados deficitarios, lo adelantamos ya en los presupuestos. En los últimos años es imposible equilibrar cuentas y planteamos ya al Gobierno, que lo acepta así, un ingreso, un situación deficitaria que siempre corregimos positivamente para los intereses de FEVE y por tanto del Estado. Nunca se llegó en los planteamientos iniciales, que han estado en torno a 30-32 millones de euros de déficit de nuestras cuentas en el año 2008; afortunadamente se ahorró considerablemente por una buena gestión derivada sobre todo de la contención del gasto, hasta situarnos en niveles del 24-25 millones de euros de déficit definitivo, un mal resultado pero sensiblemente mejor que el previsto inicialmente y exactamente igual va a pasar este año. Tendremos mejores cifras a final de año que las inicialmente consideradas, y ese es el objetivo en el que estamos trabajando.

Sí es verdad que tenemos una deuda financiera importante como casi todas las empresas públicas, pero menor

que la media, por así decirlo. Estamos en un nivel de endeudamiento del 43 por ciento sobre nuestros recursos propios, vamos a seguir endeudándonos para hacer inversión en el año 2010 y el objetivo es, y eso pretendemos, que cuando nuestro reglamento y nuestro estatuto se aprueben por el Consejo de Ministros y se pacte un contrato-programa, el conjunto de la deuda financiera que ahora asciende a 370 millones de euros sea asumido, como en su momento se hizo también con la empresa Renfe, por parte del Estado y nos ahorremos una partida importante, que es la que hace frente a amortizaciones y a intereses de capital, que supone prácticamente unos 30-32 millones de euros, y que por lo tanto es la que se lleva gran parte o la totalidad del déficit que antes anuncié. Por lo tanto, hasta que eso no se produzca, nosotros seguiremos funcionando bien, con cierta precariedad, sobre todo acogiéndonos a créditos, el último lo vamos a firmar con el BEI, en condiciones ventajosísimas, pero por muy ventajosas que sean las condiciones, es verdad que sigue habiendo un crédito. El mejor crédito posible es el que no existe y eso se producirá cuando el contrato programa se firme entre FEVE y el Estado.

Me pregunta el señor Pezzi sobre el Estado de FEVE, sobre la distribución por áreas de nuestra inversión. Es verdad que a infraestructuras dedicamos 400 millones de euros, lo he dicho antes, 150 para material, fundamentalmente para la renovación de nuestro parque, también para otras inversiones, y hay 70 millones dedicados a inversiones diversas, gran parte de ellas tienen que ver con la dotación de nuevas tecnologías a nuestras áreas y al conjunto de nuestros trabajadores. La modernización de nuestros talleres, la puesta en marcha de las escuelas de formación, etcétera. Un estudio pormenorizado ya de todas y cada una de esas cifras que haría extenderme mucho en esta comparecencia. Con mucho gusto se las voy a enviar a ambos portavoces, si no les importa. Sí les digo que la aprobación del ERE hace dos años contemplaba una afectación de a 200 trabajadores, era prácticamente el 10 por ciento de la plantilla; a día de hoy estimamos que este 31 de diciembre pueden estar ya incluidos en el ERE, 100 trabajadores, por lo tanto la mitad del objetivo último de ese expediente. Como saben, hay una reposición prevista del 25 por ciento, luego estamos intentando rejuvenecer nuestra plantilla, a la vez que hacemos un ajuste de las necesidades de nuestros recursos.

No hemos tenido ninguna dificultad en este presupuesto para cumplir con los objetivos que correspondían al año 2010 dentro del plan estratégico. Por lo tanto, tenemos una aportación estimable del Ministerio de Hacienda para nuestros gastos de personal y otra no menos estimable para nuestros gastos de explotación, que se parece sensiblemente a la de años anteriores. En todo caso esperamos que en años sucesivos, gracias al el pacto con el Gobierno de España, esa aportación sea mayor y que al menos la deuda financiera pueda ser sumida por el Ministerio de Fomento o por el de Hacienda

o bien se nos compense con cantidades adicionales para hacer frente a esa deuda.

Es verdad que la puesta en marcha, que la llegada del AVE a Galicia y Asturias fundamentalmente nos va a afectar, no sabemos todavía en qué medida tiene que ver con nuestro trazado, tendremos que hacer compatible nuestro recorrido habitual con las decisiones que se tomen en su momento, con los proyectos respectivos, pero con mucho gusto nos supeditaremos a ellos. Yo creo que no va a haber ninguna dificultad en que esto sea así. Es verdad que nuestra conexión, fundamentalmente entre Avilés y Gijón y el nudo ferroviario de FEVE en torno a La Coruña y Ferrol, puede quedar afectada, pero hoy por hoy no se sabe en qué medida puesto que los proyectos respectivos no están terminados.

Estas me parece que eran sustancialmente las preguntas más interesantes, o al menos que yo recuerde. Puedo haber omitido algunas, con mucho gusto responderé en un segundo turno.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): De nuevo tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Martínez Sieso.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Señor Villalba, muchas gracias por sus explicaciones. Acepto sus disculpas, pero realmente no me ha llegado el plan estratégico y estoy empezando a dudar de que el que yo tengo sea exactamente igual al que tiene usted, porque está cifrando una serie de detalles sobre costes por áreas y demás, de los cuáles yo no dispongo de una copia del plan estratégico que he conseguido bajar de Internet.

En cualquier caso, históricamente, lo que es todo el diseño de la red de Ferrocarriles de Vía Estrecha está condicionado por cómo surgió el ferrocarril en España, pero es que me está usted diciendo que lo que pretende FEVE es concentrarse, que es importante, en el transporte de cercanías y en el transporte de mercancías. Entonces ¿Qué pasa con la conexión ferroviaria con el corredor del Cantábrico? ya lo he dicho con anterioridad, que no es usted el responsable, le he preguntado su opinión, no me la ha querido dar, pero es que toda la cornisa cantábrica, desde Ferrol a Irún, queda pendiente de conexión por una red de alta velocidad, de la que ya en su momento, en el año 2003, el Gobierno del Partido Popular licitó y adjudicó los estudios informativos de esa línea de alta velocidad, con un plazo de ejecución de esos estudios informativos de 24 meses. En 2003. Yo no niego que, dadas sus infraestructuras, en cercanías y en mercancías lo estén haciendo razonablemente bien. Lo que le digo es que simplemente que FEVE como un instrumento de transporte ferroviario en la cornisa cantábrica de largo recorrido no es un instrumento válido, no es un instrumento útil para el siglo XXI. Quizá no me quiera responder o no me quiera dar su opinión sobre esto, se lo tendremos que preguntar al señor ministro.

En relación con el plan estratégico hay una cuestión fundamental por encima de las previsiones de inversión,

por encima de las previsiones de facturación o de ventas de la compañía, por encima de todas las previsiones que se contemplan, me gustaría que me contestase a esta pregunta de verdad: si cuando ustedes aprueban el plan estratégico a comienzos del año 2009, ya que la presentación tiene lugar a mediados de febrero de 2009 en Llanes, si cuando ustedes aprueban ese plan estratégico tienen en el horizonte, consideran, es un elemento a la hora de definir ese plan estratégico lo que me está comentando de la separación de los negocios, de la división en dos de FEVE. ¿Se imagina usted un plan estratégico de Renfe el año anterior a producirse la separación entre Renfe y ADIF? ¿Qué virtualidad puede obtener? ¿De un año? Ni siquiera de un año. Por lo tanto, la respuesta a esa pregunta me parece que es fundamental y tengo la sensación de que cuando ustedes plantean el plan estratégico no estaban pensando en la separación de negocios dentro de FEVE.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista no va a intervenir el señor Pezzi: Tiene la palabra para responder al señor Villalba.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Villalba Álvarez): Vuelvo a decirle que transmito mis disculpas y en todo caso, pues sí, procuraré entender o que se me den explicaciones de qué ha pasado con esa respuesta que se trataba de una traslación de documentación. Siete meses después la tiene usted pero no es defendible.

En todo caso, ha hecho usted dos preguntas. A una no puedo contestarla salvo en algo que yo puedo conocer, hablaba del Cantábrico. Usted dice que hay un estudio informativo ya licitado y adjudicado, supongo que estará ya entonces entregado. Lo que sí le digo es que no hay, me atrevo a sugerir que no consta en el Ministerio de Fomento, la aportación de ningún estudio informativo terminado por ninguna empresa en torno al corredor del AVE del Cantábrico, no lo hay. No sé si usted lo tiene, si lo ha visto, si dispone de ello. **(El señor Martínez Sieso: Lo he pedido y no me lo han dado.)** Si el antiguo ministro sí lo tiene o está en alguna dependencia, no lo sé. No puedo decirle, sé que no consta de ninguna forma, como tampoco constan algunas otras aseveraciones parlamentarias de las que yo fui testigo en torno a otros corredores viarios y ferroviarios, donde se aseguraba que había proyecto, pues muchos años después, algunos años después, en el corredor del Duero, en la Ponferrada-Orense, etcétera, resulta que no había aparecido nada, ni una memoria, ni un anteproyecto, y mucho menos un estudio informativo serio. Entonces, yo creo que no lo hay y también da la impresión de que la construcción o no de un AVE del Cantábrico exige otras reflexiones y otros protagonistas y no FEVE. Nosotros tenemos que hacer nuestro papel lo mejor posible y, repito, es verdad que nuestra relación sobre todo con los viajeros hoy es

fundamentalmente cercanías, no renunciamos a ser un buen tren regional. Para eso necesitamos lo que he dicho antes, un plan específico de mejora de nuestro trayecto, de supresión de túneles, de adecuación de vías, de duplicación también donde sea posible de vías, etcétera. En fin, tardaremos tiempo y emplearemos mucho dinero, o lo hará el Gobierno o los gobiernos de España que crean en esa posición, pero hoy por hoy tenemos que ajustarnos a nuestro recorrido y nuestro recorrido es profundamente sinuoso, delicado, y en muchos trayectos y en muchos fragmentos de nuestra línea ciertamente preocupante. Nosotros debemos hacer con la mayor profesionalidad posible nuestra tarea, y en ello estamos. El plan estratégico tiene como función ser mejores en infraestructura, ser mejores en nuevas tecnologías, el ser mejores en todos los aspectos, en fin, que conforman el funcionamiento de un ferrocarril, que son muchos, muy variados y muy específicos.

