



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 579

FOMENTO

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

Sesión núm. 34

celebrada el miércoles 16 de junio de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comunicación del Gobierno sobre la propuesta de nombramiento de la presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac):

- | | |
|--|----|
| — Comparecencia de la persona propuesta por el Gobierno, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 14.1 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 276/000012.) | 2 |
| — Comparecencia del señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Lema Devesa), para informar sobre las principales líneas de actuación para los próximos meses en la gestión de sus competencias. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/001102.) | 12 |

Se abre la sesión a las seis y cinco minutos de la tarde.

COMUNICACIÓN DEL GOBIERNO SOBRE LA PROPUESTA DE NOMBRAMIENTO DE LA PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (CIAIAC):

— COMPARECENCIA DE LA PERSONA PROPUESTA POR EL GOBIERNO, A LOS EFECTOS DE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 14.1 DE LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 276/000012.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento del día de hoy, que, como saben, tiene dos puntos, el primero, la comparecencia, a propuesta del Gobierno, de la presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, y el segundo, la comparecencia del presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA.

Esta es la primera vez —comenzando ya por el punto primero del orden del día— que tenemos una sesión de la Comisión con estas características. Nunca antes se había hecho. A propuesta del Gobierno, comparece doña Rosa María Arnaldo Valdés, como presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. El formato que hemos acordado en Mesa y portavoces es el siguiente. Una primera intervención de doña Rosa para hacer una exposición inicial; a continuación, los portavoces que deseen intervenir tendrán un turno de preguntas y, si hay necesidad de aclaración sobre lo que ustedes hayan manifestado, habrá un turno de réplica.

Vamos a dar comienzo a la sesión, dándole la palabra a doña Rosa María Arnaldo Valdés, comunicándoles, antes de que comience a intervenir, que su currículo se encuentra depositado en la mesa para que aquellos que quieran conocerlo lo puedan hacer.

Tiene la palabra doña Rosa María Arnaldo Valdés.

La señora **ARNALDO VALDÉS**: Tengo el honor y el placer de comparecer hoy ante esta Comisión en calidad de candidata, de momento nada más, a la presidencia de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Ciaiac, para presentarles los objetivos y las líneas de un proyecto de mejora para esta comisión, que espero pueda contar con su aprobación, su colaboración y su cooperación. Antes de nada, quisiera agradecerles el esfuerzo y el compromiso en impulsar y en apoyar el transporte aéreo, así como la oportunidad de compartir con ustedes algunas iniciativas para contribuir a su mejora.

Hoy en día viajar en avión es el modo de transporte masivo más seguro. Nuestro reto consiste en desarrollar

y en implantar nuevos enfoques para la tarea de la investigación de accidentes, porque esta es una labor muy importante para contribuir a la prevención de los mismos en el futuro. Nuestro paso debe ser firme hacia la mejora del sistema y también debemos ser conscientes de los esfuerzos que han hecho nuestros antecesores. Desde comienzos del siglo XX la seguridad ha sido una constante y una máxima en el desarrollo del transporte aéreo y de la aviación civil. Los datos publicados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) muestran que desde su creación, en 1945, la mejora de la seguridad aérea ha sido continua. En los veinte años transcurridos desde 1948 hasta 1968 el número de víctimas mortales a nivel mundial por cada 100 millones de vías voladas se redujo en un factor de 10, pasando de 5 a 0,5. En 1997, treinta años después, se volvió a dividir por 10 este valor y el indicador cayó por debajo de 0,05. En el año 2008, a pesar de que desgraciadamente en España tuvo lugar el accidente más severo del año, la OACI ha calculado que este indicador ha caído a 0,01 víctimas mortales por cada 100 millones de millas voladas. Según la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), solamente el 5,5 por ciento de los accidentes de transporte aéreo comercial que acontecen en todo el mundo tuvo lugar con aeronaves matriculadas en un Estado miembro de la Unión Europea. Por tanto, la tasa de accidentes de operaciones de pasajeros programadas, de transporte aerocomercial programado, es considerablemente más baja en Europa que en el resto del mundo. En el año 2009, las cifras de IATA, la Asociación Internacional de Líneas Aéreas Comerciales, nos indican que el índice de accidentes en el transporte aéreo ha sido de uno por cada millón y medio de vuelos comerciales. Esto significa que si cogiéramos un vuelo todos los días, tendríamos una posibilidad de siniestralidad cada 3.860 años aproximadamente. Las cifras son importantes teniendo en cuenta que solamente en 2009 operaron 35 millones de aeronaves y se desplazaron más de 2.300 millones de pasajeros. No obstante, si bien los progresos han sido significativos, el viaje no ha sido fácil nunca y además continúa. Hay que seguir trabajando para mejorar los niveles de seguridad en aviación civil. El objetivo final del sector es conseguir la tasa cero de accidentalidad y de víctimas mortales. A pesar de que los datos muestran una tendencia de mejora, cada accidente y cada víctima son una tragedia humana, por lo que el transporte aéreo sigue y seguirá teniendo como primera prioridad la mejora de la seguridad aérea.

La investigación y la determinación de causas y de factores contribuyentes en un accidente, así como la generación de recomendaciones para prevenir que situaciones similares vuelvan a ocurrir en el futuro son elementos importantes en los procesos de mejora continua de la seguridad. Pese a su relativa corta vida, la aviación civil se caracteriza por una muy arraigada cultura de investigación y de prevención de accidentes y esta es una de las razones por las que en general y a nivel global el transporte aéreo se mantiene como un transporte de baja siniestralidad. La investigación de los accidentes de

aviación civil fue regulada en primera instancia en el ámbito internacional por la OACI, a través del vigente Convenio de aviación civil internacional, firmado en 1944, y de su anexo 13, que recoge normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

En reconocimiento de la importancia que tiene la investigación de accidentes en el transporte aéreo, la Comunidad Europea adoptó en 1994 la Directiva 94/56/CE, que establece una norma común, en línea con las disposiciones del anexo 13, para todos los Estados miembros. Con esta directiva, los Estados miembros están obligados a que la investigación de cada accidente o cada incidente grave sea realizada por un organismo independiente. El único propósito de tal investigación ha de ser la prevención de accidentes en el futuro y en ningún caso establecer o apuntar posibles responsabilidades. La directiva otorga herramientas a los investigadores para que puedan realizar estas tareas en libertad de acción y en independencia. Establece principios esenciales para la publicación de informes y para la difusión de los resultados.

En el ámbito nacional, si bien habría que citar otros antecedentes, el marco actual sobre la investigación de accidentes se concreta en tres normas básicas: el Real Decreto 389/1998, que regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, y el Real Decreto 629/2010, que modifica la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Con el Real Decreto 389/1998 se incorpora al ordenamiento jurídico interno lo dispuesto en la directiva del año 1994 de la que acabamos de hablar. Con ello se actualiza el procedimiento de investigación, se establecen las funciones de los distintos componentes de la comisión y se dota a los investigadores de un estatus que les permitirá realizar su trabajo con libertad y con independencia de criterio. La Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, como dice en su preámbulo, refuerza la independencia de la comisión y dota a esta función de investigación de un régimen jurídico específico, acentúa el carácter reservado de la información que se trata durante la investigación y establece un régimen de sanciones graves y muy graves al respecto, en particular se establecen sanciones graves por incumplimiento de deberes como pueden ser la notificación o la preservación de la información necesaria para la investigación. En tercer y último lugar tenemos el Real Decreto 629/2010, del que hablaremos más adelante.

La experiencia nos demuestra que antes de que se produzca un accidente suelen ocurrir incidentes u otro tipo de deficiencias que revelan la existencia de riesgos para la seguridad. La mejora de la seguridad en aviación civil pasa inevitablemente por un mejor conocimiento de esos hechos y de esas circunstancias. Por ello, sin ánimo de ser exhaustivos, porque no pretendo aburrirles, se consideran especialmente relevantes en el ámbito de la investigación y prevención de accidentes tres iniciativas que son relativamente recientes. En primer lugar, la obligación para todos los agentes del sector, para los

operadores de aeronaves, los operadores de mantenimiento, los proveedores de servicios de navegación aérea y los gestores de los aeropuertos de investigar internamente todas las incidencias relacionadas con la seguridad y de identificar, prevenir y gestionar todos los riesgos que pueda haber para la seguridad de las operaciones. En segundo lugar, el establecimiento del sistema de notificación de sucesos, orientado a la prevención, junto con la obligación que hay para todos los agentes del sector, ya sean personas individuales, instituciones u organismos, de notificar las incidencias y ocurrencias de seguridad. Aquí es importante destacar el carácter de confidencialidad de los datos y del notificante. En tercer y último lugar, también es relevante para la investigación de accidentes la creación en 2008 de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta agencia ha asumido, entre otras funciones, las potestades inspectoras y sancionadoras y la evaluación y gestión de los riesgos en materia de seguridad operacional. Pese a estos avances, no hay lugar para la complacencia, pues queda mucho camino que andar. El régimen jurídico europeo de investigación de accidentes cumple ya 15 años. El sistema de transporte aéreo está sujeto a una complejidad creciente y en los últimos años han sucedido en Europa accidentes graves y significativos entre los que tenemos que contar el acontecido en Madrid en 2008.

Señorías, existe una necesidad y una oportunidad para la mejora y para la optimización de los procesos y de los resultados de la investigación de accidentes de aviación civil. Hay trabajo que hacer. En esta línea, el Consejo de Ministros de la Unión Europea y el Parlamento Europeo están tramitando un reglamento comunitario sobre investigación y prevención de accidentes de aviación civil. Este reglamento abordará cambios de tipo organizativo, avances en la coordinación de las autoridades encargadas de la investigación técnica y de la investigación judicial, medidas de protección de la información que se obtiene y que se genera durante la investigación, mejoras en el seguimiento de las recomendaciones y establecimiento de una red europea de cooperación entre las distintas instituciones que en los Estados se dedican a la investigación de los accidentes y los incidentes graves. A nivel nacional hay un proyecto de ley en fase de tramitación por el cual se establece un programa estatal de seguridad aérea y se modifica la Ley 21/2003, incluyendo medidas para fortalecer la independencia de la investigación de accidentes y mejorar el cumplimiento de sus recomendaciones.

Como pueden deducir, señorías, existe un destacado historial de iniciativas de promoción de la seguridad y hay más. El futuro está lleno de expectativas. Se presenta difícil, pero también estimulante. Sólo pretendo con esto, señorías, transmitirles una visión amplia del marco en el cual se encuadra la reciente modificación de la comisión de accidentes aprobada mediante real decreto el pasado 14 mayo. No debemos olvidar que el trabajo de mejora en la investigación continúa y debe continuar mientras queden aspectos en los que se pueda avanzar. Me presento aquí ante ustedes, señorías, con un proyecto

de mejora, consciente de la tarea que nos aguarda y esperando merecer que depositen su confianza en mí para poder llevarlo a cabo. Yo, señorías, vengo del mundo de la universidad y del mundo de la investigación y también del mundo profesional de la ingeniería y de la técnica. Desde esta doble condición de profesional aeronáutico y de profesional de la docencia y de la investigación, me gustaría ser capaz de contagiar un poco a la comisión de valores que siempre han estado presentes en la comunidad científica y universitaria: la independencia y la objetividad de criterio, la imparcialidad, la integridad y la perseverancia, la sistemática y rigurosa aplicación del método científico, el afán por descubrir los principios y las causas finales de cada cuestión y la curiosidad por entender el mundo que nos rodea, la vocación por el conocimiento y por la investigación, el compromiso de resolver problemas y de encontrar soluciones y, por supuesto, una muy seria implicación y apuesta por la profesionalidad y el avance del sector aeronáutico. Este proyecto de modernización pretende preparar la llegada de nuevas reformas, agilizar la gestión y, sobre todo, el funcionamiento interno del organismo para hacerlo efectivo y eficiente; pretende potenciar su independencia y objetividad en aras de una mejora y prevención de la seguridad. Debemos aprovechar la necesidad y la oportunidad de dar un nuevo impulso a la comisión, potenciando su objetividad, su independencia, rigurosidad y productividad, tal y como nos demandan la sociedad y el sector del transporte aéreo. El cometido técnico de la comisión es claro: realizar una investigación técnica, independiente y objetiva de las causas y de las circunstancias coincidentes en los accidentes de aviación civil que sean de su competencia. Su fin es proponer recomendaciones que sirvan para prevenir la ocurrencia de situaciones similares en el futuro. Los principios y objetivos que han de guiar la actuación de la comisión responden a elementos y a criterios que se han reiterado en cada uno de los debates que en ella se han mantenido sobre seguridad e investigación de accidentes. Hemos de tomar nota y los debemos convertir en nuestros principios y en nuestros valores. De la actuación de la comisión se esperan resultados, es decir, respuestas, información y transparencia; se espera compromiso en la realización de un trabajo exhaustivo y a tiempo, capaz de identificar conclusiones y de proponer medidas para que las circunstancias que ocasionaron un accidente no se vuelvan a repetir; también se espera perseverancia en el seguimiento de estas recomendaciones para comprobar que se llevan a cabo y verificar su efectividad. Para conseguir este objetivo, la comisión ha de trabajar en el desarrollo de cuatro líneas estratégicas: una, la mejora del funcionamiento interno de la comisión; dos, la introducción de mecanismos que permitan un mayor control sobre la actuación de la comisión y una evaluación de su rendimiento; tres, la coordinación entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y, cuarta y última, el desarrollo de un sistema de seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones.

Con su permiso, señorías, voy a entrar un poco del detalle de lo que pretendemos hacer con cada una de estas líneas.

La primera de las líneas estratégicas aboga por una mejora en el funcionamiento interno de la comisión. Promueve un nuevo impulso y una mayor agilidad en la gestión de las actividades en cualquiera de las fases de la investigación de accidentes. Para potenciar esta línea, la comisión dispondrá de nuevas herramientas: se reduce el número de miembros del pleno, se elimina la necesidad de estar jubilado por edad para ser designado vocal y se fortalece el carácter técnico y la independencia de la misma. Habrá que dotar a la comisión de medios materiales y personales necesarios, en particular de la provisión de fondos de emergencia adicionales que puedan ser necesarios para afrontar la investigación de accidentes e incidentes especialmente graves. De esta forma, la comisión estará mejor preparada para hacer frente a una situación de crisis, facilitando una investigación rápida y eficaz de un posible accidente grave, sin que esto suponga desde el punto de vista de la disponibilidad de los recursos una paralización del resto de las actividades, porque no debemos olvidar que estas actividades van a venir siempre demandadas por su compromiso de investigar otros accidentes que hayan acontecido. Apoyándose en estas herramientas y para completarlas, la comisión debe trabajar con una agenda en la que combine, por una parte, las actividades puramente técnicas con actuaciones dirigidas a la mejora del funcionamiento interno. Se realizará un esfuerzo por analizar los procesos internos de la organización, identificar los puntos críticos y oportunidades para la optimización del proceso global. Perseguiremos la calidad y la excelencia en los métodos de trabajo. Para ello, potenciaremos la sistematización de prácticas internas, generando manuales, procedimientos, guías y protocolos para todas las tareas de la investigación. Se hará un esfuerzo por tener acceso y por explotar y utilizar, de forma estructurada y útil, en la investigación de cada accidente, cuantos antecedentes puedan ser de relevancia. Actualizaremos y mejoraremos los medios técnicos para adquirir y analizar la información necesaria para reconstruir lo acontecido, así como para realizar las pruebas y los ensayos que sean necesarios en la investigación, bien en propio o bien mediante acuerdos con terceros.

Crearemos una red de conocimiento y de expertos, con personal e instituciones de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector de la aviación. Una red que nos pueda dar soporte y asesoramiento técnico en aspectos especializados de las investigaciones donde nuestros propios recursos y competencias no alcancen. Como parte de esta red buscaremos oportunidades de sinergias con el mundo científico y universitario, para incorporar el estado del arte a la labor de la investigación. Trabajaremos, manteniendo siempre el principio de objetividad e independencia, en la mejora y en la adecuación de los interfaces con las autoridades, con las instituciones y con los operadores, y en particular con

sus departamentos de seguridad. Generaremos material guía para la actuación, en caso de accidentes, como han hecho otras instituciones similares a la Ciaiac en el entorno europeo, y realizaremos campañas de divulgación para fomentar una óptima actuación de todas las partes. Potenciaremos igualmente la colaboración internacional con otras instituciones europeas de investigación de accidentes. Impulsaremos la recopilación y difusión de las mejores prácticas, internas y externas. Aprovecharemos la posibilidad de cooperación entre instituciones europeas para promover la movilidad del personal de investigación entre las instituciones, cuando tengamos situaciones de alta carga de trabajo o para aprender de las mejores prácticas que pueda haber en esas instituciones, porque para mejorar la profesionalidad de la comisión debemos reforzar el nivel de competencias y de conocimientos. Por último —y esto es muy importante—, también debemos trabajar en agilizar los procesos de revisión y aprobación de los informes y en la toma de decisiones, siguiendo siempre una metodología formalizada. Vamos, en definitiva, a utilizar la investigación para aportar valor en la cadena de la mejora de seguridad desde dos vías. Por una parte, mediante la investigación de las causas de cada accidente en la generación de recomendaciones y, por otra parte, extrayendo lecciones aprendidas de cada una de nuestras actuaciones y diseñando el correspondiente flujograma del proceso que nos ayude a mejorar.

La segunda de las líneas estratégicas responde a la introducción de mecanismos que permitan un mayor control sobre la actuación de la comisión y una evaluación de su rendimiento. Para ello realizaremos un informe anual con datos sobre la siniestralidad del año anterior, las investigaciones emprendidas, las investigaciones finalizadas, las recomendaciones formuladas y la evolución que, durante ese periodo, hayan tenido las recomendaciones de años anteriores. El informe incluirá también cualquier otra cuestión que sea relevante para las funciones que la comisión tiene atribuidas. Adicionalmente, la comisión, impulsada por su pleno, se concentrará en aplicar criterios de rendimiento al desempeño de su actividad para medir y para mejorar los tiempos de respuesta, la calidad y la cobertura de sus informes, la efectividad de sus recomendaciones y el nivel de seguimiento y aplicación de las mismas. En primer lugar, identificaremos los procesos asociados a las distintas fases de la investigación en los que la Ciaiac está involucrada. Definiremos indicadores de rendimiento y de gestión, ponderados de acuerdo con la criticidad del proceso. La mejora de nuestros sistemas informatizados nos va a ayudar a establecer un mapa de prioridades y a generar un plan interno de actuación anual al comienzo de cada año. En este plan serán claves las actuaciones que la comisión pretende llevar a cabo y la previsión de la evaluación del rendimiento en el año en curso.

La tercera de las líneas estratégicas corresponde a la coordinación entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la comisión de investigación de accidentes en materia de seguridad operacional. Esta línea de trabajo

pretende aprovechar las sinergias y las complementariedades entre la labor de investigación de accidentes que desarrolla la comisión y las funciones de evaluación y gestión de riesgos e inspección y sanción encomendadas a la agencia, garantizando siempre la independencia entre ambas. Para ello se mejorarán los mecanismos y los protocolos existentes de intercambio de información relevante entre ambas instituciones. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea proporcionará a la comisión de investigación de accidentes acceso a la base de datos del sistema de notificación de sucesos. Esta información permitirá mejorar la calidad y el alcance de las investigaciones realizadas. La comisión también comunicará a AESA los incidentes de los que haya tenido conocimiento y sobre los que no vaya a instruir ninguna investigación y le proporcionará información sobre los accidentes o incidentes graves sobre los que sí que haya instruido investigación. La comunicación de toda esta información se realizará en los términos autorizados por la Ley de Seguridad Aérea, a efectos de garantizar la confidencialidad y la protección de la información. Adicionalmente, se prevé que la agencia y la comisión establezcan los mecanismos de coordinación necesarios para el óptimo desempeño de sus respectivas competencias en materia de incidentes de tránsito aéreo. Se trabajará, de forma conjunta, manteniendo siempre el principio de objetividad y de independencia, para que todos estos mecanismos sean ágiles y útiles, a todos los niveles, a ambas organizaciones. Como refuerzo, estableceremos un grupo de trabajo entre ambas organizaciones para analizar medidas orientadas a conseguir realmente acciones efectivas de coordinación y de colaboración.

La última línea estratégica corresponde al establecimiento de un sistema efectivo para el seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad que haga la comisión. Para ello se establecerán procedimientos y plazos, para que todo aquel que esté afectado por una recomendación de seguridad informe de las actuaciones y del tiempo necesario para su implementación. La comisión realizará un trabajo de interlocución, cuando sea necesario, con autoridades, con entidades y con operadores, a los que vayan dirigidas las recomendaciones, para fomentar que estas sean tenidas en cuenta y para impulsar su aplicación, así como para conocer los planes y los detalles de su implementación. Como parte de este proceso se evaluará en qué medidas las acciones propuestas por los afectados se consideran adecuadas y son suficientes a la finalidad de la recomendación. Se demandará a las autoridades, a las entidades y a los operadores afectados que implementen procesos internos para supervisar el progreso de estas acciones y que informen a la comisión de investigación de accidentes sobre el avance de las mismas. La comisión mantendrá canales de comunicación abiertos para realizar esta tarea de seguimiento, de documentación y de información sobre el estado de implantación de las distintas recomendaciones e implantará un sistema interno para el registro de todas las actuaciones, de las comunicaciones y de las respuestas recibidas durante este proceso de seguimiento.

Finalmente, la comisión, como parte del informe anual, presentará el estado y el resultado de la evolución de dichas recomendaciones de seguridad. Estas actuaciones se anticipan a las obligaciones que ya están recogidas en el borrador del reglamento europeo sobre investigación y prevención de accidentes. Es esencial este seguimiento intensivo de las recomendaciones para contribuir realmente a la prevención de accidentes y a la mejora de la seguridad.

Señorías, como pueden observar la tarea es ambiciosa, pero también es necesaria y debemos aunar esfuerzos. Todos los agentes del sector deben de estar comprometidos y asumir la responsabilidad y la obligación de aceptar las recomendaciones, de llevarlas a cabo, de monitorizar y de informar sobre su progreso. No obstante, reducir las cifras de siniestralidad, prevenir accidentes y buscar ese objetivo final de tasa de accidentalidad y de víctimas mortales cero exige una aproximación renovada hacia la gestión de la seguridad. Esta aproximación aboga por el paso desde métodos de gestión de seguridad reactivos y tradicionales hacia métodos más activos y predictivos y también es una exigencia alta para la comisión de investigación de accidentes, pero solamente así podremos seguir avanzando en un concepto integral de seguridad aérea. Termino ya, señorías, insistiendo en mi compromiso de acelerar la puesta en marcha de este proyecto y de llevar a cabo todas estas medidas que hoy me han permitido exponer. Para ello, espero poder contar, primero, con su aprobación y, después, con su colaboración y con su cooperación.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación para plantear las preguntas que considere oportunas, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Buenas y tristes tardes, porque espero que ese 0-1 podamos remontarlo lo antes posible para seguir con la alegría que todos teníamos en la tarde de hoy.

Señora Arnaldo, muchas gracias por comparecer y bienvenida a esta Comisión. Es la primera vez, como ha dicho el Presidente, que comparece un presidente de la comisión de investigación de accidentes y, en este caso, usted comparece efectivamente como candidata. Quiero mostrarle el agradecimiento del Grupo Parlamentario Popular por las explicaciones que nos ha dado, muchas se han referido a la historia de todo el proceso que ha seguido la comisión de accidentes e incidentes y de esos principios de actuación que usted pretende aplicar en el ejercicio de su responsabilidad. Principios que, efectivamente, como tales principios los compartimos en su totalidad, pero ahora viene lo difícil, ahora viene aplicar realmente esos principios al día a día de la comisión. Una comisión que tiene problemas, como usted sabe y como todos sabemos; que hace falta impulsar, como usted ha dicho, y que hace falta cambiar muchas de sus actuaciones. En definitiva, hace falta prestigiarla también, porque en estos momentos no está muy prestigiada y también hace falta una comisión que salga a Europa y

que estreche relaciones con el resto de las instituciones relacionadas con la seguridad aeronáutica y, sobre todo, con las comisiones correspondientes de otros países.

Usted ha dicho a lo largo de su intervención que el resumen de esta actividad es investigar e investigar rápido, porque, si no, perderíamos la eficacia de lo que se pretende con la investigación de accidentes, para prevenir y, en su caso, para mejorar la seguridad aérea, que es de lo que se trata y de lo que estamos hablando. Usted comparece en esta Comisión para que tomemos conocimiento de su idoneidad en el cargo al que aspira para presidir la Ciaiac. Una idoneidad que intenta derivarse del prestigio y de la cualificación profesional de su relación con la aviación civil. Hemos visto su currículum, hemos tenido acceso a él y vemos que acredita su competencia en materia de ingeniería aeronáutica, en docencia, en investigación; viene usted de la universidad; viene usted de AENA, donde dice haber prestado servicios relacionados con la seguridad operacional, y en alguna medida eso, ya de por sí, es un aval importante para la función que usted va a desarrollar.

Mi grupo no va a formular reparo alguno a su nombramiento. Es más, de antemano le vamos a ofrecer nuestra colaboración y le vamos a ofrecer nuestro apoyo en esta tarea difícil que usted tiene que desarrollar. Evidentemente, también vamos a criticar su gestión, cuando así proceda, y esperamos que tengamos oportunidad, a lo largo de cada ejercicio, de conocer ese informe, que ya aparece regulado en el borrador que se avecina para la modificación de la comisión y sobre el que usted ya, de antemano, anticipa que va a ofrecer esa información. También agradezco las manifestaciones que ha hecho en relación con escuchar las propuestas y las sugerencias que, desde la oposición o desde este grupo, podamos hacerle. Hay un dato importante también en su nombramiento, que no quiero dejar pasar por alto, que es en relación con la independencia y con la objetividad de criterio en su actuación, que es un requisito del artículo 8 del real decreto que regula la comisión. No voy a hacer comentarios en cuanto a su idoneidad, porque desconozco su actuación al respecto. Supongo que cumple estos requisitos de independencia y objetividad, que para nosotros son fundamentales en el cargo que va a desarrollar, y espero que los tengo muy presentes a lo largo de su mandato.

He visto en el currículum el dilatado tiempo de servicios prestados a AENA, por lo que también espero que ese paso por AENA no afecte para nada en su actuación independiente y objetiva. Se pueden producir conflictos, y conflictos importantes, con este importante proveedor de servicios y, como digo, espero que esos criterios de independencia y objetividad hayan sido valorados por quienes en este momento la proponen, porque, de no ser así, tendremos oportunidad de conocerlo y exigir las responsabilidades a quien corresponda. Reitero que no tenemos nada que objetar en cuanto a su designación. La felicito, por anticipado, y la animo porque la he visto con muchas ganas de transmitir el impulso que quiere

dar a esta comisión y, como he dicho, nos ofrecemos a colaborar con usted y le deseamos toda clase de éxitos.

Dicho esto, quisiera hacerles algunas consideraciones muy rápidas al respecto y me centraré en algunos temas muy concretos, porque, como he dicho, compartimos ampliamente, y prácticamente en su totalidad, los principios de actuación que nos ha referido. Quiero recalcar la importancia de esta comisión para mejorar la seguridad aérea, lo que es fundamental. Es fundamental la coordinación de esta comisión junto con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para que podamos tener acceso inmediato a esas investigaciones, a esa rapidez en los estudios, en las conclusiones y en las recomendaciones para la prevención de estos accidentes. Llega usted en unos momentos en los que, tanto en Europa como en España, se está potenciando la investigación y la prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil. Es cierto que usted nos ha hecho una referencia histórica a cómo ha ido evolucionando positivamente, pero nadie estaremos conformes ni tranquilos hasta que, como usted también ha dicho, no haya ningún accidente aéreo en ninguna parte de nuestro territorio. El Consejo de Ministros y el Parlamento Europeo están trabajando en ese reglamento comunitario que usted nos ha referido. Acaba de entrar en vigor un real decreto que hace referencia a la propia organización de la comisión. No entendemos cómo no se ha esperado para que ese decreto no haya ido simultáneamente con la reforma de la Ley de Seguridad Aérea, que también trata de temas relacionados con la propia comisión. Supongo que obedecerá a algunas razones que iremos conociendo a lo largo del tiempo. En resumen, quiere decirle que nos queda mucho por hacer y a usted, desde su responsabilidad, le queda mucho por hacer y puede aportar mucho al respecto.

También quiero decirle algunas cosas que nos preocupan y que afectan a la comisión. Usted llega en unos momentos, como antes decía, en los que la comisión está siendo muy cuestionada; en unos casos por su actuación y, en otros casos, porque no actúa y, sobre todo, porque se han producido hechos que nada tienen que ver con la independencia y con la confidencialidad de las investigaciones y sí con actuaciones irresponsables del Ministerio de Fomento. Se lo tengo que decir con toda claridad, si no, no me quedaría a gusto, porque quiero ser leal con usted desde el primer momento. Nos preocupa, señora Arnaldo, que se filtren informes preliminares, antes de su publicación, con fines que nada tienen que ver con la investigación. Nos preocupa la difusión de elementos de investigación, como conversaciones, correspondientes a accidentes sobre los que aún no existe ni resolución judicial ni se ha concluido la investigación de la propia comisión. Esto es lo que está ocurriendo, y es lo que ha ocurrido con la investigación del accidente que sufrió el vuelo de Spanair, en agosto del año 2008, en Barajas, lo que ha perjudicado enormemente la investigación y ha causado graves daños innecesarios a los afectados. Una actuación que consideramos lamentable y que espero que no vuelva a ocurrir, al menos durante sus presidencia de la comisión. Nos preocupa el gran

número de accidentes e incidentes pendientes de informe final. En la comisión —y esta misma mañana he tenido acceso a los datos—, desde el año 2006, hay 50 informes preliminares pendientes de informe final. Si esto es así, la eficacia de la comisión se diluye. Usted lo decía, y también se lo digo yo, la eficacia de esta comisión es actuar rápidamente para recomendar actuaciones que prevean accidentes. Este también es un dato importante, señora Arnaldo, hasta el año 2006, se emitían una media de doce o trece informes técnicos y, en los últimos años, solamente hay una media de dos informes técnicos al año. Me gustaría saber, cuando usted lo sepa —y si es que lo sabe ahora que me lo diga—, a qué cree usted que se debe esa reducción de informes técnicos.

No es razonable que no exista informe final sobre el accidente de Barajas. Ha pasado un tiempo suficiente y seguimos sin ese informe, como tampoco tenemos el informe, ni siquiera las recomendaciones, sobre el accidente del helicóptero Sikorsky, que tuvo lugar en junio de 2006 en Tenerife y en el que murieron seis personas. Se han sobrepasado con creces los plazos de un año establecidos al efecto. Incluso en el caso del helicóptero ya hay resoluciones judiciales. Quería preguntarle a usted si puede comprometerse a llegar hasta el final en la investigación de ese accidente, que nunca tendría que haberse producido si hubieran actuado los mecanismos establecidos de control, investigación y recomendaciones. Quisiera saber si se compromete a emitir un informe final sobre este accidente a la mayor brevedad.

Otras veces no se ha gestionado adecuadamente la información obtenida en accidentes. Posiblemente se hubiera podido evitar algún accidente si eso se hubiera gestionado adecuadamente. Me estoy refiriendo a la posibilidad de que el accidente ocurrido en el año 2007, en Lanzarote, hubiera podido darnos alguna pista o hubiera servido para evitar accidentes similares como el que ocurrió en Barajas. Se investigan accidentes, pero a veces no se investigan todos los incidentes que se producen en el sector y, precisamente, de ahí podríamos sacar muchas conclusiones. A nuestro modo de ver, hay que hacer también un gran esfuerzo en investigar todo este tipo de incidentes. Últimamente, como usted sabrá, se ha incrementado considerablemente el número de incidentes en materia de control, lo que afecta gravemente a la operación aérea. Tendremos el debate sobre si los datos son reales, si no son reales, si son problemas de controladores o si son problemas que no existen, como mantiene AENA. En cualquier caso, existe ese importante incremento y existen graves incidentes, como los ocurridos en el área terminal de Madrid, en la que ha habido siete aproximaciones afectadas gravemente, a punto de sufrir accidentes, y cuatro aviones en ruta, que también han tenido problemas graves, como consecuencia de ese incremento de incidentes en materia de control. Como usted viene de AENA, seguro que conoce bien ese campo y espero que, si puede decirnos algo ahora, nos lo diga o, al menos, nos tranquilice de que no existe problema, si es que usted lo cree, y, si es que existe, le invito a que actúe inmediatamente.

Nos preocupa también un sector al que a veces no nos referimos, pero que es muy importante, como es el sector de trabajos aéreos, en el que hay muchos incidentes y muchos accidentes y, a lo mejor, le damos muy poca importancia, porque, a lo mejor, el accidente o el fallecimiento o el herido es gota agota y no es el gran accidente donde mueren muchas personas, pero es una sangría que tenemos en el sector y a lo que necesitamos prestar atención adecuadamente. Hay algunos otros temas como sucesos que ocurren y a los que a veces tampoco damos importancia o no se les da importancia. Por ejemplo, para usted, ¿es un suceso grave que una aeronave se declare corta de combustible en una operación aérea? Eso está pasando hoy en día en España y no se está investigando cuáles son las causas, y espero que no tengamos que lamentar nada al respecto. También nos preocupa, señora candidata, que miembros de la comisión dimitan por discrepancias con la actuación de la misma. Quisiera que usted nos concretara en su segunda intervención, si es que es posible, algunos extremos a los que he hecho referencia.

Por último, y para terminar, quisiera hacerle algunas preguntas que considero de especial interés. En primer lugar, cómo va a organizar la secretaria de la comisión, ya que usted va a ser designada con el control parlamentario y va a haber un procedimiento posterior, porque, cuando se apruebe la nueva modificación de la Ley de Seguridad Aérea y cuando se apruebe el reglamento europeo, usted va tener un control, pero la secretaría está formada por personal funcionario del Ministerio de Fomento, con unos importantes poderes en materia de investigación, aunque es cierto que a sus órdenes, por lo que esa va a ser también, a nuestro modo de ver, la clave del funcionamiento eficaz o no de la comisión. Se ha referido usted a ello, aunque haya sido de pasada, pero quiero recalcar la importancia de coordinar la comisión de investigación de accidentes e incidentes con AESA y con Ceanita. A veces discutimos qué es un accidente, qué es un incidente, qué es un suceso grave, qué es un simple suceso, pero en este mundo de casuística lo que no podemos hacer es ni duplicar actuaciones por los mismos supuestos y, mucho menos, que no actuemos por no saber a quién corresponde. El tema de accidentes está claro, el tema de sucesos e incidentes graves también está claro, pero a veces nos movemos en el mundo de los sucesos, que tienen tanta importancia o tanta repercusión en la prevención de accidentes como pueda tener un suceso grave. Por tanto, para nosotros es muy importante, señora Arnaldo, la coordinación de la comisión con AESA.

Lo más importante —y para terminar— es la necesidad de medios personales y materiales, a lo que usted también se ha referido. Usted ha presentado un programa ambicioso, unos principios de actuación, que aceptamos como antes le he dicho, pero usted va a necesitar recursos y medios personales, en definitiva, va a necesitar presupuesto. El propio decreto, que se ha publicado en el mes de abril, establece que no va a generar gastos para el Ministerio de Fomento, salvo en aquellas situaciones

excepcionales. Usted tiene que dar una pensada a esa situación, porque, si no hay más gasto para generar más actividad en investigación, en recomendar y en elaborar los informes técnicos, difícilmente podrá usted cumplir los objetivos que nos ha planteado. En definitiva, señora Arnaldo, tiene un importante trabajo por delante que desempeñar en esta comisión; tiene una tarea compleja; va contar con nuestro apoyo; la comisión necesita un impulso, necesita un cambio, necesita recuperar el prestigio, que en este momento no tiene, y necesita usted actuar con determinación y, vuelvo a repetir, con absoluta independencia, objetividad y confidencialidad. Eso es fundamental en la labor que usted asume y en eso vamos a estar muy pendientes de cómo desarrolla su función y si es acorde con estos principios o no. Ánimo y, para terminar, solamente quisiera saber si va a participar en el nombramiento del resto de los miembros de la comisión y quisiera destacar la importancia que tiene que provengan de los distintos sectores con responsabilidad en el sector. Espero que al menos pueda usted contestarme algunas de las sugerencias y preguntas que le he hecho.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, como portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, el señor Beloki tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Quiero empezar agradeciendo la amabilidad de la Presidencia y del Grupo Popular, porque cuando he podido llegar a esta Comisión de otra Comisión, algo que ocurre habitualmente con los grupos minoritarios, quería tomar un mínimo de aire antes de ponerme a hablar, por lo que, como creí que estaba usted terminando su exposición, he preguntado si había alguien que pudiera hablar antes que yo. He tomado suficiente como para poder decirle dos cosas, que son las únicas que le quiero decir. No tengo nada que objetar a su currículo, que evidentemente acredita que usted puede ser presidenta de la comisión —eso lo sabía incluso antes de llegar aquí—; tampoco, hasta donde he escuchado, tengo nada que objetar a los principios con los que ha dicho que va a actuar dentro de la comisión, que son principios generales, como no puede ser de otra forma, y la verdad es que usted los ha explicitado con algún detalle. El cumplimiento de eso siempre es difícil, es más fácil enunciar que cumplir uno a uno y a la perfección todos ellos. En cualquier caso, repito, no tengo nada que objetar; tiene usted el apoyo de mi grupo y va a tener, si lo desea, nuestra colaboración para el buen funcionamiento de la comisión, de la forma en que un grupo parlamentario —sobre todo un grupo parlamentario de las características del mío— pueda echarle una mano y usted quiera recibirla.