Hace una pregunta sobre el plan estratégico y la división de funciones. Tendrá oportunidad usted de leerlo ahora, no tenga la menor preocupación, que si en 2010 nosotros no tenemos, ya le adelanto, una solución semejante a la de Renfe. Operadora ADIF, no la tendremos, porque no somos una compañía de ámbito estatal propiamente dicha, somos una compañía regional, de varias regiones pero regional. Más bien nuestra solución se parecerá a otros ferrocarriles de un ámbito parecido al nuestro en Europa incluso en España, es decir, donde no vamos a perder la relación unos y otros, los que se encarguen de la operación de los que cuiden nuestras vías y nuestras estaciones. Aun siendo así, le quiero decir que, aunque en 2010 se produzca la aprobación por el Consejo de Ministros de la solución definitiva del estatuto y reglamento de FEVE, nosotros no tendríamos que cambiar un ápice la redacción de este plan estratégico, porque ya en el plan, cuando lo lea usted lo verá, en el plan área por área, están definidos perfectamente su funcionamiento, sus ingresos, sus gastos y, por cierto, y atribuida a cada uno de ellos la aportación prorrateada de los gastos generales, como es lógico. Por lo tanto, numéricamente, desde el punto de vista contable, desde el punto de vista de la inversión, que es una parte importante del funcionamiento y el futuro de la empresa, está todo preparado para asumir ese futuro del que antes hemos hablado, señor Martínez Sieso.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Martínez Sieso, para su aclaración.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Simplemente una aclaración y es que en lo que se refiere al AVE del Cantábrico, la licitación y adjudicación del estudio informativo no es un rumor, es una cuestión que está recogida en el Boletín Oficial del Estado, tanto la licitación como la adjudicación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Agradecemos al señor Villalba su comparecencia en esta

Comisión y hacemos un descanso de unos minutos para dar entrada a la siguiente comparecencia. **(Pausa.— El señor presidente ocupa la Presidencia)**

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA GENERAL DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA (MAESTRE MORENO), PARA INFORMAR DE LA CONSTITUCIÓN Y DE LOS OBJETIVOS DE DICHA AGENCIA. (Número de expediente 212/000431.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la Comisión de Fomento con la segunda de las comparecencias que tenemos a lo largo de esta tarde. Nos acompaña doña Isabel Maestre Moreno, que es la directora general de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea Española, AESA, a la que quiero, en nombre de todos ustedes y de la Mesa, darle muy cordialmente la bienvenida y deseándole suerte. La bienvenida porque es la primera vez que comparece en esta Comisión. Le comentaba que queríamos que hubiera comparecido durante el debate presupuestario, pero no pudo ser, no pudo ser porque no estaba en el listado de autoridades que tiene el presidente Bono y que nos traslada para las comparecencias. Se trata de una agencia de seguridad nueva, como todos sabemos, y la tenemos aquí porque don Pere Macias había pedido su comparecencia y se decidió en la reunión de portavoces. Le damos la bienvenida y le deseamos mucha suerte en su responsabilidad. El formato que vamos a tener para esta comparecencia es el que ya conocen ustedes. Interviene la directora general de la Agencia de Seguridad Aérea, luego intervendrá don Pere Macias y los demás grupos que pidan la palabra, habrá una segunda intervención de la compareciente, una réplica de ustedes, y cerrará ya finalmente la Comisión en el día de hoy la directora general. Por tanto, doña Isabel Maestre, tiene la palabra para su exposición.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Comparezco ante esta Comisión a petición del Grupo Parlamentario Catalán, Convergencia y Unió, para informar sobre la constitución y los objetivos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

No quiero comenzar mi discurso sin antes agradecer la invitación a esta Cámara por parte de este grupo parlamentario con el fin de compartir con ustedes nuestro proyecto. En esencia expondré en la misma línea que ayer el presidente de esta agencia lo hizo ante la Comisión de Fomento del Senado, por lo tanto quizá sea repetitiva para aquellos que ya la conocen. No obstante, me parece oportuno que conozcan de primera mano este proyecto, así como los pasos ya dados en este primer año hacia una modernización de la Administración aeronáutica española.

Dentro de los objetivos del Gobierno, como SS.SS. ya saben, se ha establecido la seguridad aérea como eje prioritario y estratégico de actuación en el transporte

aéreo. La agencia nace el día 20 de octubre de 2008, con la celebración de su primer consejo rector, que es el órgano máximo de gobierno de la misma, es decir, hace un año aproximadamente. Entre otras decisiones el Consejo Rector me nombró como directora de esta agencia, órgano ejecutivo de la misma y responsable de su dirección y gestión ordinaria.

La Ley 28/2006, de 18 de julio, de agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, autorizó la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. En cumplimiento de lo previsto en dicha ley, el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, aprueba el estatuto de la agencia. En este estatuto se consagra un nuevo modelo de gestión, que se caracteriza por un desdoblamiento de la autoridad aeronáutica. En dicho modelo se define la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como el organismo al que le competen como grandes líneas de trabajo las siguientes: el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil, la protección al usuario del transporte aéreo y la evaluación de los riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

El transporte aéreo, como dice el estatuto de la agencia, reviste una importancia estratégica para España, tanto por las comunicaciones internacionales y la vertebración y cohesión territorial, como por su contribución a la actividad económica, al desarrollo de la industria turística y a la generación de empleo. El reto se condensa en los siguientes aspectos: mejorar continuamente la seguridad del transporte aéreo y la calidad de los servicios, conseguir un desarrollo del transporte medioambientalmente sostenible, fomentar la presencia internacional de España en el sector del transporte aéreo y dotar a la autoridad de instrumentos no sólo jurídicos sino también organizativos para llevar a cabo sus competencias. Como elemento clave para la modernización de la autoridad aeronáutica, el objeto de la agencia es la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo, navegación aérea y seguridad aeroportuaria. Asimismo, debe llevar a cabo las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de la seguridad en este modo de transporte, entendiendo con ello que la garantía de competitividad y seguridad necesaria en el sector, exigen una administración que preste servicios con un alto nivel de calidad, una administración que disponga de autonomía y flexibilidad en su gestión y que, al tiempo, esté sujeta al control de eficacia y responsabilidad por el cumplimiento de resultados.

Para el cumplimiento de dicho objeto, la agencia se guía por los siguientes criterios de actuación. El primero preservar la seguridad del transporte aéreo de acuerdo con los principios de las normas vigentes en materia de aviación civil. Segundo, promover el desarrollo y establecimiento de las normas aeronáuticas nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como de los procedimientos para su aplicación. Tercero, promover

una cultura de seguridad en todos los ámbitos de la aviación civil. Cuarto, proteger y defender los intereses de la sociedad, y en particular de los usuarios velando por el desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficaz y eficiente, accesible, fluido, de calidad y respetuoso con el medioambiente. Y quinto y por último y también vital, desarrollar sus competencias atendiendo a las necesidades de la aviación civil, en términos de calidad, eficacia y eficiencia y competitividad.

Con toda esta información, señorías, quiero exponer que el dinamismo del sector aeronáutico y su constante evolución tecnológica, exigen que la autoridad aeronáutica civil disponga de instrumentos reguladores que permitan dar respuesta ágil a las dificultades que la seguridad aérea plantea. Por ello, señorías, como parte de las actuaciones de la agencia hacia el exterior, es decir, hacia el ciudadano, llevamos un año trabajando, siguiendo dichos criterios para definir y aprobar sus objetivos estratégicos. Los objetivos estratégicos de la Agencia son los que expongo a continuación. El primero, mejorar la seguridad del transporte aéreo. Segundo, prestar un servicio eficaz, eficiente y de calidad. Tercero, proteger los derechos de los pasajeros y cuarto fomentar el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

A continuación les introduzco un poco más en detalle sobre estos objetivos estratégicos. En cuanto al primer objetivo de la agencia, mejorar la seguridad del transporte aéreo, el concepto de seguridad está integrado por dos aspectos, la seguridad operacional, que normalmente lo conocemos por su palabra en inglés *safety*, y la seguridad ante actos de interferencia ilícita como secuestros, terrorismo, etcétera, que en inglés se denomina *security*, en castellano tenemos una única palabra. Sobre seguridad operacional este concepto implica una larga cadena de revisiones y comprobaciones para optimizar la seguridad en cualquier avión que despegue de un aeropuerto español. La seguridad empieza ya en el diseño de un avión e implica fabricantes, compañías aéreas, personal aeronáutico, aeropuertos y sistemas de navegación aérea y control de tráfico. Tanto la parte técnica de los aviones como las empresas que los diseñan y fabrican, han de estar certificadas. En este proceso la agencia estatal verifica el cumplimiento de la normativa con inspecciones continuas y otras actuaciones, y la Agencia Europea de Seguridad Aérea, lleva a cabo la certificación de las empresas de diseño de aeronaves. Las compañías aéreas también tienen que estar certificadas para poder operar y regularmente se someten a auditorias. Además para que un avión sea puesto en servicio es necesario aprobar y supervisar un programa de mantenimiento específico que implica inspecciones y controles continuos.

Por otra parte, técnicos de mantenimiento, controladores aéreos, pilotos y tripulación de cabina, se certifican y examinan periódicamente. Los programas de formación y las escuelas y centros de instrucción también deben estar certificadas. Sin embargo, la seguridad aérea no acaba aquí. También se auditan e inspeccionan los

aeródromos y los sistemas de navegación asegurando un desarrollo seguro y ordenado del tráfico tanto en tierra como en aire. Todas estas tareas de certificación, auditorias, inspecciones, revisiones y aprobaciones las realiza esta agencia. Estamos intensificando y mejorando la calidad en todos y cada uno de estos procesos.

Sobre seguridad ante actos de interferencia ilícita, lo que había denominado *security*, la seguridad aérea es una cuestión que debemos abordar, implantar y desarrollar con el resto de los países de nuestro entorno. En la actualidad los controles de acceso en los aeropuertos españoles a los pasajeros responden a una estrategia común de seguridad. Su regulación se sustenta en normativa y acuerdos internacionales. La normativa europea, de obligado cumplimiento, busca una mayor seguridad para todos. La agencia vela por su cumplimiento intentando que sea compatible con facilitar y no obstaculizar la movilidad de los ciudadanos. En este aspecto la agencia también aporta su experiencia dentro del esquema de Europa, en la armonización de los niveles exigidos de seguridad con terceros países. La agencia está trabajando con mucho rigor y con mucho esfuerzo en este ámbito en colaboración con el Ministerio del Interior. Trabajamos en la búsqueda del equilibrio entre seguridad y respeto a los derechos de los ciudadanos, agilizando el tránsito de los viajeros en los puntos de control.

Respecto al segundo objetivo de la agencia, prestar un servicio eficaz, eficiente y de calidad, les puedo decir que este principio se ha visto reflejado a su vez en el estatuto de la agencia, siendo uno de los criterios por los que debe regir su actuación según se recoge en la exposición de motivos de la Ley 28/2006, de agencias estatales para la mejora de los servicios públicos. Debemos satisfacer las necesidades y demandas ciudadanas con el nivel de calidad que en estos momentos la sociedad exige. Para conseguirlo, entre otras actuaciones, estamos trabajando en la implantación de un sistema de gestión de calidad, sistema que abarca la totalidad de los ámbitos de actuación de la agencia en sucesivas fases. Actualmente estamos inmersos en la primera fase de implantación de este sistema. Por ello, señorías, debo trasladarles que la alta dirección de la agencia está comprometida con una política de calidad. El modelo a implantar está de acuerdo con los modelos hoy en día definidos para el sector público, de conformidad con el marco general para la mejora de la calidad establecido en la Administración General del Estado.

Como tercer objetivo estratégico, la agencia protege los derechos de los pasajeros. Durante los próximos dos años la Agencia Estatal de Seguridad Aérea tiene entre sus objetivos llevar a cabo la máxima difusión de los derechos de los pasajeros, entre los pasajeros en general, las compañías aéreas y los organismos con competencias en materia de consumo. Las principales herramientas que utilizamos son las inspecciones comerciales y el análisis de las quejas y reclamaciones presentadas por los pasajeros.

Como cuarto y último objetivo estratégico, la agencia fomenta el desarrollo sostenible del transporte aéreo. En el siglo XXI, señorías, no se puede entender el desarrollo del transporte aéreo sin la sostenibilidad con el medio ambiente, y la agencia pretende adelantarse y tener una visión proactiva en esta materia. Nuestro reto en el corto plazo es mantener el crecimiento del transporte aéreo sin incrementar sus efectos sobre el medio ambiente. A medio plazo la agencia pretende disminuir sensiblemente la incidencia de todos los impactos medioambientales procedentes del sector aéreo. Para ellos es fundamental en este ámbito la colaboración con todas las partes implicadas. En este sentido la agencia articula este marco de colaboración dentro de una estrategia de reducción de ruido en aeropuertos y emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, con especial énfasis en la lucha contra los efectos del cambio climático, problema de máxima prioridad en la agenda de este Gobierno y en la que nuestra agencia pretende ser líder en la identificación e introducción de nuevas medidas.

En este objetivo estratégico llevamos adelante las siguientes actuaciones. Con el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino colaboramos en varias iniciativas, entre las que puedo destacar la implantación del comercio de emisiones como medida más eficiente desde el punto de vista coste-beneficio para la lucha del cambio climático y el acuerdo marco entre los ministerios de Medio Ambiente, Fomento e Industria para la búsqueda de nuevas estrategias de reducción de ruido y emisiones.

También trabajamos con AENA y con otros interlocutores. La agencia apoya el plan para la compatibilidad de las operaciones del entorno aeroportuario que se anunció el pasado 13 de octubre de este año. Con las compañías aéreas y las asociaciones se apoya activamente el Observatorio de sostenibilidad de aviación como foro de encuentro y marco de análisis y de divulgación de posibles soluciones tecnológicas, operacionales y de medidas de mercado. Estamos dando soporte técnico con fabricantes en foros nacionales e internacionales sobre los programas de investigación en marcha, programas que permiten transitar hacia un transporte aéreo plenamente sostenible.