Quisiera transmitirle dos o tres ideas de lo que mi grupo piensa en torno a la seguridad. Para empezar, pensamos que la seguridad es una cuestión clave en todos los órdenes de la vida, que no es un tema para ir jugando; que la seguridad aérea es especialmente importante en el mundo actual y, con ser tan importante, que es una flor frágil que se rompe fácilmente; no la seguridad total, pero la desconfianza que puede surgir en torno a los

conceptos de seguridad hace que uno pierda la seguridad con relativa facilidad. Quiero que sea usted consciente de las dos cosas, a pesar de que ni sobre sus espaldas ni sobre las de la comisión que usted va a presidir va a recaer toda la seguridad aérea del Estado español, a usted le toca una parte, porque la seguridad dispone de distintos instrumentos y creo que en el fondo todo el mundo tiene que colaborar para que, aunque nunca será perfecta, alcance el grado máximo, incluso tiene que difundirse una cierta cultura de la seguridad en todos los órdenes, etcétera.

Tampoco se le oculta —y si se le ocultaba, quien me ha precedido en el uso de la palabra se lo ha dicho con claridad— que llega a un sitio donde hay problemas. Tiene usted una mochila en esa casa y le guste o no algo va a estar sobre sus espaldas. Venimos de un contexto en el que han ocurrido las cosas que han ocurrido y la situación está donde está. Yo no quisiera que usted se abrumara con esta mochila, pero existir existe. Dicho de otra forma, ahí es donde hay que trabajar para que efectivamente la seguridad, en los ámbitos que le correspondan, sea percibida como tal por el conjunto de los ciudadanos y, en concreto, por la parte que nos corresponde, por las distintas fuerzas parlamentarias. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Estamos a la espera de los frutos. Estamos de acuerdo con el currículo, estamos de acuerdo con los principios, esta es nuestra concepción del término seguridad y, repito, estamos a la espera de los frutos, porque ahora le toca a usted y será juzgada, evidentemente, como todos lo somos en este ámbito, por las cosas que se hagan o se dejen de hacer, por las cosas que se hagan bien o por las que hagamos mal. Me ha gustado que al presentar el currículo haya puesto su número de teléfono, que espero que verdaderamente sea su móvil. Tomo nota, señora Arnaldo, por si esta amabilidad de hoy de venir a presentarse y a hablar de las cosas se corresponde con el día a día.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señora Arnaldo, gracias por su comparecencia ante esta Comisión, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, que dice exactamente lo siguiente: Antes de su designación, la persona propuesta para la presidencia deberá comparecer ante la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados para dar cuenta de las líneas básicas de actuación a desarrollar por la comisión durante su mandato. Eso es exactamente lo que acaba de hacer usted.

Desde el Grupo Socialista solo cabe plantear dos cuestiones. Primera cuestión, constatar que reúne usted los requisitos que establecen la mencionada Ley 21/2003 y el artículo 1 del Real Decreto 629/2010, que dice que el presidente, en este caso la presidenta de la comisión debe reunir condiciones en relación con el prestigio y la competencia profesional en el sector de la aviación civil,

valorándose especialmente su independencia, su objetividad de criterio y la solvencia demostrada en el desempeño de cargos de responsabilidad en empresas públicas o privadas del sector. Creo que usted acredita tal solvencia, tal prestigio, tal competencia en su trayectoria y en la intervención que acaba de hacer usted ante esta Comisión, que ha sido, a juicio del Grupo Socialista, rigurosa y solvente. Segunda cuestión. Cuento usted con nuestro respaldo y con nuestra colaboración en el ejercicio de su importante responsabilidad.

El Grupo Socialista celebra también la apuesta del Gobierno por renovar la composición, así como el funcionamiento de la comisión de investigación de accidentes —el real decreto al que acabo de hacer mención muestra, refleja esa determinación—; es un impulso a la modernización, al rejuvenecimiento, al dinamismo, a la vinculación de la comisión con el mundo de la universidad y de la investigación, lo que, a nuestro juicio, es un paso positivo. Celebramos especialmente la eliminación de la obligatoriedad de que los miembros de la comisión de investigación de accidentes fueran necesariamente personas jubiladas por edad en los sectores respectivos. Se ha fortalecido el requisito de la solvencia técnica en la composición de la comisión de investigación de accidentes y a nosotros nos ha parecido una muy buena idea.

En relación con el contenido de su comparecencia, compartimos sus planteamientos con carácter general. El transporte aéreo es seguro, el más seguro, especialmente en Europa, pero aún hay mucho trabajo por hacer para mantener esos niveles de seguridad, incluso para elevarlos. El objetivo último que compartimos con usted es esa tasa cero de accidentabilidad. Un solo accidente, una sola víctima ya son demasiadas víctimas; esa sola víctima merecería nuestro esfuerzo más exigente en orden a prevenir siniestros en el transporte aéreo. Entendemos también que el marco jurídico nacional e internacional es razonable, se está actualizando debidamente; de hecho, en esta misma casa tenemos pendiente la actualización de la Ley de Seguridad Aérea; el proyecto redactado por el Gobierno se encuentra en fase de elaboración de enmiendas y en el próximo período de sesiones, como es lógico, se ultimarán su tramitación parlamentaria. Me gustaría saber si tiene usted ya alguna aportación —o si piensa hacerla en el futuro— que hacer al Parlamento en ese sentido.

El conjunto del marco jurídico que usted ha mencionado —y que yo subrayo— apunta a la investigación y a la determinación de las causas de los accidentes, así como al establecimiento de las recomendaciones de carácter preventivo, precisamente como la mejor garantía para la elevación de los niveles de seguridad en el transporte aéreo, de ahí la importancia crucial del organismo que usted va a presidir en muy poco tiempo. Saludamos con satisfacción la sistemática presentada por usted sobre objetivos, líneas de trabajo y actividad que tiene previsto llevar a cabo para el mejor cumplimiento de los fines de la comisión de investigación de accidentes. Saludamos singularmente esa primera línea estratégica que aboga

por la mejora del funcionamiento interno y por la agilización en el trabajo de la comisión; necesariamente tiene que ser elegante y generosa con sus antecesores en el cargo, no obstante, compartimos la valoración que ha expresado el portavoz del Grupo Popular del trabajo de los actuales integrantes de la comisión de investigación de accidentes, vamos a decirlo así, que es mejorable. Quisiera recordar que los actuales integrantes de la comisión de investigación de accidentes son independientes, tanto como lo será usted de aquí a poco tiempo, en el ejercicio de sus funciones, absolutamente independientes del Ministerio de Fomento, en sus aciertos y en sus errores también, y si ha habido filtraciones, que parece que las ha habido, y retrasos en la determinación de sus conclusiones, que parece que los ha habido, la responsabilidad habrá que establecerla en orden a esa independencia. No obstante, estamos convencidos de que el plan que usted nos ha expuesto, en orden a agilizar y a mejorar el funcionamiento interno de la comisión, va a tener el éxito que todos esperamos y deseamos.

Subrayamos también con satisfacción el ánimo de la mejor coordinación posible con la Agencia Española de Seguridad Aérea y también —muy relevante para nosotros— el de colaboración con instituciones de ámbito internacional en relación con la seguridad del transporte aéreo. Estamos convencidos de que esas sinergias de carácter internacional, global, el compartir información, criterios, recomendaciones, son el camino más eficiente para lograr los objetivos de tasa de accidentabilidad cero, como usted mencionaba. Celebramos su disposición para someterse al control, a la evaluación externa. El real decreto habla de ese informe anual a presentar en el primer semestre de cada año; usted ha recogido esa obligación con satisfacción y nosotros lo valoramos especialmente. Creemos que ese informe anual, con datos sobre la siniestralidad en el transporte aéreo y también con datos fehacientes sobre el resultado de sus investigaciones y de la aplicación de sus recomendaciones, será extraordinariamente útil y un estímulo para que ese funcionamiento de la comisión del que hablábamos antes sea lo suficientemente ágil. Más énfasis. La generación que usted ha mencionado de nuevos instrumentos efectivos para hacer seguimiento del cumplimiento de sus recomendaciones en materia de seguridad para el conjunto del sector. Entendemos que ese seguimiento específico en el cumplimiento de las recomendaciones es clave para cumplir los objetivos de elevación de los niveles de seguridad aérea. Como usted, nosotros creemos más en los métodos activos, preventivos que en los métodos reactivos, pero para eso se tienen que cumplir las recomendaciones, y para que estas se cumplan tiene que haber instrumentos eficaces de seguimiento de ese cumplimiento; no basta con elaborar un papel que se quede perdido en algún cajón durante un tiempo indeterminado.

Le agradezco que no haya entrado en valoraciones sobre el pasado, sobre accidentes e incidentes del pasado; seguro que será usted mucho más prudente que los políticos en general. He escuchado aquí alguna valoración,

incluso algún paralelismo un tanto aventurado en torno a lo que ocurrió en Lanzarote y a lo que ocurrió en Barajas. No nos corresponde a nosotros establecer esas identificaciones y esos paralelismos, creo que eso es cosa de ustedes en orden al resultado de sus investigaciones. Repito que le agradezco que no entre en valoraciones del pasado que no le corresponden. También le agradezco que no entre en otras cuestiones, por ejemplo, en el análisis de conflictos de orden laboral en el control de la navegación aérea, como se ha hecho aquí; esa valoración la tiene que hacer el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, porque es su función —la mía también—, pero evidentemente no es la suya, por eso no le voy a preguntar por su opinión en relación con el conflicto laboral que mantienen los controladores de navegación aérea con AENA. Ese debate ya ha sido objeto de un tratamiento intenso y exhaustivo —se lo puedo asegurar— en el seno de esta Comisión, incluso en el Pleno del Congreso, y ha sido objeto, incluso, de tratamiento legal.

Señora Arnaldo, me quedan tres últimas cuestiones: una constatación, una petición y un deseo. La constatación es la siguiente. Sabemos que es usted consciente de la responsabilidad que asume: salvar vidas, nada más y nada menos —esa es su responsabilidad última— y sabemos que está usted preparada para asumirla con éxito. La petición podría ser incluso —si quiere— una exigencia y consiste en que actúe usted conforme a lo que la ley establece. La ley le obliga a ser libre e independiente, y yo le pido, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, que ejerza esa libertad y esa independencia de una manera fehaciente; libertad e independencia de todos, de AENA sí, pero no solo de AENA, porque aquí hay intereses públicos y privados en juego, sino de todos, del Grupo Socialista, del Grupo Popular, de AENA y de cualquier interés que esté en juego en la investigación de un accidente. Su responsabilidad es la de saber que ha ocurrido en un accidente y evitar que ese u otro parecido pueda darse en el futuro; sea usted libre e independiente. Reclame los recursos que precise, la legislación le ampara para que cuente con los recursos precisos. Si el ministerio, que tiene muchos recursos, puede ponerlos a su disposición en grado suficiente, sin acometer más gasto, bien, si hacen falta más, usted sabe que la legislación le ampara para pedir recursos excepcionales. La seguridad es una prioridad absoluta y, desde luego, el gasto, los recursos, no van a ser, en modo alguno, una limitación para su labor. Nosotros, desde luego, nos comprometemos a respaldarla en esa exigencia si fuera menester, que estamos convencidos de que no lo será. Sea usted eficiente, discreta, como se le ha pedido y cuando corresponda, porque otras veces tendrá que ser usted transparente. Sea discreta cuando tenga que serlo y transparente cuando tenga que serlo, el fiel de la balanza lo establecerá la eficiencia, nosotros le vamos a pedir eficiencia y resultados, como es lógico. Sitúese usted, desde luego, de frente ante la prioridad absoluta en su trabajo que es, insisto, conocer las causas de los accidentes para evitar esos accidentes y sus víctimas.

Termino con el deseo, que estoy convencido de que es general, de que pueda usted cumplir el mandato que ahora comienza con la satisfacción de haber alcanzado ese objetivo, tan utópico como irrenunciable, de la tasa cero, a la que usted se ha referido, de accidentabilidad en el transporte aéreo español.

Muchas gracias y mucha suerte.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder a los distintos grupos parlamentarios tiene la palabra la señora Arnaldo.

La señora **ARNALDO VALDÉS**: Agradezco mucho, a todos en general, que crean que puedo afrontar este reto de hacerme cargo de la labor de presidencia de la comisión. Les agradezco sobremanera el ofrecimiento de colaboración y de cooperación; lo tengo en cuenta y me lo llevo, porque creo —lo he dicho varias veces— que en este tema tenemos que cooperar todos, aunar esfuerzos y solamente trabajando juntos podremos conseguir resultados —cada uno en nuestro papel, porque son para bien de todos—, que es lo que tiene que guiar nuestras actuaciones.

No quiero reiterar cosas que he mencionado en mi anterior intervención, pero sí diré que coincido con todo lo que han dicho sobre cuáles deben ser los principios que tienen que guiar la actuación de la comisión. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**) Tiene que ser independiente, por supuesto, ese va a ser nuestro compromiso y lo ha sido siempre, porque entiendo que las comisiones de investigación de accidentes nacen siendo independientes, para ser independientes, y ese objetivo desde luego va a ser una de nuestras prioridades, lo vamos a tener grabado a fuego en nuestro quehacer diario. Vamos a ser independientes, objetivos, discretos, sin filtraciones y lo más profesionales que podamos. También vamos a poner —entre los recursos que he dicho antes— todo nuestro esfuerzo para que realmente produzcamos los resultados que se esperan de nosotros. Es muy importante, y lo tenemos claro desde el principio, que queremos trabajar con más sistemática, aprovechando todos los recursos que están disponibles para conseguir un mejor y mayor rendimiento de ellos, para sistematizar nuestras prácticas de trabajo, para aprender, para mejorarlas, para medir nuestros tiempos, para ver dónde tenemos los problemas, para identificar lo que falla, para ver las oportunidades de mejora, para reconocer lo que va bien, para identificar esas buenas prácticas nuestras y de otros y, por supuesto, donde podamos mejorar importarlas y aplicarlas. Existe una oportunidad importante para aprender de otras instituciones europeas que se dedican a la investigación de accidentes. La Unión Europea, de hecho, ha reconocido en algún informe previo para la elaboración del reglamento que existe en Europa una capacidad suficiente para la investigación de accidentes y que incluso en algunos aspectos está desaprovechada. Queremos aprovecharla al máximo, queremos aprender de otros, queremos promover la movilidad de investigadores para que nos apoyen cuando lo necesitemos y para aprender lo que hacen bien. Nos

vamos a concentrar en eso y, sobre todo, en trabajar mejor, en ver dónde podemos mejorar nuestros problemas y dónde introducir más eficiencia y más efectividad, porque sabemos que, efectivamente, uno de los valores más importantes del trabajo de la comisión es producir recomendaciones, pero sobre todo hacerlo a tiempo. Vamos a hacer nuestro mayor esfuerzo para producirlas a tiempo, vamos a intentar respetar al máximo los compromisos con los plazos, tener un informe en el plazo de doce meses, tal como está previsto en la normativa de OACI, y en el caso de que no se pueda por lo menos ir generando informes anualmente sobre las incidencias y las investigaciones. Creemos que cualquier labor que se haga para prevenir es fundamental, por eso creemos también que es muy importante poner mucho énfasis en las recomendaciones. Los organismos de investigación de accidentes no tienen poder normativo, ellos hacen recomendaciones y son las agencias, las instituciones que se encargan de regular —en nuestro caso, en el entorno europeo, es la Agencia Europea de Seguridad, en el caso americano la FAA—, las que tienen que hacer en muchas ocasiones —no digo siempre, pero sí en muchas ocasiones— esas recomendaciones y traducirlas en normas. La comisión puede hacer una importante labor —la podemos hacer entre todos— de impulso para que esas recomendaciones no se queden en un cajón y sean realmente efectivas. Tenemos que asumir como responsabilidad nuestra iniciar esa línea, que hasta ahora no se había puesto encima de la mesa, de perseguir las recomendaciones, pedir plazos, pedir respuestas, supervisar, impulsar y participar en los foros donde haga falta para discutir sobre esas recomendaciones, para llevarlas a cabo, para exigir a estos organismos, que a veces hacen las normas a nivel europeo o a nivel americano, que las asuman y, repito, las lleven a cabo, porque en muchas ocasiones esa puede ser la diferencia entre prevenir o no futuros accidentes, como podría haber sido, quizás, el caso del accidente de Detroit en su momento si aquellas recomendaciones que la FAA hizo hubieran sido más severas e incorporadas en la normativa.

Respecto de los incidentes de control, lo único que puedo decirles es que cualquier incidente grave que sea competencia de la Ciaiac tendrá que investigarse como cualquier otro: rápida y eficazmente, produciendo resultados y recomendaciones. Coincido en el tema de la preocupación por los trabajos aéreos; es un sector muy importante en nuestra actividad de transporte y de aviación civil y cualquier accidente, cualquier víctima es una tragedia, porque aunque el número sea pequeño no podemos olvidarnos de eso. En ese sentido, hay trabajo que hacer; aparte de las investigaciones individuales de los accidentes, la comisión puede hacer informes sectoriales, informes técnicos para potenciar, en la medida de sus posibilidades, la búsqueda de soluciones, incluso puede promover la coordinación con la Agencia Estatal de Seguridad para, dentro de los programas de seguridad a nivel nacional, potenciar actividades en esa línea. Es un tema que nos preocupa y que nos gustaría impulsar. En cuanto a las actuaciones relativas a otros ámbitos o

problemas de seguridad, aviones cortos de combustible o cualquier otro tema que pueda surgir, tenemos que tratarlo igual, investigarlo, ver dónde están los problemas, ver las causas inmediatas y las causas raíz que pueden llevar a eso y tratar de proponer recomendaciones para que no pasen.

Sobre la organización del trabajo, de la secretaría de la comisión y del pleno, lo único que puedo decirles es que, por supuesto, pienso estar involucrada en la renovación del pleno porque creo que debe ser así; debemos evaluar cuál es la mejor forma de tener un pleno que comparta estas ideas que hemos comentado hoy aquí —que ustedes también comparten— y que asuma ese compromiso de potenciar y dar a la comisión ese impulso que estamos buscando. Debemos buscar a esas personas y asegurarnos de que asumen ese compromiso con el trabajo de la comisión. En cuanto a la secretaría, sus labores, igual que las del pleno, están reguladas en la normativa, que dice cuál es la labor de cada uno. La secretaría tiene un papel muy importante, porque es el órgano que tiene la responsabilidad del trabajo del día a día, de organizar los equipos de investigación, de decidir cómo se gestiona el trabajo, qué investigador va a hacer cada cosa, de qué recursos dispone, y de gestionar que día a día esa actividad que todos queremos hacer sea productiva. Hay que apoyar a la secretaría en esa labor y también hay que hacer que esa agenda de la que yo hablaba, en la que combinemos actividades no solo técnicas sino también de mejora, la asuma la secretaría en toda su extensión, que esos principios de optimización de procedimientos, de procesos y de medida de resultados los asumamos todos en conjunto. Estamos dispuestos a utilizar cualquier herramienta que podamos para potenciar esto, siempre manteniendo esa independencia y esa objetividad de criterio, porque no puede ser de otra forma.

De esta comparecencia me llevo su disposición a apoyar esta labor y también su exigencia, así como la seguridad de que, precisamente porque su compromiso en este tema es importante, van a ser exigentes con nuestro desempeño futuro. He tomado nota de todo lo que han dicho y les aseguro que estará entre la lista de nuestras prioridades de trabajo en los próximos meses.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere formular una brevísima intervención?

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Quiero aclarar una duda que me ha surgido después de escuchar la intervención del portavoz del Grupo Socialista. Señora Arnaldo, he reconocido su trabajo, su currículum, su disposición, su estrategia, su programa y he puesto encima de la mesa una serie de asuntos que están en el sector, que conocemos todos. Eso es ánimo de colaborar en algo en lo que nos queremos comprometer. Me han sorprendido enormemente las sugerencias, las opiniones de que usted no cuente, que usted no diga, que usted no entre, que no comente, etcétera. Sea independiente, no se deje tutelar por nada ni por nadie, es usted capaz de llevar adelante el programa que nos ha planteado aquí. Cuando

le he hablado de que hay investigaciones que no se realizan, de informes de accidentes, de informes finales que llevan mucho tiempo sin producirse y que si estuvieran podrían servirnos de recomendaciones para evitar otros, es que es lo que hay. Yo no le pido que se pronuncie sobre el accidente de Lanzarote, sobre que si se hubiera sabido qué pasó si hubiéramos evitado el otro; le he puesto algo que está ahí y ni siquiera le he pedido que me respondiera a ese asunto, como tampoco le he pedido que me cuente toda la problemática de los controladores. Es un problema que está ahí. Usted sabrá cómo lo tiene que gestionar, pero, insisto, sea usted independiente y no se deje tutelar por nadie. Y nadie tiene que decirle, creo yo, a lo que tiene usted que contestar o no a la oposición.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de finalizar, quiero desear a la candidata propuesta por el Gobierno para ocupar la presidencia la mayor de las suertes. Estamos plenamente convencidos de que después de las intervenciones de los grupos parlamentarios su nombramiento se va a llevar al Consejo de Ministros. Le deseamos toda la suerte del mundo. Cuente con el apoyo de esta Comisión para aquello que sea necesario. Muchas gracias y buen trabajo.

Suspendemos la sesión durante un minuto para dar la bienvenida al presidente de AENA. (Pausa.)

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (LEMA DEVESA), PARA INFORMAR SOBRE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE ACTUACIÓN PARA LOS PRÓXIMOS MESES EN LA GESTIÓN DE SUS COMPETENCIAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/001102.)**

El señor **PRESIDENTE**: Retomamos la sesión, entrando en el punto segundo del orden del día: Comparecencia del señor presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), para informar sobre las principales líneas de actuación para los próximos meses en la gestión de sus competencias, solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra don Juan Ignacio Lema.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (Lema Devesa)**: Comparezco ante esta Comisión, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para exponer en sede parlamentaria las principales líneas de actuación previstas para los próximos meses en relación con la gestión de los aeropuertos y la navegación aérea, centrando mi intervención en los objetivos y prioridades estratégicos de AENA en el momento actual. Mi intervención va a consistir en una exposición inicial del escenario actual por el que está atravesando el transporte aéreo, en concreto su repercusión en AENA, y a continuación pasaré a exponer las principales prioridades estratégicas de AENA en el momento actual, que tienen

por objeto, por un lado, minimizar los efectos negativos de la crisis y, por otro lado, sentar las bases del futuro de la empresa que permitan su viabilidad.

El sector del transporte aéreo se ha caracterizado tradicionalmente por afrontar escenarios de actuación extraordinariamente complejos, al estar expuesto a toda clase de contingencias y cambios y a la intervención de múltiples agentes con diferentes expectativas y prioridades y con un alto grado de interdependencia entre sí. Esta complejidad se está acentuando en los últimos años como consecuencia de una coyuntura especialmente difícil, marcada por la crisis económica general y por un conjunto de factores específicos, algunos derivados de esa crisis, como el descenso de la actividad turística, y otros, como el impacto del AVE, los condicionantes medioambientales, las fluctuaciones del precio del petróleo y otras contingencias, entre las que podemos citar, además de la ya superada pandemia de la gripe A, la más reciente incidencia acaecida en toda Europa provocada por la nube de cenizas volcánicas.

La concurrencia en el tiempo de todos estos factores se ha traducido en una caída del tráfico aéreo en el año 2008, que se ha visto acentuada en el año 2009, cuando las cifras más representativas de la actividad del sector —pasajeros transportados, factores de ocupación, ingresos, etcétera— han mostrado un importante retroceso tanto a nivel mundial como a nivel nacional, lo que ha obligado a los diferentes agentes del sector a revisar sus prioridades y estrategias empresariales a corto y medio plazo para, por un lado, minimizar los efectos negativos de la crisis y, por el otro, sentar las bases que permitan garantizar en un futuro la viabilidad económica y ganar en competitividad. Estos nuevos planteamientos han provocado importantes cambios en el mercado del transporte aéreo, que van desde ajustes de capacidad de la oferta a procesos de reestructuración empresarial, pasando por importantes procesos de recortes presupuestarios, tanto en lo relacionado con los capítulos de gastos como de racionalización de los planes de expansión e inversión de los diferentes agentes. Afortunadamente, tal como ha ocurrido en anteriores ocasiones, el tráfico aéreo tiende a recuperarse. De acuerdo con los datos publicados por ACI, *Airports Council International*, a nivel mundial, durante los cuatro primeros meses de 2010, el movimiento de pasajeros ha crecido un 4,7 por ciento, mientras que en Europa y como consecuencia de la reciente incidencia de la nube de cenizas volcánicas, se registró una caída del 0,4 por ciento. En el caso de España, los últimos datos disponibles a mayo de 2010 muestran un crecimiento del 0,4 por ciento en el tráfico de pasajeros, teniendo en cuenta que la actividad se vio también afectada negativamente por el ya comentado efecto de la nube de cenizas volcánicas. Estas cifras de crecimiento, tras las caídas del tráfico aéreo en 2008 y 2009, junto con las previsiones de las que disponemos, nos permiten ser moderadamente optimistas, por lo que se espera que la tendencia de crecimiento del tráfico aéreo a partir de este año sea sostenida, teniendo en cuenta que el ritmo de crecimiento de la actividad está

claramente condicionado por la velocidad de la recuperación económica. En esta línea apuntan las previsiones tanto de los principales organismos internacionales, como OACI, Eurocontrol y la Unión Europea, como de los principales fabricantes de aviones, Airbus y Boeing, que prevén que el tráfico aéreo se podrá duplicar en los próximos veinte años.

En este complejo escenario, señorías, AENA ha planteado unos objetivos y prioridades estratégicas que permitan, por un lado, minimizar los efectos negativos de la crisis y, por otro lado, seguir desarrollando las bases del futuro que garanticen su competitividad y viabilidad económica. Como líneas estratégicas principales de AENA en la actual coyuntura se han definido las cinco siguientes. La primera, mantener los máximos niveles de seguridad. Esta será la principal estrategia de AENA, bajo el enfoque de una seguridad integral en su triple perspectiva de seguridad en las operaciones aeronáuticas —*safety*—, en el lenguaje anglosajón, seguridad de las personas y bienes —*security*— y prevención de riesgos laborales.

El segundo punto estratégico será mejorar la eficiencia y la productividad. AENA seguirá avanzando en la mejora de la eficiencia y la productividad a través del desarrollo de un exigente plan de austeridad basado en la reforma estructural de la navegación aérea, la mejora de la productividad de los recursos humanos, la reducción general de gastos y la mejora de eficiencia de los procesos, la racionalización del plan inversiones y el aumento de los ingresos, todo ello a fin de garantizar la viabilidad económico-financiera de AENA.

La tercera línea estratégica será alcanzar la sostenibilidad medioambiental. Otra de las principales prioridades de AENA en estos momentos es la de compatibilizar el desarrollo de las operaciones aéreas y de las infraestructuras con el medio ambiente, en especial en lo referente a la reducción de las afecciones por ruidos en los entornos aeroportuarios, la reducción de emisiones de efecto invernadero y el impulso de energías renovables.

La cuarta línea estratégica es el desarrollo de las infraestructuras y los servicios. AENA continuará con la mejora y el desarrollo de las infraestructuras y de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea mediante la puesta en valor de nuevas infraestructuras, la mejora de la calidad de los servicios prestados a los pasajeros y a las compañías aéreas y la adaptación eficaz y eficiente de la capacidad a la demanda, para hacer frente con éxito a los requerimientos actuales y futuros del transporte.

La quinta línea de actuación estratégica será llevar a cabo el desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. A continuación desarrollaré con más detalle estas prioridades.

La principal prioridad estratégica de AENA es y será siempre, a mi juicio, la de mantener los más altos niveles de seguridad, bajo un enfoque de seguridad integral en su triple perspectiva: seguridad en las operaciones y autoprotección, que incluye los sistemas de gestión de la seguridad para garantizar las operaciones en los aeropuertos y en el espacio aéreo, así como las actuaciones

de autoprotección de las instalaciones de los aeropuertos, torres y centros de control; la seguridad en la protección de personas y bienes, *security*, que incluye las actuaciones y procedimientos necesarios para la vigilancia y seguridad física de los aeropuertos y de las instalaciones de navegación aérea y sus centros de control contra posibles actos ilícitos, todo ello en estrecha colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y la seguridad en la prevención de riesgos laborales, tanto para la provisión de servicios en aeropuertos y centros de navegación aérea como en la construcción de infraestructuras, que incorpora las actuaciones de gestión de prevención de riesgos laborales y la coordinación y control de los riesgos en la construcción de nuevas infraestructuras. Las actuaciones en seguridad no han sido objeto de ningún retraso por la situación económica, contemplándose para el año 2010 la ejecución de inversiones por un importe de 232,6 millones de euros, lo que supone un incremento del 43 por ciento con respecto a 2009, según el siguiente desglose: en seguridad operacional y autoprotección, 96,4 millones; en seguridad de personas, instalaciones y bienes, 103,3, y en prevención de riesgos laborales, 32,9. Además de realizar las inversiones necesarias en instalaciones y equipos, AENA apoya las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en su tarea de seguridad con el aporte de personal de vigilancia privada contratado con empresas de seguridad. Este apoyo supone un gasto para el año 2010 de 136,5 millones de euros, que es el 11,7 por ciento inferior a lo presupuestado para el año 2009, al haberse mejorado las condiciones de contratación. Si consideramos la seguridad en su sentido amplio, es decir, no sólo las inversiones en instalaciones de seguridad sino todas aquellas que contribuyen a una operación segura de nuestros aeropuertos, el importe de las inversiones en seguridad alcanzaría unos 1.000 millones de euros en el año 2010.

A continuación les describo brevemente las principales actuaciones que se están llevando a cabo en las tres perspectivas de seguridad. En seguridad operacional y autoprotección, las principales actuaciones se centran en la adecuación de los aeropuertos al Real Decreto 862/2009, de certificación de aeródromos, e incluyen la adecuación de los aeropuertos a las normas técnicas, la elaboración de los manuales de aeropuerto y la implantación del sistema de gestión de seguridad operacional SGSO. Con todo lo anterior se ha preparado un plan de certificación en el que se han tenido en cuenta varios factores, como son la ejecución de las obras de adecuación, tanto en infraestructuras aeroportuarias como de navegación aérea, la finalización del manual de aeropuerto, la fecha de implantación del sistema de gestión de seguridad operacional SGSO, la distribución uniforme por trimestres en el menor tiempo posible, desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013, y la no coincidencia con temporada alta en aeropuertos turísticos. De acuerdo con el plan de certificación de AENA, la previsión es que todos los aeródromos estén certificados para finales del año 2013, adelantándose de esta manera a la fecha de finalización

recogida en el real decreto, que la fija para antes del 1 de marzo de 2016.

En cuanto a la protección de personas y bienes, para el año 2010 se destacan las siguientes actuaciones. En los nuevos terminales y/o en las ampliaciones de terminales de los aeropuertos de Alicante, Badajoz, Fuerteventura, la Palma, León, Málaga, Murcia, Pamplona y Santiago se instalarán, para la inspección de equipaje en bodega y formando parte del sistema de tratamiento de equipajes, nuevos equipos de inspección automática de detección de explosivos EDS y/o equipos de rayos X convencionales. Además, con el fin de cumplir con la norma CE 1448/2008, de 29 de septiembre de 2006, se realizará la renovación a lo largo de varias fases de antiguos equipos de inspección automática y detección de explosivos, EDS, por nuevos equipos. La primera fase comprende los aeropuertos de Alicante, Asturias, Gerona, Gran Canaria, Lanzarote, Madrid y Fuerteventura. Se continúa con la instalación progresiva del nuevo sistema corporativo de gestión de seguridad aeroportuaria, GSA, en todos los aeropuertos de la red de AENA, dentro del plan previsto, que llega hasta 2013, y se contempla la renovación y/o nueva instalación de sistemas integrales de control de accesos en los aeropuertos de A Coruña, Asturias, Barcelona, Jerez, Murcia, La Palma, Santiago, Pamplona, Tenerife Norte, Valencia, Ibiza y Vigo. La instalación de sistemas de vigilancia perimetral en los aeropuertos de Barcelona, San Sebastián, Palma de Mallorca y Valencia y se actualizarán los actuales arcos detectores de metal de los aeropuertos de la red de AENA con el fin de cumplir la normativa CE 1862/ 2006, de la Comisión, de 15 diciembre de 2006, adaptando los arcos a la nueva norma de obligado cumplimiento a partir del 1 de enero de 2011.

En cuanto a prevención de riesgos laborales, AENA le presta una gran atención con el objetivo de reducir sus índices de siniestralidad laboral a los niveles más bajos posibles. AENA invierte alrededor del 2,9 por ciento, casi el 3 por ciento, del importe de cada obra en las actuaciones necesarias en seguridad para la prevención de los riesgos laborales de la construcción.

La mejora de la eficiencia y de la productividad, teniendo en cuenta la problemática y el escenario actual, es una prioridad estratégica fundamental de AENA, en especial en los servicios de control de tránsito aéreo, con objeto de asegurar la viabilidad económico-financiera de AENA, permitiendo la reducción de costes y la mejora de los ingresos a través de la potenciación de las actividades comerciales. La prioridad de asegurar la viabilidad económico-financiera de AENA en estos momentos de crisis creo, señorías, que es muy importante, pues desde su creación en 1991, AENA ha financiado todas sus inversiones y gastos de funcionamiento a través de su propia capacidad de generar ingresos o de apoyarse en deuda externa y debe continuar con este objetivo para no ser ninguna carga económica para el Estado y por tanto para el contribuyente. Todas las actuaciones de esta prioridad estratégica se articulan en el Plan de austeridad de AENA 2010-2013, que a su vez es la respuesta de

nuestra organización a las directrices marcadas por el Gobierno y por el Ministerio de Fomento en el actual escenario de crisis económica, en concreto al programa de consolidación fiscal del Gobierno, del Consejo de Ministros del 29 enero y 12 febrero de 2010, al Real Decreto-ley 8/2010, de 20 mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público y a los planes de austeridad y eficiencia del Ministerio de Fomento.

El Plan de austeridad de AENA se apoya sobre cinco grandes líneas de actuación: la reforma estructural de su servicio de navegación aérea, la mejora de la productividad de los recursos humanos de AENA, la reducción general de gastos y mejora de la eficiencia de procesos, la racionalización del plan de inversiones y el aumento de los ingresos.

La reforma estructural de los servicios de navegación aérea, con el apoyo de la Ley 9/2010, conseguirá, por un lado, reducir la tasa de navegación aérea de ruta en un 15 por ciento y, por otro lado, eliminar el actual déficit de la tasa de navegación aérea de aproximación en el año 2013. Con la Ley 9/2010, que regula los servicios de tránsito aéreo, el Gobierno ha abordado una reforma estructural del sistema de navegación aérea. Los aspectos más relevantes de dicha reforma son los siguientes. En primer lugar, consolidar a AENA como responsable de los servicios de tránsito aéreo de ruta y aproximación, que debe jugar un papel de protagonismo en el proceso de construcción del cielo único, en su triple vertiente de definición, gestión y desarrollo tecnológico, Sesar.

En segundo lugar, la apertura de la gestión del control de aeródromo o control de torre a otros proveedores de servicio acreditados por la autoridad europea. El coste de control de despegue y aterrizaje y el control de aeródromos actualmente deficitarios se imputa a cada aeropuerto, de ahí que el sistema aeroportuario en los aeropuertos concretos deberá buscar su mayor eficiencia a través de los mecanismos establecidos por la ley, bien la implantación del servicio AFIS, bien a través del cambio del guiado en plataforma o bien a través de la apertura a otros proveedores de sistemas de navegación aérea.