Todos estos objetivos estratégicos de la agencia, señorías, están reflejados dentro del contrato de gestión, todo ello dentro del marco jurídico establecido en la Ley de Agencias Estatales. En la actualidad la agencia está en fase de desarrollo y aprobación de su primer contrato de gestión que tendrá una vigencia de dos años. Asimismo la agencia se compromete a lograr los objetivos de eficiencia y de impacto que figurarán año tras año en su contrato de gestión, que le da su condición de agencia estatal. La clave de este contrato es el cumplimiento de objetivos claros, medibles y orientados hacia la mejora en la prestación del servicio al usuario y a la sociedad. El modelo de gestión implantado por la agencia debe equilibrar los principios de autonomía y de control y responder al principio de responsabilización por resul-

tados. Responsabilizar por resultados implica *parametrizar* los objetivos a través de planes y programas de actuaciones que junto a unos indicadores con metas anuales nos proporcionan la trazabilidad de la actividad de la agencia.

A continuación les quiero proporcionar los datos de nuestros efectivos. Actualmente la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en España, AESA por sus siglas, tiene 386 efectivos apoyados por 230 que actúan como personal especializado en virtud de encomiendas de gestión. En total, más de 600 personas. Dado el carácter técnico y especializado de las competencias asignadas a la agencia y la necesidad de dotarse de personal experimentado en el ámbito de sus funciones, se establecen en el propio estatuto mecanismos de incorporación de este personal a través de concurso oposición en el que se valora la experiencia previa en el sector. Esta medida tiene carácter excepcional durante los dos primeros años desde la fecha de puesta en funcionamiento de la agencia, dentro de la previsión de aumento de plantilla para el próximo año, se prevé la incorporación de otros 147 efectivos, entre los que habrá profesionales de alta cualificación.

Durante este primer año de la Agencia, entre otras destacan las siguientes actuaciones de gran calado. Oficina virtual, que permite a los ciudadanos y a las compañías aéreas la realización telemática de actuaciones administrativas y la emisión de certificados en cumplimiento de la Ley 11/2007, de 22 de junio, sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos. Este acceso se realiza a través de la página web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La puesta en marcha de los primeros servicios horizontales propios de la agencia, la gestión interna económica y la gestión propia de los recursos humanos. Esta gestión interna proporciona mayor agilidad a la organización, que al final se traduce en un mayor dinamismo de sus actuaciones. Apoyo en el desarrollo y aprobación del Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de inspección aeronáutica. De acuerdo con el mismo la agencia está elaborando los procedimientos requeridos en las actuaciones inspectoras de la agencia. He referido a las actuaciones tanto del personal propio como del personal proveniente de las encomiendas de gestión. Por último no quería dejar de mencionar la implantación de elementos que componen el programa de seguridad operacional del Estado. Las competencias sobre seguridad operacional están compartidas entre la Comunidad Europea y los Estados miembros. Por ello la Agencia Europea de Seguridad Aérea, por sus siglas EASA, ha creado un grupo de trabajo con la colaboración de los Estados miembros para la elaboración de un programa europeo de seguridad operacional. Este programa desarrollará los elementos que corresponden a las competencias comunitarias y será complementado por los programas estatales de seguridad, SSP (State Safety Program) de los Estados miembros, que abordarán los elementos correspondientes a

las competencias que mantienen las autoridades nacionales.

En el caso de España, la agencia está participando activamente en la elaboración del programa europeo con sus expertos más especializados, a la vez que se han empezado los trabajos para elaborar el programa español. Simultáneamente nuestra agencia ha puesto en marcha varios de los elementos de identificación y gestión de riesgos que se incluirán en dicho programa. Entre estos elementos destacan el sistema de notificación de sucesos, los comités de seguridad de operadores aéreos, los programas de indicadores de compañías de transporte aéreo, trabajos aéreos, aeropuertos y navegación aérea y el comité de expertos de seguridad aérea. A su vez, los operadores aéreos y en general todos los proveedores de servicios, deberán tener un programa de gestión de la seguridad, Safety Management System (SMS) cuyos requisitos están siendo elaborados por la Agencia Europea de seguridad Aérea y serán promulgados mediante reglamento de la Comisión. El desarrollo del programa estatal de seguridad (SSP) se basa en los principios básicos de gestión de la seguridad, identificación y gestión de riesgos y aseguramiento de la seguridad aérea. Este programa es el puente que vincula los procesos internos de los sistemas de gestión de la seguridad de las compañías aéreas y proveedores de servicio con los objetivos y procesos tanto internos como externos definidos a nivel estatal en materia de seguridad aérea. España está en la vanguardia con los países que están liderando esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para formular su posición y preguntas tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán señor Macias.

El señor **MACIAS I AURAU**: Saludo y doy la bienvenida a la señora directora general. Como quien dice, celebremos el primer aniversario de la señora Maestre como directora general de AESA. Nuestro grupo, preocupado por los temas de seguridad aérea, solicitó su presencia ya hace unos cuantos meses, pero este es un buen momento en el cual, después de un año, ya puede empezar a entreverse por dónde va a caminar la gestión de esta agencia. Nuestro grupo cuando formuló esta petición de comparecencia siempre han defendido la figura de las agencias, en tanto en cuanto es una fórmula ágil de prestar un servicio público; especialmente nos gusta, pero nos gusta que las agencias actúen realmente como agencias y que, según palabras de la propia señora directora general, tengan una autonomía de gestión notable y una responsabilidad de resultados, que no acabemos encubriendo una estructura funcional más. Por tanto yo creo que es bueno que desde el Parlamento ejerzamos esta función de control.

Usted ha hablado de que su figura de relación con el Gobierno, contrato de gestión, va a ser una figura importante. Mi grupo cree que esta figura que la relaciona a usted con el Gobierno debe ser, como los contratos

—programa de otras empresas públicas, vigilada u controlada por el Parlamento. Usted cobra para tener esta responsabilidad. Nosotros cobramos para evaluar la eficacia de estas agencias y por tanto para nosotros este contrato de gestión va a ser enormemente importante. Ya sé que en esta Comisión, el señor presidente lo sabe perfectamente, tenemos mucho trabajo, pero debería ser un ritual anual que los presidentes o directores generales de las agencias o entes públicos vinieran aquí a dar cuenta sobre la base de todos estos parámetros que contienen estos contratos— programa, en su caso contrato de gestión, que vienen aquí a dar cuenta. Yo creo que es una responsabilidad importante y desearía que esto pudiera hacerse. En cualquier caso me parece positiva la apelación que usted hace a este documento que supongo que no está aún redactado. Le pediríamos que la Comisión, el Parlamento por tanto, el Congreso de los Diputados, las Cortes, tuviera este documento en el momento mismo de su aprobación para que pudiéramos hacer nuestra función de control, repito, que creo que es importante.

Mientras tanto me va a permitir que le formule algunas preguntas y le voy a pedir ya de entrada disculpas en función de la dualidad entre su organismo y la propia Dirección General de Aviación Civil, que subsiste y no sé si tiene razón de ser. Nuestro grupo y creo que la totalidad de los grupos a partir incluso de una PNL aprobada ayer le están pidiendo al Gobierno que en pro de la austeridad no duplique elementos. No sé si hay esta duplicación de elementos, pero en cualquier caso, si yo formulo alguna pregunta sobre la que usted dice que no es de su competencia, ya llamaremos al director general de Aviación Civil para que venga a dar cuenta y le pido disculpas por anticipado.

Un primer capítulo son temas con relación al personal. Usted ya ha dado algunos datos de personal, 386 que tiene, más 147 que espera que el año que viene puedan incorporarse. Yo no la he entendido. Usted dice que van a llevar a cabo mecanismos de concurso oposición con carácter excepcional durante dos años, ¿Quiere decir que durante dos años van a hacer esto, luego ya no lo van a hacer, que es un tema temporal? Me gustaría que esto quedara clarificado. También me gustaría saber si es para sustituir a parte de las personas que tienen estas encomiendas de gestión o seguirá manteniendo estas personas que tienen estas, en fin, estas encomiendas. Usted sabe perfectamente que fue objeto de debate en el seno de esta Comisión a raíz del análisis de la actuación del Ministerio de Fomento en ciertos temas. Por lo tanto, creo que esto es importante. Le pido que nos diga si sobre este personal, supongo que es cualificado, hay dificultades objetivas para seleccionarlo o contratarlo. Me parece que este es un tema importantísimo dada la magnitud de lo que le pedimos a este personal.

En segundo lugar, me va a permitir usted que hagamos un poco de benchmarking. Parece ser que la CAA, su homóloga británica tiene una alta consideración por estos mundos de Dios. Me gustaría que, modestamente, se

comparara usted y me dijera sobre todo si ustedes han seguido modelos CAA o no, porque hay otros modelos que no vamos a citar, que son malos modelos. Parece que en este mundo el modelo CAA es un modelo que vale la pena tener en cuenta y me gustaría que desde este punto de vista usted nos diera alguna referencia.

Otro tema sobre el que me interesa saber si ustedes están trabajando se refiere a los trabajos aéreos, donde se produce un número importante de accidentes e incidentes. Según los datos de la Ciaiac, se han producido en diez años más de 300 incidentes. Estamos por desgracia en los primeros niveles a nivel europeo y la pregunta si aquí ha habido alguna actuación preferente en este campo donde hay una cierta preocupación por parte de los profesionales que trabajan en el sector.

El señor ministro nos informó hace poco en la Comisión y usted sabe perfectamente que la obligación de realizar certificaciones en relación con los aeropuertos. Usted no es AENA, usted es AESA y por tanto usted tiene una función, creo que lo ha dicho, de certificación también de los aeropuertos. Desde este punto de vista, quisiera saber qué planificación exacta hay en esta cuestión. Este es un tema que vamos a tener que seguir de manera muy importante y me gustaría que desde el cumplimiento del anexo 14 de la OACI, nos pudiera dar cuenta de lo que se está haciendo y de la previsión. El señor ministro creo recordar que dijo que Barajas estaba ya al caer, o que ya estaba a punto y que luego iban a seguir los demás. Creo que es lógico que se empiece por el que tiene más actividad, pero sería tranquilizador que tuviéramos, no sé si es posible hoy, un programa de cómo se piensa cumplir con este anexo.

Otro tema que usted sabe que preocupa a los profesionales con relación al real decreto sobre tiempos de actividad y requisitos de descanso en el tema famoso de la fatiga de las tripulaciones, que sabe usted que se modifica en su parte q) y 16b). Nos gustaría conocer, un poco y sobre todo en cuanto al famoso informe médico sobre la fatiga, qué determinaciones piensa tomar. Con relación a esta cuestión usted sabe perfectamente que las compañías británicas son muy competitivas, algunas parece ser que van a ser socias de compañías españolas, otras son francamente competitivas, pero trabajan de forma importante en los aeropuertos españoles. Nos gustaría saber si nosotros vamos a tomar el mismo rumbo o vamos a tomar otro digamos más laxo en este tema, lo cual pudiera ser comprensible por la situación de las compañías aéreas pero no desde el punto de vista de la safety a la cual usted ha hecho referencia. Por tanto, a partir del famoso informe «Moebus» nos gustaría también que usted nos diera alguna información en este sentido.

En relación con los accidentes e incidentes nos gustaría saber si existe ya en AESA un mecanismo de seguimiento del cumplimiento de recomendaciones procedentes de la Ciaiac, si ya hay un protocolo establecido y si hay ya recomendaciones dirigidas a AESA por parte de la Ciaiac. Sabemos que algunas sí que existen

porque tenemos documentos, pero preguntemos si se están cumpliendo ya.