En tercer lugar, la regulación del sector. Para lograr estos objetivos con la máxima seguridad y garantía de continuidad y sostenibilidad económico-financiera de los servicios de tránsito aéreo, la ley regula el sector de navegación aérea, estableciendo el conjunto de las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fijando determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, todo ello en el marco de las directivas y reglamentos comunitarios. En concreto, se recoge la obligación del Gobierno de promulgar un real decreto para la regulación de tiempos de actividad y descanso y por tanto de jornada. El objetivo es garantizar la prestación del servicio con toda seguridad y continuidad, dada la importancia que tiene el descanso en esta actividad, tanto en la eficiencia del mismo como en la seguridad.

En cuarto lugar, como aspecto más importante, el establecimiento de un período transitorio de adaptación

que hemos de desarrollar, por el que se establece que en el plazo de tres años AENA debe dejar de ser monopolio, implantar servicios AFIS y de plataforma, lograr la reducción de tasas y del déficit y favorecer la llegada de otros proveedores.

En cuanto a la mejora de la productividad de los recursos humanos de AENA, además de las actuaciones de aumento de la productividad contempladas para el personal controlador, se llevarán a cabo en el periodo 2010-2013 otras medidas de mejora de la productividad y de reducción de gastos de personal para todos los empleados de AENA sujetos al convenio general de la entidad, entre las que destacan la contención de las retribuciones de la plantilla, la no reposición del cien por cien de las bajas que se produzcan, el ahorro en concepto de viajes y comisiones de servicio y la aplicación, según resolución de la comisión ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (Cecir), del 27 mayo 2010, de lo dispuesto en la disposición novena del Real Decreto-ley 8/2010, que implicará una disminución salarial a partir de junio de 2010 en la retribución total de los directivos, y por lo que respecta al personal de estructuras, exclusivamente en el complemento de puesto de trabajo.

En cuanto a la reducción general de gastos y mejora de la eficiencia de procesos, se continuará profundizando en el análisis pormenorizado y revisión de los diferentes procesos de AENA con objeto de mejorar la eficiencia y reducir los gastos. Entre otras actuaciones, se pueden citar las mejoras y las reducciones de gastos en las asistencias técnicas externas, los alquileres de edificios, los servicios de administración, los servicios de mantenimiento, los contratos eléctricos de gas y telecomunicaciones, así como las medidas de ahorro y eficiencia energética en los edificios e instalaciones de AENA. Asimismo, con el objetivo de racionalizar el gasto y garantizar un proceso más eficiente de contratación pública, se han definido un conjunto de medidas y se está estudiando la modificación de la norma general de contratación de AENA para facilitar la implantación de un nuevo modelo de acuerdo con las siguientes líneas básicas: aplicar un sistema de contratación a una programación de inversiones más modular y progresiva, disminuir la subcontratación, potenciar los procedimientos negociados mediante acuerdos marco, mejorar el tratamiento de las bajas temerarias, implicar a las empresas consultoras redactoras de proyectos en la ejecución de las obras, favorecer la seguridad integral, mejorar la transparencia y facilitar la selección de la oferta más ventajosa mediante la potenciación de las evaluaciones técnicas. En resumen, el ahorro total previsto en gastos tanto de funcionamiento como de personal, tanto de control como del convenio general, asciende a más de 750 millones de euros en el periodo 2010-2013 respecto a lo que teníamos presupuestado anteriormente.

En cuanto a la racionalización del plan de inversiones, en la actual coyuntura, para alcanzar los objetivos estratégicos de inversión del PEIT, los criterios de planificación deben permitir una asignación de los recursos

económicos lo más racional y eficiente posible. Teniendo en cuenta el fuerte ritmo de inversión de los últimos años, que va a permitir próximamente la puesta en explotación de importantes actuaciones de modernización y el aumento de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, será muy importante ajustar la planificación en los próximos años para evitar la existencia de capacidad ociosa, es decir, excedentaria durante largos de tiempo. Es importante recordar que tras los descensos de la demanda en 2008 y en 2009 y de acuerdo con las actuales previsiones, hasta 2013 no se volvería a alcanzar el nivel de tráfico aéreo de 2007. Por tanto, en la actual coyuntura será necesario realizar inversiones de menor importe, es decir, planificaremos a largo plazo, pero realizaremos las inversiones con un despliegue modular y con plazos de tiempo más cortos, de aproximadamente unos cinco años, con objeto de adaptar la capacidad de la forma más precisa y continuada posible a los requerimientos que pueda presentar la demanda.

Con estos criterios no sería necesario iniciar a corto plazo las grandes actuaciones previstas actualmente, ya que se podrían reprogramar en el tiempo, dado que se dispone de suficiente capacidad para los próximos años. Si las previsiones de tráfico aéreo fueran más positivas que las existentes en la actualidad, se procedería a revisar estos desplazamientos de inicio de obras. Es importante indicar que con estos nuevos criterios de planificación, las inversiones previstas se han reprogramado para adaptarse de forma eficaz y eficiente a la demanda real de tráfico aéreo. Esta reprogramación en ningún caso supone que se hayan eliminado inversiones, sino que todas siguen incluidas en el plan de inversiones de AENA. Es importante indicar que estos criterios de planificación no afectarían a las inversiones previstas en seguridad y medio ambiente, así como a las de cielo único europeo. Más adelante concretaré las actuaciones inversoras más importantes en infraestructuras que estamos llevando a cabo.

En cuanto al aumento de los ingresos, se producirán fundamentalmente con el incremento del tráfico aéreo previsto en estos momentos. En relación con las tasas, todas ellas se han congelado para el año 2010, para los años 2011, 2012 y 2013, en el Plan de austeridad se ha supuesto que las tasas aeroportuarias y de navegación aérea de aproximación se mantendrían constantes en términos reales en el periodo, variando únicamente en función del IPC estimado cada año. Las tasas de navegación aérea en ruta disminuirán en un 7,8 por ciento, en el año 2011; en un 7,2 por ciento, en el año 2012, y se congelarán en el año 2013, lo que supondría una reducción total del 15 por ciento. La disminución de los precios de los servicios de navegación aérea va a tener una repercusión directa en las aerolíneas, y esperamos también que en el coste de los billetes para los usuarios, así como un efecto muy beneficioso en un sector clave para la economía española, como es el turismo. Es importante indicar que las mejoras de los ingresos vienen supeditadas, por un lado, por el tráfico de pasajeros y aeronaves y, por otro, por las tasas aprobadas

por el Parlamento o Eurocontrol, según sea el caso de aeropuertos o de navegación aérea, por lo que las iniciativas que pueden tomarse en relación con los incrementos de los ingresos son limitadas. El principal mecanismo de actuación estará en el aumento de los ingresos comerciales, que esperamos se vean muy potenciados por la flexibilidad que introducirá la implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. En este punto, es importante recordar que el Gobierno ha adoptado distintas medidas respecto a las tasas aéreas con el fin de incentivar el transporte aéreo en nuestro país y, en particular, para apoyar al sector turístico. Así, entre otras, figurará la ya comentada congelación de las tasas de AENA para el año 2010 y la extensión, a todo el año 2010, de medidas de bonificación de las tasas aeroportuarias para el apoyo al transporte aéreo en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. La aplicación de estas medidas, lógicamente, supone una disminución de los ingresos de AENA.

En resumen, todas las actuaciones y esfuerzos previstos, en el Plan de austeridad de AENA, van a permitir reducir las pérdidas previstas en el anterior presupuesto, en el periodo 2010-2013, en 438 millones de euros, aproximadamente un 30 por ciento, y, en el año de 2013, la deuda se reducirá en unos 1.700 millones de euros, lo que significa un 11,6 por ciento menos respecto a la prevista actualmente. De esta forma, AENA, con las hipótesis comentadas, volverá a la senda de los beneficios en el año 2014 y su deuda decrecerá también a partir del año 2013, consolidando y reforzando su viabilidad económico-financiera actual.

En cuanto a la sostenibilidad medioambiental, en estos momentos es fundamental orientar todos nuestros esfuerzos para alcanzar la sostenibilidad medioambiental y en términos de compatibilizar las operaciones aéreas y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con el entorno, mediante la reducción de las afecciones de ruidos en las poblaciones próximas a los aeropuertos; la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la potenciación de la eficiencia energética y el uso de energías renovables. La Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley de Navegación Aérea, tiene por objeto dotar de la adecuada protección jurídica a los núcleos poblacionales que se encuentran situados en el entorno de los aeropuertos, que son competencia del Estado, y que están afectados, entre otros, por el impacto acústico producido por el sobrevuelo de las aeronaves. Con objeto de garantizar el justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los ciudadanos afectados por la navegación aérea, la Ley 5/2010 ha adoptado una serie de medidas como son: la reducción del plazo de adaptación que establece la Ley del Ruido para las infraestructuras existentes, anticipando la obligación de aprobar las servidumbres acústicas, y la adopción de medidas correctoras para los aeropuertos de más de 50.000 operaciones anuales; requerir la participación pública en la definición de las servidumbres acústicas, mediante un procedimiento de consulta a las administraciones afectadas y mediante un

procedimiento de información pública para obligar a la autoridad aeronáutica y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado a las poblaciones circundantes, a vigilar y sancionar los incumplimientos que se pudieran producir y, en general, a adoptar las medidas para compatibilizar la explotación eficiente del aeropuerto con los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes.

Desde el 17 de diciembre de 2009, el uso del espacio aéreo español es más limpio y eficiente, tras la entrada en vigor del primer paquete de mejoras operacionales, anunciadas en junio de 2009 por el Ministerio de Fomento, que permitirá ahorrar anualmente unos 11,5 millones de euros en combustible y 27.500 toneladas de CO₂. Esta actuación forma parte de un plan general de implantación en tres fases, con una serie de propuestas realizadas por Fomento, a través de AENA, acordadas con el Ministerio de Defensa y con la colaboración de las asociaciones de compañías aéreas, con objeto de lograr un uso más flexible del espacio aéreo español, facilitando a las líneas aéreas la posibilidad de usar rutas más directas y con más opciones para utilizar niveles de vuelos óptimos, lo que contribuirá a un mayor ahorro de combustible y de emisiones de gases contaminantes. La primera de estas tres fases comenzó, el 17 de diciembre, con la entrada en vigor de la reestructuración del espacio aéreo del sur de la península y la modificación de áreas restringidas a uso militar y su disponibilidad para la utilización por parte de vuelos comerciales. La segunda fase del plan, que ya está en marcha y se prevé que pueda finalizar en el segundo semestre del 2010 y, en cuanto a la tercera, todavía se encuentra en periodo de estudio y coordinación entre los ministerios de Fomento y Defensa. La aplicación del plan en su totalidad finalizará a lo largo del año 2011 y supondrá un ahorro de 62 millones de euros en combustible y una reducción de 600.000 toneladas de CO₂.

AENA e Iberia, con la colaboración de Ineco, han realizado, por otra parte, 620 vuelos de prueba en el aeropuerto de Madrid-Barajas, en los que se han utilizado maniobras de descenso continuo en la aproximación, las conocidas popularmente como aproximaciones verdes. Según los resultados de la prueba, dados a conocer por Sesar Joint Undertaking, estas operaciones permiten una disminución del 25 por ciento en las emisiones de CO₂, de media en cada maniobra de aproximación, y un ahorro de un 25 por ciento en el consumo de combustible, así como una importante reducción de las emisiones acústicas en el área próxima al aeropuerto. Tras el éxito de estas pruebas, se han estado analizando los resultados para implantar estas aproximaciones verdes, iniciándolas en el horario nocturno en todos sus aeropuertos, antes de que finalice el año 2010. Esta era una de las medidas incluidas en el Plan de actuación medioambiental, aprobado por AENA el año pasado, y con la que se pretende conseguir un ahorro de 25.000 toneladas en el consumo de combustible y una reducción de 75.000 toneladas en la emisión anual de CO₂ en las operaciones aeroportuarias. Además, se han tomado

otras acciones de mejora del impacto medioambiental, tales como la prohibición de las aeronaves más ruidosas, en cumplimiento de la directiva 2002/30/CE, incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos. En el aeropuerto de Barajas se introdujeron restricciones a la operación de las aeronaves más ruidosas, con certificado del capítulo 3 del anexo 16 de OACI. En el caso del aeropuerto de Barcelona, AENA remitió a AESA, en diciembre del año 2009, el estudio de análisis acústico y la retirada de aeronaves marginalmente conformes en el aeropuerto de Barcelona, al objeto de que AESA formule la correspondiente resolución.

Se ha hecho una experiencia piloto con vehículos eléctricos, Mitsubishi, en la plataforma del aeropuerto de Barajas, con resultados satisfactorios, en general y, en particular, para la labores de transporte de personal, ingeniería, mantenimiento y operaciones, con el objeto de ampliar esta experiencia a todos los aeropuertos, empezando por los más grandes. Finalmente, hay una información pública, a través de la web de AENA, del 19 de enero pasado, de que se ha puesto en marcha el Mapa Interactivo del Ruido del aeropuerto de Barajas, que permite obtener información precisa sobre las trayectorias de las aeronaves y el nivel de ruido producido por las mismas. El Mapa Interactivo del Ruido para el aeropuerto de Barcelona se va a publicar también a finales del mes de julio.

En cuanto al desarrollo de la capacidad de las infraestructuras y de mejoras de la operatividad de servicios, tanto para el presente como para el desarrollo futuro de AENA, seguirá considerándose una prioridad estratégica la de desarrollar la capacidad de las infraestructuras y mejorar la operatividad de los servicios, potenciando la innovación tecnológica y la intermodalidad, completándose para el año 2010 las siguientes actuaciones relevantes. En el Plan Málaga, en fase de ejecución, la principal actuación a destacar es la puesta en explotación, en marzo pasado, de la ampliación del área terminal y la ejecución de las obras actualmente en vigor de la nueva pista. En el Plan Levante, con el fin de dotar al aeropuerto de Alicante de la capacidad necesaria, con un adecuado nivel de calidad, se continúa con las obras de ampliación del área terminal de pasajeros, estando prevista la finalización de la obra civil para finales de 2010 y su puesta en servicio a principios del año 2011. En el aeropuerto de Valencia, se continúa con la segunda fase de la ampliación y modernización del aeropuerto, con la construcción de la ampliación del edificio terminal, del nuevo centro de control del área terminal, la ampliación de accesos y aparcamiento y la ampliación de plataformas de estacionamiento y viales. En el Plan Barcelona, una vez puesta en explotación, en junio del año pasado, la nueva terminal, quiero destacar que está en proceso la redacción de los proyectos para el nuevo edificio satélite y la remodelación de las terminales actuales.

En el Plan Canarias, la inversión en los aeropuertos canarios es prioritaria para AENA siendo, tras Andalucía, Cataluña y Valencia, la comunidad con mayor volumen inversor en el año 2010. Se continuará con la ejecución del Plan Canarias, para la modernización de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, que supondrá una inversión de unos 3.000 millones de euros entre los años 2006 y 2020. En el aeropuerto de Gran Canaria destaca la siguiente inversión: la ampliación del aeropuerto terminal. En el aeropuerto de Fuerteventura está prevista la puesta en explotación de la ampliación del edificio terminal; en el aeropuerto de Lanzarote, mejoras en el sistema eléctrico del campo de vuelos; en el aeropuerto de La Palma, la finalización de la nueva área terminal y torre de control; en el aeropuerto de Tenerife Norte, la redacción del proyecto para la ampliación del edificio terminal y la adecuación del campo de vuelos; en el aeropuerto de Tenerife Sur, las actuaciones en los campos de vuelos, la instalación del sistema de expedición de equipajes en bodega y mejoras en el sistema eléctrico; en el aeropuerto de la Gomera, obras de apoyo y mantenimiento y mejoras en el campo de vuelo y, en el aeropuerto del Hierro, la adecuación del campo de vuelos, así como la redacción del proyecto para la ampliación del área terminal.

En los aeropuertos de Galicia: en el aeropuerto de la Coruña, la finalización de las obras del nuevo edificio de aparcamiento y está redactado el proyecto para el inicio de la ampliación del campo de vuelos; en el aeropuerto de Santiago, la ejecución de las obras de la nueva área terminal, la instalación de los sistemas de comunicaciones y de control de tráfico aéreo para la nueva torre y del centro de control del área terminal de Galicia y, en el aeropuerto de Vigo, la finalización del edificio de aparcamiento de vehículos, urbanización del bloque técnico y el inicio de las obras para la ampliación y remodelación del edificio terminal. En los aeropuertos de Baleares: en el aeropuerto de Palma de Mallorca, la construcción del dique *hub* en el módulo C, así como actuaciones en urbanización, accesos y aparcamientos en el área de movimientos; en el aeropuerto de Ibiza, la renovación de instalaciones del edificio terminal y, en el aeropuerto de Menorca, las obras para el aparcamiento de vehículos, urbanización y mejora del pavimento del campo de vuelos.

En el aeropuerto de Madrid-Barajas, actuaciones en sistemas de información y comunicaciones, mejoras en el suministro eléctrico y actuaciones medioambientales. En el aeropuerto de Bilbao, adecuación y mejora de la operatividad y accesibilidad del edificio terminal. En el aeropuerto de Pamplona, la entrada en servicio, prevista para este año 2010, de la nueva área terminal. En el aeropuerto de Sevilla, actuaciones en el campo de vuelos y las obras de ampliación del aparcamiento de vehículos. En el aeropuerto de Córdoba, como actuación principal, la ampliación de la pista de vuelo hasta los 2.050 metros. En el aeropuerto de Girona, la finalización de las actuaciones del nuevo edificio de aparcamiento de vehículos y la central eléctrica y actuaciones de mejoras de la

capacidad del edificio terminal y campo de vuelos. En el aeropuerto de Reus, la ampliación del edificio terminal y de la plataforma de aviones. En el aeropuerto de Zaragoza, la ampliación de la terminal de carga y la continuación de la ejecución de la adecuación del campo de vuelos y la redacción del proyecto para la operación, en categoría II-III, del ILS. En el aeropuerto de León, se continúa con la construcción de la nueva área terminal.

En el aeropuerto de Santander, la adecuación y remodelación del edificio terminal y la ampliación de la plataforma y las calles de rodaje y la apertura del nuevo helipuerto de Algeciras al tráfico comercial, a partir del primero de julio próximo, con el objetivo fundamental de mejorar las conexiones aéreas entre esta zona, especialmente con Ceuta, donde existe un helipuerto, contribuyendo así a la vertebración territorial y a la conectividad del sistema de transportes. Finalmente, quiero señalar que, en cuanto al desarrollo del sistema de navegación aérea, se realizarán importantes actuaciones en innovación tecnológica para el impulso del cielo único europeo, entre las que destacan, la participación de AENA en los programas europeos de Sesar, que son programas de I+D+i para la modernización de la gestión del tráfico aéreo, y en los sistemas de navegación por satélite, tanto Egnos como Galileo.

En cuanto a la quinta línea de estrategia de actuación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, antes de finalizar, quisiera mencionar esta prioridad que es la del nuevo modelo de gestión. AENA está colaborando, como no podía ser de otra manera, con el Ministerio de Fomento en la definición y desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Las directrices del nuevo modelo fueron presentadas, por el ministro de Fomento, en su comparecencia en el Congreso de los Diputados del pasado 12 de enero. Simplemente quiero decir que el objetivo último del nuevo modelo de gestión es lograr un modelo aeroportuario más eficiente, contribuyendo con ello a garantizar un sistema de transporte aéreo más competitivo y hacerlo desde una perspectiva sostenible. En resumen, señorías —y finalizó—, AENA se plantea sus prioridades estratégicas para hacer frente a la actual crisis económica, manteniendo los más altos niveles de seguridad y calidad, reduciendo costes y siendo más eficientes, favoreciendo así al sector del transporte en general y, en concreto, a una de las principales industrias de este país, que es el turismo. Somos conscientes de la trascendencia socio-económica del transporte aéreo y, por ello, tratamos de contribuir a mejorar su competitividad, no solo en el corto, sino también en el medio y largo plazo, con un importante conjunto de actuaciones inversoras que tienen como fin desarrollar la capacidad necesaria de nuestros aeropuertos y sistemas de navegación aérea con la antelación suficiente para hacer frente, de forma óptima, al crecimiento de la demanda tras la salida de la crisis. A continuación quedo a su disposición y, por supuesto, a disposición de la Presidencia de la Comisión y de todos ustedes, para atender las preguntas que SS.SS. tengan a bien plantearme.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, vamos a dar, en primer lugar, la palabra al Grupo Parlamentario socialista, que ha solicitado la comparecencia, y, posteriormente, de menor a mayor, durante un tiempo aproximado de diez minutos. La portavoz del Grupo Socialista, doña Dolores Puig, tiene la palabra para realizar su intervención.

La señora **PUIG GASOL:** En primer lugar, quiero darle la bienvenida a esta su Comisión y quiero agradecerle al presidente y director general de AENA, el señor Lema, la información que nos ha dado. El Grupo Socialista pidió esta comparecencia porque estamos inmersos en un cambio muy importante y creemos que era la oportunidad de que usted nos informara de las acciones o líneas de actuación que están llevando a cabo para determinar una nueva AENA. AENA, en este momento, está sufriendo, aunque la palabra no sería sufrir, sino que está dentro de unas reformas estructurales, que, como usted ha informado muy bien, podemos valorar que cumplen con el objetivo del ministerio de modernizar los servicios de navegación aérea, de cara a la convergencia del año 2012, con los cinco principales proveedores de servicios de la Unión Europea, en cuanto a eficiencia, liderazgo y costes, y coincidirán conmigo en que, además de ser un objetivo imprescindible, también es una apuesta política y estratégica del propio ministro.

El señor Lema nos ha hablado de cómo está introduciendo las mejoras o cambiando los sistemas del ente público AENA. Quisiera ponerlo en su lugar, porque estamos en una situación de crisis general. El señor Lema nos ha ido explicando cómo está preparando a AENA para minimizar esta crisis —este golpe que estamos sufriendo— y para dar más competencia y más viabilidad económica al sistema de AENA. Eso no es fácil y, además, se tiene que ser creyente que la palabra sería valiente, porque muchas veces se tiene que coger el toro por los cuernos, como se dice, y muchas veces se tiene que trabajar a contracorriente. Los socialistas tenemos muy claro que el sistema aeroportuario es un sistema muy importante para este país. He entendido, porque he llegado un poco justa a la Comisión, que el sector aéreo ha subido en número de pasajeros, y para mí esta es una muy buena noticia y este país necesita de estas buenas noticias. Eso quiere decir que el sector aéreo, aunque ha tenido problemas, incluso anecdóticos como son los de las cenizas volcánicas, los pasajeros siguen teniendo confianza. En este país, España, el sector turístico necesita muchísimo del sector aeroportuario y de que este sector esté muy bien trabado.

Hemos hablado fundamentalmente de tres cosas, aunque el señor Lema ha hablado de muchas otras, pero le voy a poner estas tres cosas por delante. Una es el liderazgo, vamos a estar en Europa, el cielo único es una cosa que va a entrar —ya estamos dentro—, y tenemos que seguir siendo líderes, señor Lema. Al menos para los socialistas es importante que las actuaciones que se hagan vayan por este camino, y ustedes las están haciendo, entrando en sistemas de I+D, como en Sesar o como en Galileo. Este es un potencial del que muchas

veces no nos damos cuenta, pero hay sistemas tecnológicos hechos en España que los están poniendo en marcha en varios de estos países. Otra de las cosas de las que hemos estado hablando ha sido la fiabilidad, la eficiencia y los costes. Vamos a hablar de eficiencia. Hemos hecho varias cosas y en muy poco tiempo, y aún las estamos haciendo. ¿Qué hemos hecho primero? Buscar que las tasas de navegación aérea fueran más baratas, y teníamos un gran hándicap, porque esto nos lo impedía un colectivo. No solamente es por este colectivo, porque aquí nadie discute sobre la profesionalidad de nadie, que quede claro. Los colectivos y las personas que trabajan en el mismo tienen, para mí, todo el respeto, y para mi grupo también. No estamos hablando de ninguna manera de la profesionalidad de las personas, pero sí que podemos hablar de la eficiencia, de cómo este sistema, por a o por b —y aquí podría alargarme muchísimo, porque tendría una visión y, seguramente, mis compañeros de los otros partidos tendrían otras visiones distintas o, a lo mejor, coincidiríamos— se había hecho sin eficiencia, por decirlo de alguna manera. Usted ha ido trabajando despacio, poco a poco, con ayuda de este Parlamento, para que los controladores vayan poniéndose en una situación parecida al resto de la Unión Europea. Aparte, desvincula el sistema de la parte del sistema de control, sin olvidar la seguridad —luego hablaré del tema seguridad— y, sin obviar el tema seguridad, va poniendo un sistema mucho más eficiente. Por descontado, la eficiencia no está en contra de la seguridad y cuando hablemos de seguridad —la palabra inglesa que seguramente leeré mal, que es la *safety*, que es la seguridad operacional—, podremos estar de acuerdo en que puede ser más barata y seguramente más eficiente. Esto es en lo que usted ha estado trabajando y sobre lo que nos ha estado informando. No sé si SS.SS lo han escuchado, pero usted ha explicado cómo va trabajando despacio, pero poniendo sistemas mucho más eficientes. También ha hablado de la *security* —o sea que ha hablado de toda la seguridad integral—, de la parte de seguridad en los aeropuertos, que tecnológicamente puede ser cada vez más eficiente y, por decirlo de alguna manera, para las personas que viajamos cada semana puede ser menos molesta, porque a veces esta *security* es muy molesta.

Estamos hablando de liderazgo —y para mí es muy importante el cielo único y que AENA no pierda el liderazgo que ahora tiene—, estamos hablando de eficiencia —estamos hablando de eficiencia en los controladores, para lo que hemos hecho una Ley de Navegación—, y también estamos hablando de sostenibilidad medioambiental, que es muy importante, porque es muy importante para generar menos CO₂, para cumplir Kioto y, además, para que las operaciones que realicen los aviones sean menos ruidosas y menos molestas para los vecinos; y así se tiene que trabajar —y así se tiene que trabajar—, con ese tipo de eficiencia.

Usted también ha hablado —y es importante— de cómo se controla AENA, sobre el gran déficit de AENA, y como ahora ha dicho que los grandes aeropuertos y

las grandes infraestructuras españolas ya están hechos, ya los tenemos hechos, ¿qué tenemos que hacer ahora? Hacerlos más eficientes y pensar más en módulos o sea más imaginación en momentos punta o en sitios valle. En aeropuertos grandes habrá un tipo de infraestructuras y algunas cosas se tendrán que hacer, a lo mejor más tecnológicas o a lo mejor con más personal, y en los aeropuertos más pequeños, a lo mejor, habrá más tecnología y eso no va en contra ni de la eficiencia ni del servicio, que es otra de las palabras sobre la que le quisiera hablar hoy. AENA da un servicio y los socialistas queremos que este servicio sea de los mejores, si no el mejor de Europa, y que nuestros aeropuertos tengan los mejores servicios de todo tipo, aparte de que sean eficientes y de que sean medioambientalmente sostenibles.

Tiene que hacer muchas cosas y usted ya se ha puesto a ello, estamos hablando de que hace poco firmó un convenio con el Ministerio de Defensa; de diferentes rutas, rutas más objetivas y más pequeñas, y de subidas y bajadas verdes. Me parece que a lo mejor a alguien esto le parece que no es importante, porque a lo mejor no estamos haciendo una infraestructura de 6.000 millones de euros, como ha sido Barajas o como una T-1, pero ahora, en este momento, toca ser imaginativos y trabajar cambiando el sistema estructural para hacerlo más eficiente y para que los costes sean mucho más bajos, porque esto sí que nos pone a nivel internacional, esto sí que pone a España en el centro y esto sí que hace que las compañías, tanto españolas como extranjeras, vengan y utilicen nuestros aeropuertos.

Tengo muchas cosas que preguntarle, porque además me gustaría mucho incluso profundizar en I+D+i, porque además es un tema que siempre me ha apasionado, hablar de AFIS, hablar de cómo van las cosas, pero quisiera hacerle solo tres preguntas, porque el tiempo es muy limitado. La primera pregunta es: ¿Con respecto a la última comparecencia en presupuestos —que también la pedí yo—, sigue la viabilidad de aquella comparecencia, con respecto al dinero?, ¿todo funciona y está en línea o ha variado en función de la crisis?, ¿ha tenido algún problema? Otra de las preguntas que me gustaría hacerles es: España en estos seis meses ha tenido la Presidencia de la Unión Europea y una de nuestras opciones ha sido potenciar este cielo único, ¿qué hemos hecho? Me gustaría también que todos supiéramos en qué hemos intervenido para que este cielo único europeo sea mucho mejor. Por último, le haré una pregunta —y le voy a suscitar una polémica, que le voy a dejar aquí—, cuando le he preguntado sobre cuánto tiempo hacía que se había inaugurado la T-1, me ha contestado que mañana hará un año de la puesta en funcionamiento de la T-1, y me gustaría que me hiciera un balance de lo que ha significado esa nueva terminal para Barcelona y para España.

Yo digo siempre que cuando se hacen reformas y cambios importantes existe la reacción al cambio, al no cambio; siempre existen reacciones contrarias y esto en física se podría explicar muy bien. En estos últimos días

se han suscitado polémicas que, a mi juicio, son fruto de una resistencia a la búsqueda de una mejor eficacia y eficiencia que está llevando a cabo AENA. Me viene a la cabeza el ejemplo de Ibiza, en el que el traslado de un nuevo sistema de aproximación del aeropuerto de Palma ha suscitado una reacción de los controladores aéreos que pone en duda la seguridad —esto es lo que no podemos permitir— y la calidad del servicio del propio aeropuerto de Ibiza. Me gustaría escuchar lo que me pueda decir al respecto a fin de tranquilizar a todo el sector turístico, porque estamos en temporada alta y no es conveniente que empecemos ya de esta manera. Sería bueno que les explicara que la eficiencia también pasa por poner sistemas tecnológicos nuevos.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, quiero agradecer al señor presidente de AENA su comparecencia. Quiero advertir que voy a centrar mi intervención, dado lo avanzado de la hora, en dos de las líneas estratégicas que usted ha desgarnado, en concreto, el desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria y el desarrollo de infraestructuras y servicios.

Por lo que respecta al desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria —se lo digo con todo el respeto—, usted no ha dicho nada más que unas pocas generalidades. No voy a reiterar aquí las discrepancias que tiene nuestra formación política con el nuevo modelo expuesto por el señor ministro de Fomento en su comparecencia del 12 de enero, simplemente, y a modo de resumen, diré que desde nuestro punto de vista se avanza muy tímidamente, y no en la medida que sería necesario, en la descentralización del modelo de gestión. Pensamos que es necesario avanzar en una doble dirección: en una mayor gestión autónoma de cada aeropuerto y en una mayor participación autonómica en la planificación de las infraestructuras asentadas en su territorio. En aquella comparecencia el ministro pretendía establecer una dicotomía, para nosotros falsa, entre gestión autónoma y gestión autonómica. Creemos que hay que avanzar en las dos direcciones, porque, por ejemplo, en Galicia es imprescindible una planificación integral de los tres aeropuertos gallegos, de manera que no compitan entre sí, que se creen sinergias para que presten el servicio que necesita nuestro territorio, y eso solo es posible con un incremento de la participación autonómica.

Al margen de estas consideraciones —dado que este debate ya fue sustanciado en aquella comparecencia, y que este no es el momento ni el lugar— solo quiero decir que en esa comparecencia el ministro comprometió un calendario de reformas para que esas líneas generales que anunció tuvieran concreción. Específicamente comprometió —voy a repasar las notas— que se presentaría el anteproyecto de ley de modernización del sistema aeroportuario antes de la finalización del actual período de sesiones —período de sesiones que ya está a punto de terminar—; anunciaba también que en el primer tri-

mestre de este año se presentaría el real decreto en virtud del cual se crean los comités aeroportuarios de naturaleza paritaria Estado-comunidad autónoma; también que en el primer trimestre de este año se modificaría el real decreto sobre calificación de aeropuertos civiles para permitir que puedan tener conexiones internacionales los aeropuertos que no estén clasificados como de interés general. Si no me confundo, estos han sido los compromisos verificados y, por tanto, me gustaría saber si usted puede despejar alguna incógnita: cuándo tendremos ese anteproyecto; cuándo tendremos la propuesta de estos dos decretos y cuándo podremos hablar con proyectos legislativos en la mano. En aquella misma comparecencia el ministro manifestó que aunque inicialmente su departamento entendía que en el nuevo modelo de gestión aeroportuaria solo sería lógico crear sociedades filiales dependientes de la nueva sociedad mercantil AENA-aeropuertos, en aquellos aeropuertos de especial complejidad de gestión, con un importante volumen de tráfico y siempre que se asegurase su viabilidad económica y financiera, no descartaba que estas sociedades filiales se pudiesen crear, repito, aunque inicialmente no reunieran estas condiciones, fruto de un diálogo entre el ministerio y las distintas comunidades autónomas. Por tanto, también me gustaría preguntarle si usted tiene conocimiento de que se haya producido este diálogo entre el Gobierno central y la Xunta de Galicia y de si se ha concretado algún avance. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Por lo que respecta al segundo punto, reprogramación de inversiones, a lo largo de su intervención ha mencionado el escenario de ajuste presupuestario en el que nos encontramos; se ha referido a la necesidad de racionalizar inversiones; a la necesidad de ajustar la planificación para impedir que las infraestructuras estén ociosas y sean excedentarias ante situaciones como la caída en el volumen de tráfico aéreo generada por la crisis económica o la competencia del AVE, y a la necesidad, en virtud de todo ello, de reprogramar las inversiones previstas, con un despliegue más lento a la hora de enumerar las actuaciones actualmente en marcha. En lo que se refiere a los aeropuertos gallegos, me preocupa de manera más singular, dado que somos una fuerza política de ámbito territorial gallego, que se haya limitado a enumerar las actuaciones en marcha, las contempladas en los presupuestos, pero que no haya explicado en qué medida esta reprogramación va a afectar a las actuaciones previstas y a su horizonte temporal de conclusión. En concreto —si no he tomado nota mal—, se ha limitado a reseñar que se tiene prevista para este año la conclusión del edificio del nuevo aparcamiento del aeropuerto de A Coruña y del nuevo aparcamiento de Vigo, pero no ha arrojado más luz sobre en qué medida esta reprogramación de inversiones puede afectar al horizonte de conclusión de las actuaciones previstas. Por tanto, me gustaría saber si ya está en condiciones de despejar estas incógnitas y de aclarar estas reprogramaciones; repito, quisiera saber qué traducción van a tener en cuanto al plazo para su conclusión.

Estos son los dos aspectos fundamentales sobre los que me gustaría —en el buen sentido de la palabra— interrogarle y clarificar más la situación actual. También quería reiterarle nuestro agradecimiento por su comparecencia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Nacionalista Vasco tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor director general-presidente de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, quiero agradecerle las informaciones que ha dado.

Mi grupo ha acudido hoy con una cierta curiosidad —siendo así que no ocurre muchas veces que el Grupo Socialista solicita que comparezca un miembro del Gobierno o alguien con un cargo como el suyo—, suponiendo que esto nos iba a traer alguna novedad. Pensábamos: algo vendrá, algo sabremos de lo que en los próximos meses vamos a tener con el sistema aeroportuario español. Me voy con las alforjas vacías; vacías, vacías. Voy a intentar explicarme. No he terminado de percibir dónde están las novedades. El día 6 de octubre del año 2009 usted mismo inició su comparecencia diciendo: Señorías, el sector del transporte aéreo, tanto a escala internacional como nacional, atraviesa una coyuntura especialmente difícil, marcada por la crisis económica general y por un conjunto de factores específicos, algunos derivados de esa crisis, tales como el descenso de la actividad turística, el impacto del AVE, los condicionamientos medioambientales, las fluctuaciones del precio del petróleo y otras contingencias entre las que podríamos citar la pandemia de la gripe A. Creo que esto sería literalmente lo mismo que nos ha dicho usted, salvo que esta vez nos ha citado usted las cenizas volcánicas. Puedo entender que, grosso modo, la situación del tráfico aéreo ahora está igual que hace ocho o nueve meses, que fue cuando usted pronunció estas palabras, pero es que en aquella comparecencia habló también de que el encuadre de la planificación de AENA es el Plan estratégico de infraestructuras y transportes, PEIT, que está siendo objeto de actualización en estos momentos por el Ministerio de Fomento. Lo dijo usted hace nueve meses y hoy lo ha vuelto a decir, porque, además, es verdad. Seguimos a la espera de que haya una reformulación de lo que genéricamente podemos entender por Plan estratégico de infraestructuras y transportes. Usted dijo entonces que la coyuntura actual es la de elaborar con el Ministerio de Fomento la definición y desarrollo de un modelo de gestión aeroportuaria que facilite la participación de las comunidades autónomas y el sector privado; frase textual de hace nueve meses que usted acaba de pronunciar hoy, creo que exactamente igual.