Hay un tema que preocupa también, sobre todo a los profesionales que están trabajando, que es el sistema de notificación de incidentes basado en la confidencialidad y desidentificación de las personas. Ya sabe usted que hay un cierto riesgo en relación, digamos, con la seguridad personal de estas personas, y hay denuncias de que existen compañías que no cumple ciertos protocolos y que no tratan bien a estos profesionales. A nosotros nos gustaría conocer cómo AESA está trabajando en esta cuestión. Nuestro grupo, como puede usted comprender, es un grupo que siempre ha tratado de tener en cuenta los legítimos intereses económicos de las empresas y por tanto a nosotros nos interesa que las empresas aeronáuticas españolas sean absolutamente rentables, pero lógicamente tenemos un input objetivo de orden mayor, que es la seguridad, y este es un tema que no es fácil de manejar, pero la transparencia en el manejo de estas cuestiones debería ser uno de los objetivos a los que apelaba desde el punto de vista de la actuación de AESA. En esta Comisión, a lo largo de este año hemos tenido que tratar temas muy desgraciados y este diálogo nuestro grupo no va a ser neutro, vamos a colaborar, vamos a mojarlos, pero también queremos que el Gobierno nos vaya informando de lo que se va haciendo.

Hay dos temas más. El cuanto al tema security, usted sabe que nuestro grupo hace pocas semanas planteó una interpelación y luego una moción que fue aprobada por unanimidad en relación a cómo se trata este aspecto en los aeropuertos. Nos gustaría también conocer la opinión de AESA en este sentido. Ya sabemos que aquí hay temas europeos, pero también sabemos que las normativas europeas son leídas de forma muy distintas en este caso por AENA, por el trato que da, incluso por distintos aeropuertos, es decir, las mismas normativas europeas resulta que hacen que en ciertos aeropuertos españoles todo el mundo se esté descalzando y en otros no. Más allá de conocer la opinión de AENA, nos gustaría conocer la de AESA, repito, a partir de esas cuestiones y sepa usted que esta también es una de las preocupaciones en las que nosotros hemos estado trabajando a nivel europeo en cuanto a nivel aeropuertos con el ahora cineasta señor Guardans, que antes era eurodiputado nuestro y ahora tiene otros cometidos más divertidos, pero tenemos una diputada, doña Mercé Pigem, que va a seguir este tema de forma muy importante y yo ya le solicito también la máxima colaboración con ella, puesto que este es un tema que creo que preocupa a muchos ciudadanos. Es una cuestión en línea con los derechos del pasajero, a la que usted ha hecho apelación. Creo que es una reivindicación muy importante y notable, a la que hay que dar respuesta, y en cualquier caso también le agradecería que ampliara la información que nos ha dado.

Finalmente paso al tema del ruido de los aeropuertos. Usted conoce perfectamente en relación con el aeropuerto de El Prat la existencia de controversias importantes. Creemos que el trato que han recibido algunos

ciudadanos, sufridores de este ruido, no ha sido ejemplar por parte de las autoridades del ministerio. Yo le pediría en este caso que se sea muy, muy, muy responsable, que se dé la máxima información, que se dé el mismo trato. En este caso se pide. que al aeropuerto de Barajas. En el aeropuerto de Barajas se están haciendo las cosas muy bien o bastante bien; en El Prat no se llega a este nivel. Nosotros hemos pedido ciertos informes que no se están dando por parte de AENA. Usted tiene que controlar a AENA y por lo tanto ya le anuncio que nosotros vamos a pedir que usted ejerza de controladora real de la actuación de AENA, porque los ciudadanos —estoy hablando de los municipios de Gavà, de Viladecans y de Castelldefels— se merecen el mismo trato que los ciudadanos de los municipios de alrededor del aeropuerto de Barajas que en estos momentos creo que tienen un nivel de protección por parte de las autoridades aeronáuticas superior al de aquellos otros ciudadanos.

Sé que son muchos temas, pero tenerla a usted aquí para nosotros es una auténtica suerte, iba a decir otra palabra, pero, en fin, en el «Diario de Sesiones» queda todo y no quisiera ser descortés en absoluto. Una vez más nuestro grupo le da la bienvenida, celebra este aniversario y desea que su función y la de AESA sea la que todos los ciudadanos demandan.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición en nombre del Grupo Mixto, Coalición Canaria, señor Perestelo.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ:** Señora directora general de AESA, sean mis primeras palabras para agradecer su comparecencia y la información que ha aportado hoy a esta Comisión. Entenderá que si para cualquier ciudadano es importante la seguridad aérea, alguien que vive en una isla y que toma todas las semanas un mínimo de tres o cuatro aviones, indudablemente le deseará los mayores éxitos en su gestión porque eso nos va a garantizar una mayor seguridad en las comunicaciones aéreas. Por tanto, mis primeras palabras tienen que ser de valoración positiva de la creación de la agencia, de los contenidos y objetivos generales y estratégicos que usted ha planteado en su comparecencia, indudablemente también con alguna duda sobre el tema de los recursos humanos, el personal y sobre todo lo que es la encomienda de gestión y la selección de personal que usted plantea como acceso a esos puestos de trabajo que se puedan generar en AESA valorando los méritos de haber prestado servicios anteriormente, que indudablemente tendrán que ir vinculados a las propias empresas que prestan estos servicios en forma de encomienda de gestión. Podría o podría no plantearse así.

Hay un tema que nos preocupa a todos y es el tema de las inspecciones y es bueno que podamos ir concretando sobre todo para no diversificar las opiniones y para tener una idea exacta por parte de los usuarios y una garantía en un aspecto tan importante como el de la inspección y es bueno no distorsionar la opinión de los

ciudadanos con datos que puedan ser diferentes. Antes el portavoz de Convergencia i Unió hablaba de la Dirección General de Aviación Civil y de la propia AESA, que pueden ser contradictorios, incluso es posible que alguna de las preguntas que le plantee sean del ámbito de competencia de la Dirección General de Aviación Civil o otro organismo del ministerio y no precisamente de AESA. Hace poco el ministro de Fomento hablaba de 11.000 inspecciones después de la creación de AESA. Sin embargo una nota de prensa de AESA la semana pasada hablaba de 6.505 inspecciones, luego hay una incongruencia que yo espero que usted pueda explicar en su intervención. Si leemos los Presupuestos Generales del Estado que ha presentado el Gobierno para su aprobación en las Cortes Generales con relación a AESA, nos habla de pasar de 1.303 inspecciones de los tipos seleccionados, efectuados en la pasada legislatura, a 4.709 que pretenden hacerse en esta, lo que implicará un 281 por ciento de incremento. Son datos que no concuerdan con los datos anteriores, es decir, con las 11.000 de que hablaba el ministro, con las 6.000 de que hablaba AESA y con los datos que ahora el propio Gobierno manifiesta en el documento presupuestario que en estos momentos se encuentra en esta Cámara en relación con AESA. Por tanto sería bueno conocer el dato cierto por parte de AESA y de su directora general sobre las inspecciones que se han hecho.

El tema de los inspectores originó polémica en la intervención con la anterior ministra. Fue un debate que apareció en muchos medios de comunicación, sobre todo por la vinculación de los inspectores y la función inspectora y el colectivo de inspectores sobre si formaban o no formaban un colectivo y había una organización de la inspección. Entonces las preguntas serían, las inspecciones de operaciones en vuelo realizadas por inspectores reguladas por el artículo 24 —sabe usted que la ley, en los artículos 24, 25, 26 regula la inspección— son idénticas a las actuaciones materiales propias de la inspección realizada por entidades colaboradoras con la inspección las reguladas en el artículo 26? Si son las mismas inspecciones las del artículo 24, con inspectores, que las de entidades colaboradoras de las que habla el artículo 26. ¿Cuántas inspecciones de operaciones en vuelo hechas por inspectores de operaciones se han hecho desde la creación de AESA? ¿Cuántas actuaciones materiales propias de la inspección se han hecho desde la creación de AESA? A día de hoy, ¿quién inspecciona a los pilotos y tripulaciones? ¿Son inspectores pertenecientes oficialmente a AESA o a Aviación Civil? En otra pregunta también que quería plantearle.

En relación con los aeropuertos, ya lo hacía también el portavoz de Convergencia i Unió, señor Macias, hablaba de que según el Real Decreto de mayo de 2009 por el que van a certificarse los aeropuertos españoles según la normativa de la OACI, se va a obligar a que se cumplan las normas de obligado cumplimiento del anexo 14 de la OACI.

La pregunta es qué va a pasar con las recomendaciones de dicho anexo ¿Es verdad que estas normas —no sabemos si le correspondería a usted o a Aviación Civil— de seguridad aeroportuaria las sacó la OACI en 2003, recomendando a los países miembros, entre los que está España, que estuvieran implementadas en 2005? Es una pregunta ¿Es cierto que la fecha que ha dado el Ministerio de Fomento para que estas medidas estén implementadas es 2016? Es otra pregunta que planteamos independientemente, ya digo, de que pueda contestar hoy a todas ellas, al que nos pueda dar esa información.

En todo caso quiero terminar como empezaba: mucha suerte, mucho éxito y sepa que va a contar con la colaboración de mi grupo parlamentario, de los dos diputados de Coalición Canaria, porque yo creo que a todos nos conviene mejorar la seguridad aérea.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ:** Muchas gracias, señora Maestre, por su comparecencia en esta Comisión, por la información que nos ha aportado y por la que seguro nos aportará en su próxima intervención. Mi grupo también quiere sumarse a la felicitación, igual que los demás grupos han hecho por su nombramiento como directora de la agencia. Es la primera vez que tenemos la oportunidad de hacerlo, y nos gustaría que quedara así constancia. También queremos desearle lo mejor en su responsabilidad al frente de la agencia; es evidente que si su gestión es buena la seguridad aérea va a mejorar, y desde luego eso es lo que todos nosotros queremos. Y también en este primer aniversario de la agencia me gustaría hacer constar nuestra felicitación a todos los que comparten con usted la responsabilidad y trabajan día a día en ella.

Nos ha informado en su comparecencia sobre la constitución, sobre los objetivos, pero es cierto que lo hace un año después señora directora, nos hubiera gustado haberlo conocido un poquito antes. Ha dicho que el director general de Aviación Civil ha estado en el Senado, no sé si esta mañana o ayer, y también nos hubiera gustado que, dada su condición de coordinador de todo lo que es el programa de la agencia, del programa de la seguridad aérea, al ser presidente y a su vez director general de Aviación Civil, hubiera comparecido aquí antes que usted porque no decirlo; es cierto que no hemos pedido la comparecencia, pero también podía evidentemente haberlo hecho él a petición propia.

También nos hubiera gustado que la agencia se hubiera constituido mucho antes de lo que lo ha hecho, máxime si tenemos en cuenta que la autorización legal para su constitución es de julio del año 2006, con la Ley de agencias para la mejora de los servicios públicos. Han tardado más de dos años, no la responsabilizo a usted en ninguna medida, pero el Gobierno ha tardado más de dos años en desarrollar la Ley de Agencias y en crear esta agencia que yo creo que hubiera servido para avanzar en

materia de seguridad. Luego por tanto lamentamos el tiempo perdido; como también lamentamos —lo tengo que decir con toda sinceridad por esa relación a que antes se referían también mis compañeros de compartir lo que es su actividad con el Parlamento; yo creo que hay que ser leal y decir las cosas, y sobre todo al principio es cuando hay que decirlo con toda honestidad— que la agencia precipitase su configuración a raíz de los tristes sucesos de Barajas. Eso ha ocasionado algunos problemas de puesta en marcha, ha habido incluso hasta que modificar el propio decreto del estatuto de la agencia porque en el mes de octubre del año 2008, ya se reconocía —que encima es la época de creación de la agencia— que no había ni medios humanos ni materiales para hacer frente a las responsabilidades asumidas.

Dicho esto, señora directora, tengo que decir que al Grupo Parlamentario Popular le parece muy oportuna la creación de AESA, como órgano técnico y especializado —usted bien lo ha dicho y la legislación así lo indica— para ocuparse y mejorar todo lo relacionado con el transporte aéreo —también usted se ha referido a ello— la evolución del transporte aéreo en los últimos años y las previsiones de futuro, así como que para la importancia estratégica España necesitaba un instrumento ágil y eficaz, un instrumento profesional, especializado, moderno, para ocuparse de su ordenación, de la supervisión y de la inspección, y yo creo que este modelo puede dar respuesta a estas necesidades.