No quiero hablarle de los temas de seguridad aérea, en los que usted prácticamente ha hecho un corta y pega con la intervención de entonces. Lo entiendo, porque supongo, evidentemente, que la seguridad aérea era una prioridad absoluta entonces y sigue siéndolo hoy. Usted decía que AENA con el presupuesto de 2010 se plantea

el reto de hacer frente a la actual crisis económica, manteniendo los más altos niveles de seguridad y calidad, reduciendo los costes y siendo más eficientes, favoreciendo así al sector del transporte aéreo en general y, en concreto, a la principal industria de este país: el turismo. Supongo que eso era verdad entonces y es verdad ahora, lo que pasa es que no tenemos ninguna novedad.

Sin embargo, entre aquella comparecencia y el día de hoy sí ha habido novedades, porque usted entonces habló también del tema de las tasas y dijo: Me gustaría indicar que aunque las tasas aeroportuarias que deben abonar las compañías aéreas y pasajeros son muy competitivas e inferiores a la media de las de los aeropuertos europeos, no ocurre lo mismo con las tasas de navegación aérea que deben pagar las compañías aéreas, que se encuentran entre las más altas de Europa debido, fundamentalmente, a unos costes salariales muy altos de los controladores de circulación aérea. Lo dijo usted, y también que estaban en un proceso de negociación. Pero es evidente que usted no nos dijo la verdad del tema de los controladores aéreos en aquella fecha. Es cierto que estaban en un proceso de negociación, pero no nos dijo la verdad de lo que estaba pasando, que es la que después —entre comillas— ha explotado y nos ha traído donde nos ha traído y en los términos en que nos ha traído: de absoluta excepcionalidad, con un real decreto que, por cierto, apoyamos. Con esto quiero decirle que no sé si todo va seguir igual, que supongo que sí.

Me quedo con las alforjas especialmente vacías porque en un capítulo en el que usted ha entrado en detalle diciendo en tal aeropuerto voy a hacer esto y en el otro tal cosa, ha habido uno que ni ha citado, que ha sido el de San Sebastián, que supongo que es porque no va a hacer nada. Por eso le digo que la alforja la llevo doblemente vacía. En todo caso, pienso que si hace nueve meses se nos habló de todo esto y hoy, al cabo del tiempo, se nos dice esto otro, cuando usted nos ha venido a contar lo que va a pasar en los próximos meses, ¿a cuántos meses se refiere? ¿A otros nueve? Porque al cabo de nueve meses estaríamos en el año 2011. Después de la comparecencia de hoy me sigo preguntando, al haber esta ausencia de novedades, si volverá usted y nos dirá que sigue trabajando con el ministerio en un nuevo modelo aeroportuario, que seguimos en crisis, que la seguridad es su principal objetivo, que tiene usted un plan de ajuste —como todos— y, en definitiva, si en algún momento eso que reclamaba la representante del Grupo Socialista, lo del nuevo modelo, va a venir o va a ser una aparición que en un momento va a bajar del cielo y no sé de qué forma aterrizará y en qué campo de aviación. Yo me llevo esta decepción, es decir, lo que usted nos ha dicho es cierto, estará ajustando las cuentas, porque qué remedio queda —no nos queda más remedio que ajustar las cuentas, pero a todos— y supongo que estará también ajustando las inversiones, estará haciendo eso, pero al parecer el sistema aeroportuario va a seguir tal cual, al menos es lo que pensamos por las pistas que nos ha dado.

Mi grupo tiene una opinión crítica del sistema aeroportuario español y no la tiene gratuitamente, lo hemos

expuesto en repetidas ocasiones. Haber asistido al espectáculo de lo que hemos tenido que hacer con los controladores aéreos habla mucho y mal de quienes han hecho que durante tantos años haya ido creciendo ese monstruo hasta los términos en los que ha crecido y que finalmente haya que haber tomado en el Congreso una decisión absolutamente excepcional. Al parecer, todo iba bien, no pasaba nada, se estaba negociando, y uno se pregunta, además de este «se estaba negociando» o de este «las cosas van así», qué más cosas tienen que pasar, porque algo debiera pasar, para que el sistema aeroportuario español fuera notablemente más eficiente. Le pongo otro ejemplo. Ha hablado también de las actuaciones que van a llevar a cabo sobre el tema del ruido en los ámbitos aeroportuarios. Usted sabe —y mi grupo lo ha dicho repetidas veces, incluso ha presentado alguna interpelación— que todos los ayuntamientos —me refiero a todos los que han acudido a este representante político— están terriblemente molestos porque no se contesta a las cosas a tiempo. Supuestamente todo va, pero a la hora de la verdad las cosas van como van y, lógicamente, si no se van solucionando a tiempo luego ocurren algunos de los casos de los que hemos testigos.

Vuelvo a repetir que me voy con las alforjas vacías, vacías, llevándome una decepción y preguntándome si algún día esto va a cambiar y en qué dirección.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente de AENA, bienvenido.

De entrada, voy a hacer una petición que creo que compartirán mis compañeros, al menos los portavoces de los grupos de la oposición, y es que cuando se sustancie una comparecencia de este calado se nos dé documentación; esto se suele hacer. Si estuviéramos en un parlamento anglosajón el que no hiciera esto saldría por la ventana. Es decir, si usted da veinticinco mil datos, el pobre señor Ayala, que es muy aplicado, los toma casi todos, pero Beloki y yo, que somos menos listos, nos perdemos la mitad. En cualquier caso, me parece que no es de recibo realizar una intervención de este tipo sin que se nos dé documentación, porque humanamente no hay capacidad para poder trabajar. Además, me parece que no está bien que el grupo que da apoyo al Gobierno sí tenga información, porque la señora Puig, a la que tengo un gran cariño, tiene que ser igual que nosotros; ella tiene la inmensa suerte de estar apoyando al Gobierno, pero tiene que ser igual que nosotros. Creo que —y se lo pido también a la señora presidenta— un buen consejo para dar a los comparecientes es que cuando vengan —y si es posible antes— den un cuadernillo. Repito que en un contexto anglosajón esto iría de suyo y en cambio aquí hay que rogarlo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Esta es una comparecencia —siempre hay estas curiosas sorpresas— a petición del Grupo Socialista. Cuando vi que se sustanciaba esta petición pensé: aquí hay varios temas actuales y uno de ellos es la austeridad.

A ustedes no les han recortado el sueldo, que yo sepa, pero a los empleados públicos en general sí y me parece que AENA también debe estar sujeta a estos planteamientos de austeridad. Pensaba que usted vendría a contarnos cuáles son los planteamientos en relación con la austeridad; creí que iba a decir: Yo me he rebajado el sueldo un poco menos que el ministro; tenía veintisiete asesores y creo que puedo prescindir de dos o tres; en fin, cosas de estas. Me he llevado una gran sorpresa. Voy a leer una frase suya que no he tomado bien, pero que con la ayuda inestimable de los taquígrafos de la casa la tendremos literalmente: Se continuará analizando la posibilidad de introducir reducciones. Es una frase muy florida. En cambio dice: vamos a apretar más a los contratistas. Todos sabemos que lo que pasa es que AENA está absolutamente sobredimensionada, que tiene más mandos que el ejército de Pancho Villa —mejores, eso sí, pero tiene más mandos—; es de dominio público que uno de los problemas de AENA es la proliferación de cargos, carguitos y cargotes muy bien pagados, y me parece estupendo que estén bien pagados; pero de todo esto no ha dicho nada de nada. No voy a hablar de los temas de seguridad, con una excepción. Sobre todo lo que llamamos mejora de eficiencia y productividad, que me interesa muchísimo, hubiera deseado que hoy hubiera planteado —primero, que nos hubiera informado, que hubiera estado bien—, por ejemplo, lo siguiente: somos veintisiete altos cargos, los sueldos son estos —porque si estuviéramos en un parlamento anglosajón esto lo sabríamos, es decir, lo sabrían los ciudadanos—, y a partir de ahí hemos tomado estas decisiones y estos señores que todos sabemos que tienen unas funciones muy relativas, y a este señor, que entró porque su primo era del sindicato, y no sé qué, ahora le hacemos trabajar, etcétera. Esto estaría muy bien, porque la verdad es que los ciudadanos perciben perfectamente estas cosas y a AENA hay que pedirle esto. Yo no he visto absolutamente nada más que una frase floridísima y fantástica.

Segundo elemento. Dice que hay que racionalizar el plan de inversiones y empezamos con conceptos, que en este caso comparto, como que hay que tener menos capacidad ociosa, que vamos a hacer planes a cinco años vista, etcétera. Le digo cosas que me parecen barbaridades; por ejemplo, me parece una barbaridad que se esté gastando un solo euro en una cosa que es una *zapa-terada*, si me permiten la expresión, que es prometer a Barcelona el nuevo edificio satélite de la terminal. Tenemos dos terminales, por desgracia, vacías..., pero como había que prometer algo porque había unas elecciones, pues prometo que haremos un satélite. No. Estamos haciendo los planos. ¿Pero cuánto vale esto? ¿Con el dinero de quién se va a hacer, por Dios? Yo no me meto con los demás, me meto con el aeropuerto, que yo he defendido siempre que sea productivo, eficaz y ágil. Estas cosas no se pueden hacer, y me hubiera gustado disponer de un plan en el que todas estas cosas se efectuaran con rigor.

Ha dicho: Tenemos un plan mediante el cual a partir de 2014 volverá a haber beneficios. Me parece muy bien,

pero sería bueno que conociéramos este plan y esto significa tenerlo, porque si no yo tengo gran confianza en usted y me lo creo, pero mis votantes me pueden decir: Tú estás loco, porque te dicen cosas, te las crees y luego no son así. Cuando alguien viene aquí y dice: En 2014 vamos a volver a tener beneficios, tiene que estar basado en algo y tenemos que tener la documentación para que esto sea creíble; porque si no, en buena fe —como decimos en catalán y en castellano mal traducido—, no tenemos por qué creerlo. Si existe este plan no diga usted que lo tiene, enséñelo en el Parlamento, que para eso estamos. Esta era una de las cuestiones de las que yo creía que iba a hablar hoy.

Con respecto al tema de los controladores, mi grupo le dio y le da apoyo. Había una situación compleja y había que mojarse; nosotros nos mojamos hasta el final, porque, en definitiva, el propio ministro, usted y la Secretaría de Estado nos convencieron de que había que dar un paso adelante y lo dimos, incluso dando carta blanca al Gobierno. Pero en estos momentos estamos preocupados, y ya se lo dijo a usted mi compañero en el Senado. Tenemos noticias que no sé si son ciertas, pero había que constatarlas, sobre un gran incremento de absentismo en las torres de control, que se ha multiplicado por tres. Tengo estos datos, pero me gustaría saber si son ciertos y en ese caso, qué se hace para evitarlo. También tengo noticias de que los incidentes se han duplicado en tres meses en un determinado control; también de que hay un clima —que puedo comprender en parte— realmente complejo. Repito que se lo digo desde la premisa de que le dimos apoyo y estamos dispuestos a seguir dándoselo, pero también le vamos a exigir que este apoyo tenga respuesta. A mí me preocupan estos temas de absentismo, los incidentes, pero me preocupan también cuestiones que afectan casi a la dignidad de las personas que están trabajando, por ejemplo, una persona a la que por vía constrictiva se le conmina a que vaya a trabajar al cabo de dos horas. Si hay que hacer esto es que no lo estamos gestionando bien; si esto ocurre una vez al año es que falla todo: que uno se pone enfermo, al otro se le muere una tía y el otro va al bautizo del chico que vive en Valladolid, pero esto no sucede cada día o no tiene que suceder cada día y, sin embargo, está pasando de forma reiterada. Me hubiera gustado que hubiéramos tratado hoy lo siguiente: Hemos hecho esto; se está en esta línea; tenemos estas tensiones; el convenio va por ahí; avanza por aquí, no avanza por allí, etcétera. No hemos tenido ninguna información y debo decir que me parece que su comparecencia tendría que haber sido, aunque sea a petición del grupo que sustenta al Gobierno, para decirnos cosas que contuvieran ciertas novedades.

No voy a hablar del nuevo modelo de gestión aeroportuaria —porque, con todos los respetos, creo que no le compete a usted sino al señor ministro, a la secretaría y a los de la información, usted solo lo gestiona—, pero sí le quiero hacer alguna pregunta. ¿Hay algún planteamiento real de austeridad? ¿Hasta dónde? ¿Qué pasa con el control aéreo? Al margen de estas cuestiones, hablando

de un planteamiento estratégico usted ha citado la nube volcánica; la gripe A; los problemas de sobrecooste de combustible; la crisis de seguridad; la competencia de los trenes de alta velocidad; la crisis económica; la crisis del turismo, etcétera. Todas estas cosas que han sucedido en menos de dos años supongo que deberían hacer pensar que desde el punto de vista de la estrategia, de quien rige este sector, o una empresa importante, una administración, habrá que acostumbrarse a que pasarán cosas como estas u otras. No le voy a pedir que prevea que le explote un volcán en Islandia y que este invierno se haya vuelto loco el anticiclón de las Azores, pero cuando hay tantos sucesos recurrentes que pueden afectar significa que el sistema es vulnerable y, por tanto, más allá de decir que pasan estas cosas creo que hay que tener una serie de cautelas, de previsiones, para que esta vulnerabilidad no afecte a la estrategia del sistema. En este sentido, me gustaría saber —porque creo que por desgracia estas cosas pueden seguir pasando— cómo da respuesta AENA a la, por desgracia para todos, elevada probabilidad de que se den circunstancias de este tipo en poco tiempo, como ha pasado ahora.

Para terminar —sabe que me gusta ser muy franco—, quiero felicitar al personal de la terminal de Barcelona, al propio director del aeropuerto, porque creo que están haciendo una buena gestión y funciona razonablemente bien. Como usuario, pero también como representante de los usuarios, quisiera dejar constancia de las cosas que van bien. Creo que es de justicia hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar, también quiero darle la bienvenida a la Comisión de Fomento, en esta tarde-noche del aciago 16 de junio, desde el punto de vista de nuestros éxitos deportivos.

Coincido plenamente con el señor Macías —como no puede ser de otra manera en cuestiones en las que manifestamos nuestro acuerdo— y con el señor Beloki en cuanto a la absoluta inutilidad de esta comparecencia. Señor Lema, no tiene nada que ver con una cuestión personal, está aquí como presidente de AENA, pero hace quince días, el 1 de junio, fue al Senado y realizó una comparecencia que ha repetido aquí hoy, pero en versión reducida. Es más, la he estado repasando y he visto que incluso ha repetido usted literalmente un montón de argumentos dados el día 1 de junio en el Senado. Cuando el presidente de nuestra Comisión insistió en su comparecencia, en que en la Comisión de hoy la invitación estelar fuera su presencia, señor Lema, entendimos que había cosas nuevas, que por fin se estaban desarrollando cuestiones en las que nos tenían entretenidos en todo lo que va del año 2010. Entendimos que, por lo menos, como ha dicho el señor Macías —y le doy toda la razón—, se nos iban a facilitar documentación y estudios que vinieran a ilustrar a esta Comisión para el futuro inmediato, que evidentemente parece que está por venir, pero nada de eso se ha producido. Por tanto, me pregunto por

qué el Grupo Socialista tenía tantísimo interés en que se produjera esta comparecencia, porque no ha servido para nada. Ha sido una comparecencia inútil, absolutamente inútil. Y el problema no es que haya sido una comparecencia inútil y sólo sirva para rellenar varias hojas del «Diario de Sesiones», el problema es que ha producido un gasto inútil, una pérdida de tiempo no solo nuestro, de los diputados, sino también de todo el personal de la casa, empezando por la letrada y terminando por los taquígrafos; ha producido gastos de luz y gastos de todo tipo absolutamente innecesarios y caprichosos. **(El señor Simancas Simancas: No sigas hablando.)** Señor Simancas, debería usted ser un poco más consciente y más responsable a la hora de apoyar las propuestas del Grupo Socialista en cuanto al trabajo de la Comisión, porque hoy no estamos aquí para perder el tiempo ni para hacérselo perder a nadie más. Fíjese cómo podíamos haber resuelto esto, simplemente mandándonos los comentarios sobre la comparecencia del 1 de junio en el Senado o trayendo resueltas las cuestiones que los distintos grupos parlamentarios le plantearon en aquella Cámara, en concreto las del portavoz del Grupo Popular, que fue el que solicitó en aquel momento la comparecencia que le llevó a usted a hacer su exposición, insisto, bastante más amplia que la que aquí nos ha hecho hoy.