Me voy a atrever a decirlo por qué no; igual que también ya de antemano he puesto en evidencia algunas críticas, pero también tengo que decir que nos parece muy adecuado su nombramiento. Yo no la conocía, he echado un vistazo a su perfil, nos parece adecuado, como nos parece adecuada la experiencia que aporta para el ejercicio de esta responsabilidad, que por cierto es compleja, difícil, como es lógicamente toda la seguridad del transporte aéreo pero, señora directora, el tráfico aéreo necesita de altas cotas de seguridad, necesita de confianza; estamos hablando de seguridad, de seguridad aérea, y por ello quiero además ofrecerle la colaboración de mi grupo, la colaboración incondicional, y ante el reto permanente de aumentar en todos los sentidos la seguridad aérea, pero también quiero decirle que vamos a tener oportunidad —la propia legislación marca que usted tiene que mandar un informe anual al Parlamento— de ir analizando toda su gestión de antemano. Igual que le digo una cosa, le digo que vamos a ser también muy exigentes en el cumplimiento de los objetivos de la agencia y de cumplimiento en España de los objetivos internacionales en la materia. Por tanto de antemano queremos confiar en usted, la animamos a que sea ambiciosa en sus objetivos y en su gestión, y también deseamos no vernos defraudados.

Ha hablado de objetivos estratégicos, genéricos; yo creo que ha hablado muy en general de los objetivos, posiblemente tampoco —por el tiempo que lleva funcionando la agencia— proceda entrar en muchos más detalles. Tampoco nosotros le habíamos marcado una

línea concreta para esta comparecencia. Nos ha hablado del contrato de gestión, y yo tengo que decirle sinceramente que he estado intentando buscar el contrato de gestión por todos los sitios, en la página web, pero no lo he conseguido, lo que sé del contrato de gestión —y también en forma superficial como usted nos ha indicado— es lo que nos acaba de decir; me gustaría, conocerlo porque esa es la hoja de ruta que lógicamente usted va a tener que seguir y la que nosotros vamos a tener, como decía el señor Macias, que ir analizando para ver si cumplimos los objetivos, y desde luego para ir controlando. Ya tenía que estar aprobado ese contrato de gestión, lo marca la ley, no sé si está o no está, yo solo digo que no lo conozco, luego usted si es posible me lo aclarará, al igual que también he tenido dificultades para llegar a conocer un plan concreto de acción anual, que también tenía que estar aprobado antes de febrero de este año.

Se ha hablado también aquí de presupuestos. Mi primera pregunta es si usted considera que los presupuestos de la agencia para el año 2010 van a ser suficientes para conseguir el pleno desarrollo de la agencia— que estamos en el desarrollo— y los objetivos que nos ha presentado. Nos ha dicho que se va a aumentar considerablemente su actividad. También lo dice la propia memoria de objetivos e indicadores de seguimiento del programa 455M, de regulación y supervisión de la aviación civil. Se va a aumentar considerablemente la actividad. Tengo que decirle que también veríamos frustradas en esta materia nuestras expectativas si la crisis económica condicionara en alguna medida el tema tan importante que tenemos entre manos, el tema de la seguridad aérea; coincido con mi compañero de *Convergència i Unió* en cuanto a esa posible necesidad de ambos organismos, no voy a entrar en ese debate, la Agencia de Aviación Civil y la propia AESA, pero ya veremos cómo va evolucionando la materia y podremos tener oportunidad de verlo; ¿Cree usted que dispone de los medios adecuados para ejercer la responsabilidad que tiene, según los presupuestos de la agencia? ¿Cree usted que tiene recursos suficientes para reforzar esa potestad inspectora de la que usted nos ha hablado y que aparece también en las memorias, que hace falta incrementar la inspección, el desarrollo pleno, como antes decía, de la agencia, esa contratación de personal, esa respuesta a la actividad aeronáutica, a esa industria y a esa tecnología que avanza a pasos agigantados en esta materia? La agencia tiene que evolucionar permanentemente, tiene que adaptarse a la evolución normativa y a los procedimientos del sector, lo ha dicho usted; es un órgano especializado precisamente para eso.

Ha hablado de que la agencia tiene personal experimentado y de alta cualificación; efectivamente así es, en la agencia hay personal cualificado y experimentado, pero hace falta más, usted lo ha dicho; lo ha fijado en 147 efectivos más profesionales de alta cualificación que se necesitan para el próximo año. No me ha quedado claro a mí tampoco si es además de los propios más los que

proceden de la encomienda, además 147, o si ahí va a jugar el juego de la encomienda y va a haber reducción de encomienda para dotar a la agencia de más personal propio.

Necesita la agencia incrementar cualitativa y cuantitativamente, pero sobre todo cualitativamente la supervisión y la inspección, las certificaciones, las auditorías, necesitamos inspectores y supervisores. En definitiva, como usted ha expuesto, son unos objetivos ambiciosos, sin embargo, señora directora, el presupuesto para la agencia para el año 2010 disminuye. Eso es lo que no acabamos de entender: que si estamos en plena implantación de la agencia, si tenemos estos objetivos tan ambiciosos, estos incrementos de actividad, cómo es posible que los presupuestos de la Agencia para el año 2010 disminuyan. A lo mejor usted cuenta con obtener algunos ingresos propios por otro lado, mayores a los presupuestados, incluso a lo mejor consecuencia de la inspección, ya que vamos a tener más ingresos en sanciones. Yo creo que tampoco ese debe ser el objetivo, sino supervisar, inspeccionar para mejorar y no para recaudar. Sinceramente, señora directora, creo que el reto, el objetivo que usted tiene por delante es difícil y va a ser complicado, precisamente por la escasez de medios y recursos que usted tiene.

Brevemente voy a referirme a algunas de las inquietudes del Grupo Popular. Efectivamente es un tema muy acotado el de la seguridad aérea, y básicamente todos coincidimos en la gran mayoría de lo que aquí se ha manifestado y yo lo voy también brevemente a poner de manifiesto. La primera inquietud que tenemos es el desarrollo pleno y efectivo de la agencia, hay que continuar desarrollándola para que actúe plenamente.

Otra de las inquietudes concretas que también se ha expuesto ya aquí es la promoción de la cultura de la seguridad del transporte aéreo; coincidimos plenamente en que ese debe ser un objetivo fundamental. Hay que ser ágiles en la implementación de esa normativa comunitaria e internacional, e incluso yo diría más, tenemos que anticiparnos a ella y poner en funcionamiento procedimientos o medios que puedan mejorar la seguridad. Por cierto tenemos curiosidad en conocer si es posible—sabemos que algunas cosas a lo mejor no son posibles en público, pero estamos en el Parlamento— el resultado de esa auditoría que EASA, la Agencia Europea, de Seguridad Aérea hizo a nuestra agencia española; el ministro recientemente en esta Comisión dijo que había habido una auditoría; si usted puede contarnos algo al respecto se lo agradeceré.

En materia de seguridad preventiva —también hemos tocado el tema todos los que hemos hablado, nos preocupa la escasa notificación de sucesos relacionados con las operaciones aéreas. Yo no sé si es, posiblemente sea, en parte por la falta de confidencialidad, por el miedo, porque no están motivados los profesionales del sector, por lo que sea, pero lo que es cierto es que es escasa la notificación de sucesos. Se necesitan potenciar los análisis y la evaluación de los riesgos de seguridad, y no

solamente me refiero a los accidentes y a los incidentes, que para eso hay un organismo dedicado a ello; me refiero fundamentalmente a los reportes de sucesos, que como he dicho son bastante escasos.

Nos preocupa, señora directora, igualmente el alto grado de encomiendas que aparecen reflejadas en los presupuestos, así como el alto número de asistencias técnicas externalizadas de la agencia; casi un 50 por ciento del presupuesto se dirige a encomiendas y a asistencias técnicas. Corrijame si no es así. Yo creo que la agencia debe ir dotándose cada vez más de personal propio.

También nos preocupa, señora directora, la competencia desleal en el sector, que puede influir en el tema que nos ocupa. Nos preocupa la operación límite que algunas veces se produce, y nos preocupan las inspecciones SAFA, que es donde hay determinados riesgos potenciales. Nos preocupa también el retraso en la regulación de la actividad del descanso de las tripulaciones de vuelo. Ya se ha dicho también aquí, señorías, que una persona —y menos una tripulación de avión— no puede estar en plenas facultades con 15 horas de trabajo al día. También —y ya se ha pronunciado unánimemente la Cámara— es necesario avanzar en compatibilizar la seguridad en los aeropuertos, la *security* con los derechos individuales de los pasajeros en relación al programa nacional de seguridad. Sobre esto hubo ya un acuerdo unánime de la Cámara pidiendo que así se actuara. Y cómo no, nosotros también estamos plenamente de acuerdo con usted en que hay que seguir avanzando en el desarrollo sostenible de la industria y en la reducción de CO₂.

Para ir terminando quisiera hacerle ya algunas preguntas más concretas sobre lo que acabo de exponer. El ministro nos dijo también recientemente que antes de fin de año se iba a aprobar el decreto de desarrollo relativo a las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad, así como los requisitos de descanso, dijo que iba a intentar buscar el máximo consenso. Yo quisiera saber si nosotros vamos a conocerlo antes de que lo veamos en el Boletín Oficial del Estado, y sobre todo si se van a tener en cuenta en ese decreto los informes científicos que hay al respecto, y qué es lo que está encima de la mesa en el proceso de confección de ese documento, en concreto el famoso informe Moebus.

Otra pregunta, señora directora, se refiere a la operatividad de los helicópteros. En concreto hace más de tres años tuvo lugar uno de los más graves accidentes de helicóptero que ocurrió en España, en el que fallecieron seis personas. Yo pregunto si disponemos ya de alguna recomendación por parte de la Comisión de investigación de accidentes, quisiera saber cuál es el resultado del expediente incoado por la Dirección General de Aviación Civil, y también cómo no si la agencia ha adoptado alguna medida cautelar al respecto.

Otro tema que ya se ha tratado y sobre el que yo quiero insistir es —y se lo pregunto— esa recomendación de la OACI, la Organización Internacional de Avia-

ción Civil, para que los países tuvieran aprobado antes de enero de 2009 el famoso programa de seguridad de Estado, el SSP, y realizados los requerimientos para la implementación de los sistemas de gestión de seguridad, SMS, que también algo ha dicho usted en su intervención. Quisiéramos saber si eso está, cuándo va a estar, ha dicho que está trabajando en ello desde el programa europeo de seguridad, y sobre todo si están definidas las prioridades de ese programa.

También quisiera preguntarle en qué situación se encuentra la implementación de los requisitos europeos de mantenimiento continuo de aeronavegabilidad, la denominada parte M; creo que también, aunque refiriéndose a los trabajos aéreos, se ha comentado ya aquí por algunos de mis compañeros.

Por último, y ya termino señor presidente, el ministro de Fomento el pasado 23 de septiembre hizo una serie de anuncios en esta misma Comisión, entre ellos al que antes me refería, que EASA había supervisado y auditado a AESA con relación al cumplimiento de sus regulaciones. Le reitero la pregunta, ¿puede decirnos algo al respecto? Dijo también que AESA estaba evaluando un nuevo plan de emergencias en Barajas, y que estaría concluido este mes de octubre; no sé si está terminada ya o no la evaluación del plan de emergencias, y también dijo que estaba impulsando las actuaciones relacionadas con las operaciones de helicópteros y las aeronaves de terceros países, no sé si puede darnos también algún dato al respecto; en relación a ese paquete de medidas que anunció para reforzar las capacidades de AESA, que creo que a la agencia le afectan unas 15 medidas, quisiera preguntarle también al respecto, y sobre todo cuál es la situación al día de hoy si es que nos puede aportar alguna información.

El señor **PRESIDENTE**: Ya para concluir esta primera parte de intervenciones de los grupos parlamentarios tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Buenas tardes señora directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Primeramente quisiera darle la bienvenida a esta primera comparecencia y a esta subcomisión, y agradecerle su extensa explicación de las funciones que realiza la agencia, porque para mí ha sido muy aclaratorio conocer las funciones que realiza la agencia, que es el instrumento de control y de recomendación, pero nunca lo es todo, eso de entrada.

Comienzo mi intervención con una afirmación de un profesor del MIT, Arnold Barnett, que cuando hablaba de fiabilidad en el transporte aéreo nos decía que hoy día la aviación en los países desarrollados, ha llegado a ser tan segura que un pasajero que tomase un vuelo nacional todos los días, tendría que viajar una media no de tres ni cinco, sino de 36.000 años antes de tener un accidente. Indico este dato a sus señorías para que se den cuenta de que hoy día el transporte aéreo se ha convertido en uno

de los medios más seguros del transporte terrestre. No obstante, cuando se produce un accidente suele ser catastrófico, y es objeto de un enorme impacto en la sociedad. Aún recordamos, todos tenemos presente el accidente ocurrido en agosto del año pasado. Pero, señorías, todos somos conscientes también del valor estratégico de este sector aéreo en nuestro país, y también de las dificultades por las que atraviesa hoy día este sector a nivel mundial. Por eso tenemos que ser muy cuidadosos para que sigamos trabajando en la seguridad y en la sostenibilidad del transporte aéreo. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la presidencia.)**

El Gobierno ya realizó un esfuerzo normativo en materia de inspección aeronáutica, en materia de seguridad operacional de los aeropuertos, y en materia de regulación de controladores. Pero era imprescindible la creación de la agencia, la AESA, para avanzar en un organismo específico y especializado con capacidad operativa para dar respuesta a los grandes retos que tiene la seguridad aérea, y también para poder incorporar las mejoras, las aportaciones de organismos como la OACI o la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea. Este impulso decidido lo hemos dado el Gobierno socialista especialmente a partir de 2004. Hoy ya tenemos una agencia para dar respuesta a estos grandes retos que, como ya nos ha dicho la señora Maestre, no son otros que aumentar en lo posible la seguridad y la calidad de los servicios en el transporte aéreo, proteger los derechos de los usuarios en este modo de transporte, y por último y no menos importante conseguir un desarrollo de transporte aéreo medioambientalmente sostenible, y que no dé perjuicio a los vecinos que están muchas veces alrededor de las grandes infraestructuras aeroportuarias.

Por tanto, AESA, la nueva agencia que asume parte de las funciones que viene haciendo hasta el momento, hasta hace un año la Dirección General de Aviación Civil es un instrumento que mejora y avanza en estos objetivos, y aquí, señora directora, quisiera que me dijera qué cambio de cultura conlleva la actual organización frente al antiguo esquema de la Dirección General de Aviación Civil, como prolongación de la actividad administrativa, y qué actividades desarrolla la agencia que no realizase antes la Dirección General de Aviación Civil. Así podemos ver lo que había y el plus, el valor añadido que supone la agencia. En los países más avanzados de la Unión Europea ya existen agencias que trabajan, junto con la Agencia de Seguridad Europea, en iniciativas comunes a escala europea para mantener la seguridad y la sostenibilidad del transporte aéreo. Aunque naturalmente las autoridades nacionales de cada país continúan ejerciendo la mayoría de las tareas operativas, como la certificación de productos aeronáuticos a particulares o el otorgamiento de las licencias de pilotos, por poner algunos ejemplos.

La Agencia de Seguridad Europea es la que elabora normas medioambientales a nivel europeo, y me refiero a esto porque el medioambiente en el sector de la avia-

ción es un factor en el que tendríamos que ir encontrando el equilibrio, tanto por el gasto que representa, el gasto en combustible, como por la contaminación y por el ruido; vamos a seguir trabajando para mejorar los niveles de estos conceptos.

La Agencia de Seguridad Europea elabora normas, supervisa a nivel europeo la aplicación uniforme de las normas a través de las inspecciones en los Estados miembros y proporciona la experiencia técnica especializada y la formación necesaria a los Estados miembros. Les digo todo esto, señorías, porque, a mi entender, la creación de la Agencia de Seguridad Aérea es un elemento clave para la modernización de la autoridad aeronáutica, y en esto creo que hemos estado todos de acuerdo, al menos todos hemos dicho lo mismo en este concepto. En un mundo globalizado y en continuos cambios tecnológicos era necesario dotar de mecanismos más ágiles para dar mejor respuesta a las necesidades actuales del sector aéreo, ayudando y no paralizando, como muchas veces ocurría, pero siempre con la seguridad como prioridad.

Cuando hablamos de seguridad, que siempre hablamos de seguridad aérea, estamos refiriéndonos a una serie de iniciativas en forma de normas, protocolos, etcétera, es decir, de tomar las precauciones necesarias para garantizar la seguridad de los pasajeros y la carga durante el vuelo. Por ello la agencia representa una garantía para los ciudadanos y ciudadanas. También es una garantía de competitividad y seguridad necesaria para el sector que la Administración sea de alto nivel, sea flexible y disponga de autonomía en su gestión, y al mismo tiempo esté sujeta al control de la eficiencia y responsabilidad para el cumplimiento de los resultados. Por esto estoy de acuerdo con ustedes que es bueno que hoy día tengamos a la directora de la agencia de seguridad para que nos explique qué está haciendo. Porque hay elementos, nosotros creemos que la agencia tiene que ser un punto de referencia técnico para la mejora de la seguridad y hay elementos políticos que tienen que salir de la agencia, a nuestro entender.

Creo que la agencia cumple, al menos por lo que yo he visto, con estos requisitos, va bastante al modelo británico. Usted no es funcionaria pero sí que proviene del sector aeronáutico, ya lo han dicho otros portavoces; cuando se formó la AESA el sector estuvo muy contento y cuando la nombraron a usted aún más, todo el mundo estuvo muy contento de que usted fuera la directora general, por eso me gustaría preguntarle hoy en día cuál es el reto de la agencia en el que usted tiene un interés preferente.

Yo creo que todos en general hemos estado de acuerdo, con diferentes matices, en que la seguridad es lo primero, aunque con la seguridad a veces entran otros conceptos, otras pasiones, por decirlo de algún modo, u otras dificultades.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para contestar a los comparecientes tiene el turno de intervención la señora Maestre.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Muchas gracias por sus palabras, la verdad es que han sido encantadores. Pero no solo quería darles las gracias por lo que he oído esta tarde aquí, quería darles las gracias a todos por el esfuerzo que se hizo en un momento dado, por todo el trabajo que llevó a cabo con la Ley de Agencias Estatales, la Ley de 2006, y por haber contemplado en aquel momento la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como futura agencia dentro de ese marco. Creo que es un acierto, el sector aéreo lo piensa así y yo, como profesional que provengo del sector, así se lo agradezco a todos ustedes.

Voy a empezar contestando a las numerosas preguntas que me han hecho. Ha habido algunas preguntas sobre los problemas que se ocasionan en las poblaciones que están en los entornos aeroportuarios, ha habido incluso un comentario sobre el aeropuerto de El Prat. Voy a desarrollar aquí todo lo que se está haciendo en este tema.

El pasado mes de febrero se creó un grupo de alto nivel para la compatibilidad de las operaciones aeroportuarias con el entorno. El objetivo principal de este grupo es consensuar un conjunto de medidas para reducir los efectos de esta actividad sobre el medio ambiente y sobre las poblaciones en el entorno próximo a los aeropuertos. La agencia estatal forma parte de este grupo, junto con AENA, la Dirección General de Aviación Civil, la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), la Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA), la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACETA), el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC), los fabricantes Boeing y Airbus. Bajo la supervisión de este grupo de alto nivel, un grupo técnico y un grupo de comunicación, ambos accionados ad hoc para la encomienda, ha trabajado sobre potenciales acciones en la línea del marco de actuación de cada uno de ellos. Como primer resultado clave, con el apoyo del sector aéreo, el pasado martes 13 de octubre el Ministerio de Fomento, a través de AENA, anunció el plan de acción medioambiental para reducir las emisiones acústicas y de CO₂ que generan las operaciones aeroportuarias. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Las principales mejoras que se prevén son las siguientes. Las medidas acordadas supondrán un ahorro de 25.000 toneladas en el consumo de combustible y una reducción de 75.000 toneladas en la emisión del CO₂ anual. En el plazo de un año todos los aeropuertos españoles implantarán las llamadas aproximaciones verdes en horario nocturno. Se refiere a las denominadas de descenso continuo, algo así como poner los motores del avión al ralentí y bajar hasta el umbral de pista. Se establecerán mecanismos para reducir desviaciones respecto a las rutas establecidas, esto es algo que ya estamos haciendo, la Agencia tiene la potestad sancionadora en materia de contaminación acústica y todas las denuncias que recibimos por este motivo, porque se ha desviado un determinado vuelo o un determinado avión de la ruta

preestablecida tanto en Barajas como en El Prat, nosotros hacemos los análisis con las grabaciones que se tienen en control de navegación aérea e incoamos los expedientes sancionadores correspondientes.

Se restringirá operar aeronaves ruidosas en los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Tenerife Sur, Valencia y Alicante. Las medidas, como ya les he dicho, son aproximaciones verdes, maniobras de precisión, restricción de las aeronaves ruidosas y, esto también quería decírselo, implantación de un sistema global de monitorización de ruido. AENA pondrá en marcha un sistema global de monitorado de ruido y seguimiento de sendas de vuelo durante 2010, que será accesible desde la página web de AENA y permitirá a cualquier ciudadano realizar un seguimiento de las trayectorias de las aeronaves y del nivel de ruido producido. Creemos que esto es bastante importante, que los ciudadanos conozcan cómo se están produciendo las maniobras en ese momento. Y también la implantación de vehículos eléctricos en los aeropuertos. Esto también es uno de los objetivos. La agencia está apoyando todo este plan, como ya les he dicho. Desde el pleno, desde el grupo de alto nivel, colaborando con expertos que tenemos en materias medioambientales en aviación y también en el grupo de comunicación.

Ha habido algunas preguntas sobre número de inspecciones que ha realizado la agencia. Efectivamente los datos que tienen no son incorrectos, en un caso se estaban midiendo las inspecciones realizadas en un año y en otro caso desde el 1 de enero hasta ahora. Tengo aquí los datos, en el año 2008 se realizaron 11.137 inspecciones; en el año 2009, a 30 de septiembre, llevamos realizadas 7.379 inspecciones. Las seis mil y pico eran con algún mes menos, pero eran dentro del año. Nosotros contabilizamos las actuaciones de inspección por años naturales, quizá por eso ha habido ese cambio.

Sobre el tema de las inspecciones me gustaría matizar que ahora mismo la agencia considera que no se trata de hacer un gran número de inspecciones, de incrementar el número de inspecciones. En los umbrales que tenemos, más este año que lamentablemente ha descendido bastante el tráfico aéreo, nos encontramos con un número de inspecciones bastante correcto para el tráfico que desarrollamos. Lo que queremos es mejorar la calidad de las inspecciones, eso es muy importante y lo estamos haciendo mediante el desarrollo de mejores protocolos y la estandarización entre todas las personas que trabajan en la inspección. Pero también me gustaría trasladarles, y aprovecho el estar hoy aquí, que la agencia está trabajando junto con países más avanzados en un nuevo modelo de supervisión, donde no solo se realizan inspecciones que las que ejecutamos ahora (realizamos inspecciones del producto, es decir, el vuelo, la aeronave, realizamos auditorías de procesos dentro de las compañías aéreas, los centros de mantenimiento, las escuelas de formación), sino que vamos mudando también a lo que se llama la gestión de los riesgos, a un sistema, que también ustedes han mencionado aquí, en el que la auto-

ridad analiza y gestiona todos los datos provenientes del sistema de notificación de sucesos, también de un sistema pionero que estamos montando sobre indicadores y ratios de compañías aéreas, que las compañías aéreas están aportando a este sistema, y utilizando todas las conclusiones de las inspecciones que realizamos. Todo eso se analiza a vista de pájaro y se detectan degradaciones o posibles áreas mejorables. Estos sistemas que son novedosos, todo el sistema de gestión de riesgos, SMS, SSP, todo lo que hemos hablado, es un modelo que está impulsando la OACI y la agencia considera que tenemos que caminar hacia ese modelo, sin olvidar lo que estamos haciendo hasta ahora, eso no se debe dejar de hacer, pero para la mejora continua en materia de seguridad aérea, tenemos que ir a estos nuevos modelos preventivos y predictivos, de detección de riesgos potenciales. Por eso en un futuro los planes anuales de actuaciones de la agencia no sólo contendrán inspecciones sino que también contendrá actuaciones en esto que les he contado.

Nos habían hecho otra pregunta sobre el personal que realiza las inspecciones. Las primeras mejoras que me gustaría destacar son las realizadas por la agencia en el ámbito de la inspección aeronáutica con el fin de mejorar la supervisión de la seguridad del transporte aéreo. Entre las acciones concretas de mejora que AESA tiene en marcha actualmente para responder al ejercicio de la competencia de gestión de riesgos en materia de seguridad, encomendada la misma a través de su estatuto, destaca la incorporación de personal especializado, que estamos denominando analistas, en estas tareas de vigilancia, el cual tiene como objetivo emitir recomendaciones como consecuencia del análisis de tendencias en relación con la gestión de los riesgos de esta seguridad.

También se ha hablado del apoyo de las sociedades instrumentales a la agencia. Como fundamento genérico, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, regula en su artículo 15 las encomiendas de gestión. Se trata de una herramienta para poder encomendar a otros órganos o entidades de la misma o de distinta Administración la realización de actividades de carácter material, técnico o de servicios de la competencia de los órganos administrativos o de las entidades de derecho público, por razones de eficacia o cuando no se posean los medios técnicos idóneos para su desempeño. Deja claro esa norma que la encomienda de gestión no supone cesión de titularidad de la competencia ni de los elementos sustantivos de su ejercicio, siendo responsabilidad del órgano o entidad encomendante dictar cuantos actos o resoluciones de carácter jurídico dan soporte o en los que se integre la concreta actividad material objeto de la encomienda.

La Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, en su artículo 41.n) y 24, ha modernizado el concepto de ejecución de obras por la propia Administración al regular las condiciones en que los

organismos o entidades del sector público pueden ser considerados medio propio y servicio técnico de la Administración. Senasa, que es la principal sociedad instrumental que nos apoya, tenemos también Ineco e Isdefe, algunas encomiendas, es una sociedad instrumental creada en el año 2001 que tiene el carácter de medio propio y servicio técnico en virtud del artículo 67 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

La disposición adicional cuarta de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, habilita a Senasa y a otros organismos o sociedades públicas que tengan la condición de medio propio y servicio técnico de la Administración del Estado a realizar, por encargo del Ministerio de Fomento y bajo su supervisión, actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica. La intervención de Senasa en la inspección aeronáutica se rige por la orden del Ministerio de Fomento 2140/2005, de 27 de junio, por la que se regulan los encargos a realizar por la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, Sociedad Anónima, para la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica y por el reglamento de inspección aeronáutica que se ha aprobado este año y al que me he referido en mi intervención.

Este reglamento no deroga la orden de Fomento anterior, es decir, no elimina ni reduce la colaboración de Senasa en la realización e inspecciones aeronáuticas, sino que, en garantía de las empresas y sujetos inspeccionados, ordena la participación de Senasa u otros entes instrumentales en la realización de inspecciones aeronáuticas. El reglamento delimita claramente las funciones de estos entes, regula la dirección y supervisión que ejerce la agencia sobre su actuación, en cada procedimiento de inspección determina los documentos que pueden producir en el desarrollo de sus actuaciones y finalmente protege el derecho de la audiencia del interesado en desarrollo de las actuaciones materiales de inspección realizadas por dichos entes instrumentales.

Había también algunas preguntas reiteradas sobre la subparte Q. Como saben, la subparte Q está incluida en el anexo 3, en lo que llamamos Euops, del Reglamento europeo 1899/2006, que regula por primera vez en Europa los tiempos de vuelo, de actividad y descanso para las tripulaciones de las aeronaves que antes se regían por las normas nacionales. Una parte importante de este reglamento se está aplicando desde el 16 de julio de 2008, fecha de su entrada en vigor, pero partes muy concretas deben ser reguladas por los países miembros hasta que se apruebe una regulación europea pendiente.

Con anterioridad a la entrada en vigor de la subparte Q, España ya tenía desde el año 1995 la circular operativa 16 Bravo, emitida por la Dirección General de Aviación Civil, en la que se regulaban ya los tiempos de descanso y de actividad de las tripulaciones. Por todo ello, conforme al Euops, a la subparte Q, España ya tenía contemplados todos los requisitos que pide en este

momento Europa para que sean regulados por los Estados miembros. No obstante, la Dirección General de Aviación Civil, en su momento, tomó la iniciativa de poner enfrente en una mesa a las compañías aéreas mediante las asociaciones de compañías aéreas, el SEPLA y el COPAC, el colegio profesional y el sindicato, para tratar de sacar un borrador de real decreto, para que no nos quedásemos con la circular 16 Bravo sino que avanzásemos en esta regulación, que fuéramos hacia una regulación más actualizada y sin esperar a la regulación que en esa materia finalmente vendrá desde Europa, que se estima será en 2012. Después de 13 meses de intensas conversaciones, se llegó finalmente a un borrador de real decreto. Ese borrador de real decreto es el que ha informado el ministro de Fomento que está ya en su trámite final y comentó que saldría en lo que queda de año. Repito, no es una exigencia de Europa, puesto que ya estaba regulado y todavía sigue en vigor la circular operativa 16 Bravo, sino que nos hemos adelantado a las exigencias que vendrán en el año 2012.

En cuanto al informe Moebius, de momento la Comisión no nos ha comentado nada de que tengamos que trabajar con el informe Moebius. Lo que sí se ha incorporado en el real decreto es el *Woke*, lo que es la fatiga y los ritmos circadianos en determinadas horas nocturnas de los pilotos, donde se reduce la actividad de vuelo. Eso sí se ha incorporado. En cuanto al informe Moebius, ya le digo que nosotros tenemos que seguir las indicaciones que nos va dando la Comisión Europea.

La regulación, el trámite de audiencia y todo el proceso de trámite de los reales decretos y de toda la normativa es competencia de la Dirección General de Aviación Civil. Hasta donde yo sé, este Real Decreto está en el trámite final, pero no le puedo decir exactamente cuándo verá la luz.

Sobre el tema de la parte M de trabajos aéreos, efectivamente, la parte M de trabajos aéreos, en lo que es transporte aéreo no comercial, ha entrado en vigor el pasado 28 de septiembre de este año. La agencia ha realizado desde su creación seminarios y contactos a través de los servicios centrales de la agencia y de las oficinas de seguridad en vuelo regionales con toda esta parte del sector, para culminar con éxito la entrada en vigor de esta parte M que viene obligada por Europa. Como decía el señor González Vázquez, tenemos que adelantarnos, la agencia se adelanta y antes de que entre una norma en vigor hacemos seminarios, divulgación, apoyo, relación con el sector, para que, como digo, cuando entre en vigor la norma ya hayamos hecho todos los deberes. Todas las solicitudes han sido atendidas dentro del plazo. Esto es lo que le puedo decir sobre la parte M de trabajos aéreos.

Sobre la certificación de aeropuertos, como saben, en mayo se aprobó el Real Decreto 862/2009, que regula la certificación de los aeropuertos del Estado. Este decreto introduce las siguientes mejoras: incrementa las condiciones de seguridad a través de la necesidad de la implementación del manual de aeropuerto y de los sistemas

de gestión de seguridad, lo que hablábamos de SMS, esta nueva filosofía que la Organización de Aviación Civil Internacional está alentando en todos los países. Todo ello alineado con OACI y con EASA, la agencia europea. Los aeropuertos son certificados por una entidad independiente del gestor aeroportuario, que es la agencia. Es importante señalar que los aeropuertos españoles están contruidos y operados de acuerdo con normas internacionales y que este nivel de exigencia se mantiene en los nuevos aeropuertos privados de interés general en construcción.

Respecto a las cuestiones relacionadas con la seguridad en nuestros aeropuertos, estos ya cumplen con la normativa internacional en materia de diseño. AENA ha presentado el plan de certificación de sus aeropuertos a la agencia y la agencia está en proceso de análisis del mismo. Como saben, el Gobierno tiene previsto invertir 230 millones de euros en los próximos años para la adecuación de los aeropuertos a este real decreto. El año 2016 es la fecha límite que establece el real decreto en el que tienen que estar certificados todos los aeropuertos que están ahora mismo operativos. Los que todavía no estén puestos en marcha, tendrán que ser certificados, lógicamente, antes de su puesta en funcionamiento.

En cuanto al plan de emergencias de Barajas, que ha sido otra de las preguntas, he de decirles que ahora mismo se denomina plan de autoprotección. Para la elaboración del plan de autoprotección en el caso concreto de Madrid-Barajas (que, de acuerdo con la norma básica de 2007, incluye ahora también la parte sectorial, esto es, lo que conocíamos como Plan de Emergencias Aeronáuticas, integrado en un mismo documento), Madrid-Barajas ha montado una estructura en la que participan todos los implicados, esto es, todos aquellos que en su momento tendrán que dar su aprobación al plan ya que intervienen en él. En esa mesa de participación, en ese grupo de trabajo están comunidades autónomas, ayuntamiento y aeropuerto. También ha estado la directora general de Protección Civil para dar su conformidad al plan. Se reunieron para validar el documento final hace unos días y hoy justamente nos ha llegado a la agencia firmado por todas las partes que han validado ese plan, con lo cual ahora mismo lo que queda prácticamente es un mero trámite, puesto que las partes que tienen que dar su aprobación al plan ya han estado en la propia elaboración del mismo. Hoy mismo nos ha llegado a la agencia este plan.

Había otra pregunta sobre accidentes e incidentes. Como saben, los accidentes e incidentes es una materia, ustedes mismos lo han dicho, que lleva la Ciaiac, la comisión de investigación. Lo que sí les puedo decir, en cuanto a las recomendaciones de la Ciaiac, es que la agencia, AESA, ha establecido un comité interno para el análisis y seguimiento de las recomendaciones de la Ciaiac del que forma parte la alta de dirección; yo estoy presente, presido ese comité para el seguimiento y cumplimiento de las recomendaciones emanadas por la

comisión. Este comité se reúne regularmente y estudia detenidamente las recomendaciones emitidas por la comisión, además, con el fin de reconciliar los esfuerzos en un entorno europeo, se coordina con un departamento de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, dado que en materia de desarrollo normativo quien ha asumido prácticamente todas las competencias en materia de seguridad operacional es la Unión Europea. Muchas de las recomendaciones van dirigidas a la elaboración de normativa. Esas recomendaciones se las remitimos a la agencia europea que es competente en la materia, no nosotros.

Había otra pregunta sobre el sistema de notificación de sucesos también. Sobre esto querría decirles que desde su establecimiento en el año 2006 el sistema de notificación de sucesos ha ido evolucionando y podemos considerar que ya ha alcanzado su madurez, habiéndose recibido más de 4.000 notificaciones en 2008, exactamente 4.292. Dentro de lo anterior cabe señalar que, mientras en las áreas de actividad en las que existía previamente un sistema de notificación —en la parte de tránsito aéreo ya existía este sistema— el volumen de notificaciones corresponde en general con lo que cabía esperar en función del nivel de actividad, en otras áreas en las que no existía esta cultura de notificación consideramos que el volumen de estas aún no se corresponde con la actividad, por lo que estamos trabajando activamente en la promoción del sistema y en la difusión de las garantías que ofrece a los notificantes, algo que también me han preguntado ustedes.

Como sabrán, todas las notificaciones se desidentifican y se desnaturalizan, o sea, se modifica el texto para que no se reconozca en el texto si el que está notificando es un controlador, es un piloto o es un mecánico. El desglose por trimestres de notificaciones tramitadas en el año en curso en comparación con el anterior es el siguiente: en 2008, 923 notificaciones, en 2009 algo menos, 882, y en el segundo trimestre también ha bajado algo. Las notificaciones son prácticamente del mismo orden en 2008 y 2009, lo que ocurre es que como ha disminuido el tráfico aéreo de manera más potente, lamentablemente, la tendencia final es que sigue aumentando. No obstante seguimos trabajando porque creemos que la cultura de notificación, aunque haya aumentado, tiene que seguir haciéndolo, y esto lo seguimos trabajando desde la agencia.

Sobre el paquete legislativo para la agencia, que anunció el ministro, como les digo la parte normativa la lleva la Dirección General de Aviación Civil, pero indudablemente los expertos de la agencia apoyan a la Dirección General de Aviación Civil en toda la parte técnica de esa producción normativa. Como saben, nosotros somos un instrumento técnico al servicio de la Administración. Sí es cierto que la Dirección General de Aviación Civil nos ha pedido apoyo y nosotros estamos trabajando activamente todos estos días en virtud de lo que comunicó en esa Comisión el ministro, en ese paquete legislativo que comunicó.

Sobre el modelo de agencia, sí es verdad, aquí se ha hablado de la Civil Aviation Authority, de la CAA. Para nosotros, indudablemente, es una referencia a nivel internacional. La creación de la DGAC, AESA y agencia, ese desdoblamiento reproduce bastante lo mismo que ocurrió en los años setenta en Reino Unido. La CAA británica se creó en los años setenta en Reino Unido, nos lleva más de treinta años de ventaja, pero sí es un referente a seguir. También les diré, como anécdota, porque también se ha hablado en las inspecciones AFA, que hoy por hoy España es uno de los países que más inspecciones AFA instruye a aeronaves extranjeras. Los últimos datos que tengo es que realiza el doble de inspecciones que la CAA en este momento, o sea, somos mucho más jóvenes que la CAA, estamos trabajando con mucho ahínco, aunque la CAA es nuestro referente.

Ha habido muchas preguntas parecidas y estoy intentado contestar a todas. En cuanto al cambio de cultura que conlleva la agencia frente a la dirección general, como les he agradecido inicialmente la creación de la agencia, indudablemente es una ventaja. La agencia, a diferencia de una dirección general, tiene personalidad jurídica diferenciada, tiene presupuesto propio, gestión interna y gestión de los resultados. Indudablemente, este motorcito interno que nos permite trabajar de manera autónoma tiene una traducción directa en las actuaciones que hacemos. Ese modelo es un modelo mucho más ágil, más dinámico, en un sector que cambia constantemente, que tiene muchísima normativa. Por el tema de seguridad aérea que, es nuestra principal labor, es muy importante la agilidad de la autoridad aeronáutica en este sentido. Es un cambio de cultura total, total, precisamente porque esa dimensión, esa autogestión nos permite dar respuesta más rápido. Solo tenemos un año, la CAA tiene treinta y tantos años más que nosotros, pero yo creo que antes de esos treinta y tantos años llegaremos a ser tan autónomos y a ser una referencia a nivel europeo, a nivel internacional. Ya estamos trabajando en ello y como anécdota también les diré que se ha creado un comité de estrategia en Europa. Hay seis miembros, uno de ellos es una persona de la agencia, propusimos este candidato y ha sido admitido en este comité para seguir todas las estrategias del sector a nivel europeo.

Preguntan sobre cuál es el reto de la agencia desde mi punto de vista. Yo les voy a hablar de qué es lo que creo que es más importante en estos momentos que hagamos desde la agencia. Indudablemente la carga normativa, regulatoria es importantísima y durante las últimas décadas es lo que hemos ido aplicando, inicialmente con normativa nacional, después con las JAR, que fue un gran avance a nivel europeo pero que no tenía autoridad y los Estados que querían asumían esa normativa. Eso fue un momento histórico muy importante, pero la Comisión Europea y la creación de la Agencia Europea ya obligan a todos los Estados miembros, ya es una autoridad, obligan a trasponer las directivas europeas y a cumplir con sus reglamentos.

Ahora mismo la OACI, y nosotros lo compartimos, está impulsando este modelo del que yo les hablaba de sistema de gestión de riesgos. En ese ímpetu y en ese trabajo continuo de seguir mejorando en la seguridad, las organizaciones y todos los profesionales que trabajamos en esos asuntos seguimos luchando por la perfección, por alcanzar la perfección, algo que es complicado, pero seguimos avanzando. El gran reto de la agencia, que también es el reto personal en el que yo me involucro indudablemente, es que esos modelos que la OACI está promulgando y que está difundiendo se basa en un modelo que está empezando a tomar medidas en algunos países. Sin embargo, son muy pocos los países que están en el camino, en este camino, mientras que nosotros estamos logrando que la agencia esté en la primera línea en estos asuntos, que esté en la vanguardia. Estamos haciéndolo porque como ya les he explicado en mi intervención y en alguna de las respuestas que he dado, tenemos ya mecanismos que estamos implementando en la agencia y además estamos previendo que haya material regulatorio con rango de ley en esta materia también. Es un camino de ir más a más, y como no podemos estar quietos ni conformes con lo actual, seguimos trabajando. Ese es el reto de la agencia y es el reto de todos los profesionales que trabajamos en todo el sector por el tema de la seguridad aérea.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora habrá una breve intervención en forma de réplica de aquellos grupos que soliciten la palabra. Sí, señor Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Muy rápidamente señor presidente. Simplemente para agradecer a la señora directora general sus explicaciones, si bien en unas cuantas de las cuestiones que hemos planteado la respuesta podría haber ido más allá. En cualquier, para una primera comparecencia lo que nos ha aportado es positivo. Nosotros tomamos buena nota y sobre todo deseamos que tan pronto como se disponga de este contrato de gestión se dé cuenta del mismo al Congreso, para que podamos analizarlo. Entonces a lo mejor mi grupo pedirá otra vez su comparecencia para, con papeles encima de la mesa, poder evaluar un poco la cuestión.

Solo un tema que además no depende estrictamente de la señora Maestre, pero como ella supongo que va a hablar con su presidente, sí quisiera hacer constar que en el trámite de audiencia de lo que es el decreto de desarrollo de la subparte Q nuestro grupo ha recibido una petición por parte de algún organismo representativo de los pilotos, que desea tener contactos con la propia secretaría de Estado para poder acabar de cumplimentar este trámite de audiencia pública. Los trámites de la audiencia pública siempre tienen la formalidad de que se ha producido la emisión de un escrito, pero yo creo que más allá de esta formalidad, lo que esperan los colectivos es que luego esto que se ha escrito se pueda

poner en común. Sé que esto no ha ocurrido y a mí me gustaría, repito que esto va más allá de sus atribuciones, que o bien la señora Maestre o bien la propia portavoz del Grupo Socialista que tiene unos contactos amplísimos y una capacidad de comunicación extraordinaria, hagan posible este encuentro en la fase final, no en la tercera fase sino en la fase final, ya que creo que sería satisfactorio.

Muchas gracias señora Maestre, disculpe la haya llamado Mestre, que es una derivación lingüística propia de mi origen. En cualquier caso le reitero muchos éxitos en su cometido.

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz del Grupo Popular señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: También muy breve, muchas gracias presidente. Ha sido una sesión extensa, han sido muchas reflexiones y muchas preguntas. Agradezco el esfuerzo que ha hecho para intentar satisfacer todas nuestras demandas de información. Seguro que cuando usted repase sus notas, incluso lo confronte con el «Diario de Sesiones», se dará cuenta que hay preguntas que no ha contestado, por ejemplo la concreta que le he hecho sobre el accidente del helicóptero, y algunas otras que seguro que debido a tantas que se han formulado no ha podido responder. Espero que a lo largo de este tiempo nos pueda seguir informando al respecto.

Solamente hay algo en lo que sí tengo especial interés, porque al final no he llegado a entender si existe o no existe ese contrato de gestión que regula el artículo 11 del estatuto. Si existe o no existe ese plan de acción anual. Si existe, me gustaría tener acceso a él, porque, como he dicho, no lo he podido encontrar por ningún sitio. Hay también otra pregunta a la que me gustaría que respondiera y que supongo que se le habrá pasado. Usted ha anunciado un incremento de personal de 147 efectivos y yo le he preguntado si esos 147 efectivos iban a reducir la encomienda o era a mayores en la propia agencia, porque también le advertía que con los presupuestos que tenemos que, como he dicho antes, se han reducido con relación al año pasado, en concreto el capítulo 1 de personal es exactamente el mismo que el año 2010, entonces no me cuadraba cómo se iba a contratar a esas 147 personas.

En cuanto a las inspecciones, efectivamente yo le he pedido mayores inspecciones cualitativa y cuantitativamente. A mí me interesa más lo cualitativo, usted ha dicho que cuantitativamente están más o menos en los niveles aceptables, yo no pondría límite, lo que el propio sector, lo que las propias necesidades operativas nos planteen será lo que haya que ver. En el futuro nos interesaremos también por el resultado de esas inspecciones, en qué han terminado, porque no nos gustaría que eso fueran meras estadísticas; si nos dedicamos a estadísticas no estamos cumpliendo el fin que debe cumplir la agencia.

En cualquier caso espero que a lo largo de este tiempo tengamos oportunidad de volver a conocer en profundidad el funcionamiento de la agencia, pero le reitero lo dicho. Mucho ánimo, tiene usted una tarea difícil y compleja por delante y lo que más difícil va a hacer su actividad, insisto y repito, va a ser esa limitación de medios y recursos, que yo creo que no tenían que haberse limitado tanto como se han limitado en el proyecto de presupuestos para el año 2010. La seguridad aérea requiere un esfuerzo presupuestario y lamento que no se haya hecho. Yo sé que usted habrá pedido más medios, porque no creo que usted haya propuesto el mismo presupuesto que el año pasado, supongo que en algún ministerio le habrán metido las tijeras para cuadrar en tiempos de crisis. **(El señor Simancas Simancas: ¡Si no queréis subir los impuestos!—Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por último, la señora portavoz del Grupo Socialista, Dolores Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Yo no sé si conozco mucho el sector, don Pere Macias, pero cuando llegué aquí y Salvador de la Encina me dio el encargo de que me ocupara un poco de todos estos temas de seguridad, sí era un objetivo desde 2005, cuando montamos como Comisión de Fomento, las jornadas de seguridad aérea, que tuviéramos una agencia de seguridad, que esto nos daba una visión en Europa moderna y además era mucho más eficiente. Fue algo en lo que estuvimos todos de acuerdo, y que lo lleve una profesional sin ningún tinte de otro tipo, a mí me parece que esta es la gran ventaja de esta Agencia de Seguridad Aérea, que haga su trabajo, y que nosotros los parlamentarios escuchemos y también valoremos su trabajo.

Felicidades a todos, a todos los parlamentarios que estamos de acuerdo porque hoy por fin, yo al menos, he visto el trabajo que hemos hecho durante un tiempo casi todos los parlamentarios de esta Comisión de Fomento, porque en aquellas jornadas una de las conclusiones era la Agencia de Seguridad Aérea. Gracias y suerte, muchísima suerte porque nos va mucho en su suerte.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Maestre.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA (Maestre Moreno)**: La Agencia es un instrumento técnico, yo soy técnico, mi equipo casi todos son técnicos, hay mucha gente joven, somos lo suficientemente jóvenes como para tener mucha ilusión y mucho empuje y lo suficientemente mayores como para tener la experiencia. Es un equipo muy bueno, muy involucrado en el proyecto, que está trabajando duro y que sabe por dónde tiene que ir, qué camino tiene que trazar. Estamos haciendo camino al andar pero sabemos por dónde tenemos que ir y cuáles son las referencias y los objetivos. Así que a nosotros nos toca trabajar en lo nuestro,

que es la parte técnica, la parte de la seguridad aérea y en todos los demás objetivos en los que sin ser seguridad también nos sentimos involucrados y es competencia nuestra. Les pido ayuda a todos ustedes para que sigan haciendo su trabajo y apoyando este proyecto que empieza y que tiene una larga vida por delante.

El señor **PRESIDENTE**: Con estas palabras, a las que se suma esta Mesa también, de la directora general de la Agencia de Seguridad Aérea, damos por finalizada su comparecencia y por terminada la Comisión.

Eran las ocho y veinte 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**