Dicho eso, debería terminar, para hacer caso al señor Simancas, pero evidentemente no me puedo resistir a hacer algún comentario. No me puedo resistir, porque también tengo que coincidir con los otros portavoces de la oposición, incluido el señor Jorquera, en que los lugares comunes, las expresiones sobre los píos deseos de mejorar la gestión y de reducir costes y gastos, señor Lema, no se compadecen con algunas cosas que estamos viendo, en las que la responsabilidad de AENA es evidente, pero no se toman medidas. Voy a poner un solo ejemplo. Usted ha dicho aquí que había que reducir alquileres, asistencias técnicas externas, etcétera. Bien, pues tenemos una empresa, Ineco, participada por ustedes y por ADIF, que para poder soportar el crecimiento de personal, desde las 800 personas que había en 2004 hasta las 3.000 que hay ahora, ha tenido que alquilar recientemente unas nuevas oficinas en la zona del Campo de las Naciones. Por tanto, difícilmente estamos ahorrando en alquileres. Lo que estamos haciendo es no reducir la plantilla de una empresa que además —no es motivo de esta comparecencia y solo voy a hacer esta puntualización— está haciendo competencia desleal a muchos profesionales que ahora mismo, en España, no tienen ningún tipo de trabajo. Por tanto, señor presidente de AENA —y esto no tiene nada que ver, se lo quiero repetir varias veces, con cuestiones personales, sino con la función que usted desempeña—, no vemos que exista ninguna situación que justifique esta comparecencia, ni vemos que AENA tenga algo nuevo que ofrecernos. Además, esas mejoras en la gestión, esos ahorros de 750 millones, que usted ha anunciado que iban a ser extensivos en el período 2010-2013, tampoco se compadecen con la historia de AENA de los últimos seis años. Ya sabemos que usted es responsable solo del último año y

no de los cinco anteriores. Se lo quiero reconocer expresamente, porque usted llegó a AENA cuando llegó, pero la deuda de AENA en el año 2003 era de 2.600 millones de euros y en el año 2010 está en torno a los 15.000, usted no me dejará mentir. Con independencia de que se quieran hacer traslados de infraestructuras que se han pagado en un momento o se han pagado en otro, lo cierto y verdad es que hasta el ejercicio 2009-2010 en AENA no ha habido pérdidas operativas y ahora sí que las hay —pérdidas operativas que evidentemente no se solucionan solo con una reducción del 15 por ciento de las tasas aeroportuarias de aquí al año 2013— y que en los años 2008 y 2009 ha habido una caída de los fondos propios de una gravedad espeluznante, que previsiblemente también habrá en 2010. Por tanto, señor Lema, señor presidente de AENA, es evidente que la mejora de la gestión de la entidad que usted representa tiene que ser bastante más amplia y con bastantes más decisiones inmediatas que las que estamos viendo que se están tomando por parte de AENA.

Mire, el Grupo Parlamentario Popular, el 12 enero del año 2010, manifestó al ministro su apoyo al nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Se lo dijimos a ciencia y conciencia de lo que ello representaba, a ciencia y conciencia de que no hay que estar permanentemente en la diatriba política y no hay que aprovecharse de la situación de debilidad de un gobierno —situación en la que ya estaba en enero y está mucho más ahora—, porque, evidentemente, la gestión aeroportuaria trasciende a los gobiernos y a los periodos electorales. Pero después de darle ese apoyo en enero de este año, hemos visto que todo lo que parecía planificado, todo lo que parecía responder a una secuencia racional y lógica ha quedado deslavazado. Ha quedado deslavazado, en primer lugar, por una toma de decisiones descompensadas en un momento determinado por circunstancias excepcionales, de las que ahora hablaremos, y en segundo lugar, por la ruptura de las decisiones, en este caso legislativas, sobre algunas cuestiones que el propio ministro había señalado como determinantes del modelo aeroportuario y con las cuales el Partido Popular se pronunciaba de conformidad. Fíjese que todas las modificaciones que se han producido desde entonces hasta aquí han fracasado rotundamente.

Hay dos cuestiones a las cuales el Partido Popular dio un apoyo expreso inicial y sobre las que luego ha tenido que ir reconsiderando su postura por los incumplimientos del Ministerio de Fomento o por los incumplimientos de AENA. Me refiero en primer lugar al ruido de Barajas. En este tema nosotros hicimos un ejercicio de responsabilidad, apoyamos el real decreto-ley y ayudamos a que funcionara un modelo en el que podían conciliarse el respeto a los derechos individuales y la operativa aeroportuaria, no solo en el caso concreto de Barajas, que era el elemento determinante de ese real decreto-ley, sino también en el aeropuerto de Barcelona, en el aeropuerto de San Sebastián y en todos los aeropuertos de España. Pues bien, este es el momento en el cual no se ha dado cumplimiento a ninguno de los compromisos asumidos

con los ciudadanos. Estamos viendo cómo diariamente, en ese mapa interactivo que usted ha señalado que está en marcha en Madrid y que pronto estará en Barcelona, se han producido 217 incumplimientos en el día de ayer, 195 el lunes pasado y casi 100 en el fin de semana. ¿Por qué? Porque hay ciudadanos que diariamente nos mandan el incumplimiento por parte de la dirección de Barajas del nivel de ruidos que tenía que haberse respetado como consecuencia de ese equilibrio imprescindible entre el interés general de que Barajas funcione y los derechos individuales. Fíjese en esta primera cuestión.

La segunda cuestión es la de los controladores. También tengo que coincidir con el señor Macias y con el señor Beloki en lo que han señalado anteriormente. Nosotros apoyamos el tema de los controladores, aunque le significamos que había dos cuestiones que no respondían al modelo aeroportuario que habíamos comentado y que incluso habíamos apoyado en la comparecencia del ministro, respondiendo a sus planteamientos. Uno de ellos era la externalización de los servicios de torre. ¿Por qué, señor Lema? Usted recordará que le señalamos que debíamos ir a un modelo en el que AENA se privatizara en tierra y mantuviera el carácter público en el aire. Con esto se rompía. Le ofrecimos una alternativa, alternativa que usted rechazó, porque señalaba que los controladores no la iban a apoyar. Pues mire, ahora se ha demostrado —y no quiero cansarle con todos los datos que mi compañero, el señor Burgos, le dio en el Senado— la cantidad de disfunciones que se han generado en los controladores desde que se dio el visto bueno y se aprobó la famosa ley en el Congreso y en el Senado. Parece que los servicios exprés que ustedes han puesto en funcionamiento son terribles. Todos estamos sufriendo incidencias en los aeropuertos. El señor Macias le ha felicitado por el funcionamiento del aeropuerto de Barcelona. Yo no puedo decir lo mismo, porque estoy sufriendo las consecuencias de un malísimo funcionamiento de Barajas en los últimos dos meses, con horribles retrasos acumulados permanentemente y desviaciones de vuelos a otros aeropuertos, no por razones climatológicas, sino por salidas tardías del aeropuerto de Barajas que hacen llegar tarde a aeropuertos que no son H24. Señor Lema, señor presidente de AENA, lo más triste que le puede pasar a un gobierno es lo que les ha pasado a ustedes: tener razón y perderla. Eso es lo más triste que le puede pasar a un gobierno. Ustedes tenían razón con los controladores y supieron llamar la atención no solamente de la opinión pública sino de los grupos políticos sobre las disfunciones de los controladores. Sin embargo, su horrorosa gestión desde que las Cortes Generales les brindaron su apoyo para una legislación acorde con esas cuestiones ha demostrado que no han sabido arreglar el problema. Esa cuestión, señor Lema, es lo más triste que le puede pasar a un político, tener razón al principio y perderla por la horrorosa gestión que se lleva a cabo. No quería emplear la palabra desidia, pero no encuentro otra. Al final hemos visto que hay desidia en la gestión de los controladores y, por supuesto, falta de respeto a unas personas que encima

reaccionaron adecuadamente y a las que ni siquiera se les ha querido reconocer esa reacción adecuada.

Señor Lema, hay otras circunstancias que debían contarse aquí. Nos gustaría que nos explicara usted por qué el Airbus A400M, que hacía sus prácticas en Sevilla, ha tenido que irse a Francia, por no poder garantizar el servicio de control permanente que necesitan la pruebas de un avión militar como es ese. También nos gustaría que nos explicara si siguen manteniendo cuestiones como la del sistema AFIS, después de que Eurocontrol les haya manifestado clarísimamente que no está de acuerdo con el cambio de sistema en unos aeropuertos con tráfico internacional que ya tenían implantado el control total. Señor Lema, no quiero desaprovechar la ocasión para hacerle ver nuevamente la bondad del modelo que le propusimos en cuanto a las distintas categorías profesionales de control que debían establecerse dentro de AENA, que permitía la adecuada retribución de las personas que tenían que hacer labores más complicadas y la de las que tenían que hacer labores menos complicadas, como las que podían ir a esos aeropuertos que ahora se quieren sustituir por el modelo AFIS, que Eurocontrol dice que no debemos implantar. Evidentemente Eurocontrol lo dirá y ustedes harán lo que crean oportuno.

Por último, señor Lema, quisiera hacer una referencia a la planificación. Aquí se ha hablado de reducir planificación y se ha hablado de adecuar las infraestructuras a las auténticas necesidades. Me gustaría hilvanar dos cuestiones, una que dijo el ministro en su anterior comparecencia —que las infraestructuras aeroportuarias nada más que se iban a planificar en un umbral de cinco años— y otra que dijo usted en el Senado —que una cosa era la planificación y otra era la ejecución de la infraestructura—, que me parece más adecuada. Sin embargo, el ministro, el 19 mayo, dijo en el Congreso de los Diputados que la planificación aeroportuaria nada más que iba a ser de cinco años. A nosotros nos parece escásimo, porque estamos de acuerdo en que no haya infraestructuras ociosas, pero una planificación de cinco años para la construcción de infraestructuras no es lo mismo que una planificación a veinticinco años y una construcción escalonada de las infraestructuras que se necesitan para esa previsión. Además es una incongruencia, porque usted esta tarde ha dicho aquí que, según OACI, se prevé una duplicidad en los tráfico en un plazo de veinte años. Si hay una duplicidad del tráfico en el plazo de veinte años y el señor ministro dice que la planificación de las infraestructuras tiene que hacerse de cinco en cinco años, fíjese usted la morcilla de infraestructuras que vamos a ir haciendo cada cinco años si suponemos que el tráfico va a crecer un 25 por ciento cada uno de esos años. Por tanto, me creo lo que he querido entender que usted dijo en el Senado, esto es, que la planificación sería a más largo plazo y la construcción en períodos más pequeños, lo cual es lógico, pero lo que dijo el ministro se contradice con lo que usted ha dicho hoy.

Señor Lema, lamento profundamente haber tenido que hacer esta intervención. Deberíamos habérmola ahorrado todos. No tenía por qué haberse producido, pero

ya que ha venido, tiene usted que saber qué es lo que piensa el Partido Popular sobre la inactividad de una parte importantísima del Ministerio de Fomento. Usted debería habernos dicho aquí hoy cómo va a ponerse en marcha el modelo aeroportuario que el ministro anunció en enero y del que hasta ahora nada más que hemos visto, como le he dicho, dos aplicaciones deslavazadas, incumpliendo lo que el propio ministro dijo en esa fecha. Mis disculpas personales, señor Lema. Esta es la postura del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Permítame brevemente, para que no se vaya confundido respecto a algunas palabras, que le diga que esta Comisión de Fomento, cuya Mesa estoy convencido de que se honra en tenerle hoy para la exposición que está haciendo y que va a continuar haciendo, es la Comisión de las Cortes españolas con mayor actividad legislativa. En este año llevamos aprobadas cuatro leyes y tenemos en tramitación una, que es precisamente la Ley de Seguridad Aérea, pendiente de las enmiendas de los grupos parlamentarios, y algo tiene que ver en ello el ministerio del que usted forma parte como presidente de AENA.

Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO** (Romero Girón): Esa es la opinión del presidente, no de la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Don Aurelio, le ruego que pida la palabra, en primer lugar, al presidente.

El señor **SECRETARIO** (Romero Girón): Señor presidente, le pido la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Si usted quiere intervenir, sabe que siempre puede hacerlo.

El señor **SECRETARIO** (Romero Girón): Por supuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que se acoja al Reglamento y que use la palabra como corresponde.

El señor **SECRETARIO** (Romero Girón): Por supuesto, le pido la palabra, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ya se ha expresado usted. Tiene la palabra el señor presidente de AENA.

El señor **SECRETARIO** (Romero Girón): Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Lema Devesa): Voy a tratar de contestar a todas las preguntas que aquí se han hecho, que son muchas, algunas repetidas.

Plan de austeridad. La primera consecuencia —y creo que es un elemento fundamental, algo que a mí me parece absolutamente relevante, señor Beloki, desde mi inter-

vención en noviembre— es la Ley de Control, en lenguaje coloquial. Me atrevo a decir que supone la reforma estructural más profunda que se ha producido en el sistema de navegación aérea europeo en los últimos veinte o treinta años. Fíjese si creo que es relevante y si se han producido aquí cosas. ¿Qué consecuencias económicas tiene, aparte de otras muchas? Las que ustedes ya saben: las tasas de control van a bajar 15 puntos, un 15 por ciento en dos años, un 7,8 este año y un 7,2 el próximo, pero además se va a reducir el déficit que se producía en la navegación aérea todos los años. Si me permiten el símil, AENA tiene dos negocios. A veces, cuando oigo hablar en algunos medios de comunicación, aprecio que hay bastante confusión. AENA tiene dos negocios, como dos fábricas: la fábrica aeropuertos y la fábrica navegación aérea. La fábrica aeropuertos vende capacidad, vende seguridad siempre y vende calidad a un precio más que aceptable. Sigo manteniendo que las tarifas de aeropuertos son más bajas que la media europea. Ha hecho un esfuerzo muy fuerte, dentro de esa estrategia a largo plazo, para construir las infraestructuras precisas para que esa previsión de OACI de duplicación del tráfico a veinte años nos encuentre preparados, y como no le cuesta un euro a los presupuestos del Estado, se ha endeudado. Como acabo de decir, dentro del plan de austeridad —que ahora concretaré algo más—, en estos momentos, como consecuencia de la bajada de tráfico y como consecuencia de esas inversiones, tenemos unos costes financieros elevados, tenemos unas amortizaciones elevadas y AENA está en pérdidas, pero esperamos entrar en beneficios en el año 2014 y que además baje su deuda. Ese el primer cambio importante. Esta deuda es consecuencia fundamentalmente —repito— de unas inversiones que nos han llevado a tener unos aeropuertos, sobre todo los grandes aeropuertos, de la máxima calidad europea y yo diría que mundial. Además, van a ver que esto no es contradictorio con lo que acabo de decir. Señor Ayala, estoy seguro de que el ministro dijo lo mismo que yo, a lo mejor expresado de otra manera, porque hablamos mucho y seguramente yo me expresé mal. **(El señor Ayala Sánchez: No. Usted bien.)** Una cosa es planificar a largo plazo y otra cosa es construir con una vida larga. AENA seguirá planeando a largo plazo, porque seguirá haciendo planes directores y esa es una planificación estratégica y por tanto a largo plazo. Pero una cosa es planificar y otra cosa es planear las inversiones o la vida con la que se construyen las inversiones. Para los grandes aeropuertos se ha hecho lo correcto, que es hacer las inversiones con una vida de quince años. ¿Por qué? Porque los grandes aeropuertos tienen la vocación —y así los hemos diseñado— de que alguna compañía aérea monte un *hub* en ellos, monte un centro de conexiones, y los centros de conexiones tienen horas pico, tienen que atender una demanda pico que se produce entre las siete y las diez de la mañana, aunque después, a lo largo del día, estén medio vacíos. Eso es correcto. Por eso creo que las cosas se han hecho bien. Otra cosa son los aeropuertos más pequeños o medianos, que no serán centros de conexiones y a los que irán las líneas punto a punto, y sobre todo los

muy pequeños, a los que aplicaremos esa política de inversiones más ajustadas, manteniendo siempre la capacidad que requiera el mercado, porque las amortizaciones serán más bajas. Tomaremos otras medidas, que ahora explicaré también, como poner en sus torres de control el AFIS para que sean menos costosas. Mantendrán los mismos niveles de seguridad y la misma operatividad, pero serán menos costosas. De esta manera podremos tener unas tarifas mucho más bajas y podremos meter en beneficios aeropuertos que son deficitarios y que tienen una función que cumplir perfectamente.

Sigo con el discurso. Ese es nuestro negocio de aeropuerto. Ahora tenemos otra fábrica que se llama navegación aérea. La fábrica navegación aérea vende servicios de control y tiene unas inversiones muy pequeñas. Las inversiones que necesita son tecnológicamente muy avanzadas. Tenemos posiblemente el mejor sistema de control de tráfico aéreo del mundo, que es el SATE —lo he dicho muchas veces y lo sigo diciendo—, pero en su cuenta de resultados representa un porcentaje pequeño. Si me permiten buscar el dato, lo tengo aquí. Si me permiten un minuto, se lo digo con exactitud. En el año 2008, los gastos de personal de control representaron casi 800 millones de euros —771— y el resto del colectivo 86 millones de euros; las amortizaciones por inmovilizado no llegaron a 100 millones de euros, 98 millones de euros. Es decir, es un sistema muy intensivo en mano de obra especializada, fundamentalmente la de los controladores aéreos. Repito, casi 800 millones, controladores aéreos, 86 millones el resto del personal y 98,8 millones las amortizaciones. En el año 2009, baja un poco el valor de los controladores, 745 millones de euros, y en el año 2010, baja dramáticamente, algo más de 500 millones de euros. ¿Qué quiere decir eso? ¿Qué situación teníamos en navegación aérea? Teníamos un producto caro, el más caro de Europa, que eran nuestras tarifas, y perdíamos todos los años cerca de 200 millones, porque nuestros costes eran más caros que los ingresos. Esa era la situación. Lo que el sindicato de controladores dice a veces en los periódicos, es decir, que el problema de AENA son sus inversiones en los grandes aeropuertos y no los salarios de los controladores, no es verdad. Cada uno de nuestros negocios tiene su cuenta de resultados y es tan clara como les estoy diciendo. En sentido gráfico, he dicho muchas veces que si fuera una empresa privada quebraba, porque además de tener el producto más caro de Europa, perdía cerca de 200 millones todos los años. Esa era la situación. Por eso había que hacer la reforma estructural que hemos hecho en navegación aérea.

Una vez hecha esta aclaración, económicamente ¿qué acciones estamos llevando a cabo? En el tema de reducción de costes, la más importante son los costes de navegación aérea, que en el período 2010-2013 supondrán más de 600 millones de euros, hablo de cifras aproximadas. ¿Qué otros ahorros estamos haciendo? Sigo un orden. En gastos generales de funcionamiento de AENA, siempre en el período 2013, en arrendamientos, por la sede de navegación aérea —nos vamos a cambiar de sede— estábamos pagando 25 euros el

metro cuadrado y ahora vamos a pagar 9 euros el metro cuadrado en Ciudad Pegaso. Por el edificio que tiene la Dirección de Aeropuertos en La Piovera Azul estábamos pagando 19 euros el metro cuadrado y vamos a pagar 13,5 euros el metro cuadrado. Hemos calculado lo que nos costaba trasladarnos a Pegaso y como nos costaba más caro, aunque fuera más barato, nos hemos quedado donde estábamos. Con estas medidas, sólo en arrendamientos, entre 2010 y 2013, vamos a ahorrar cerca de 8 millones de euros, que es aproximadamente un 59 por ciento de nuestro presupuesto. En asistencias técnicas con Ineco, hemos hecho un estudio de cuál era el coste medio de las asistencias técnicas de AENA, que AENA ha sacado a concurso —que no es Ineco y que no son las ingenierías—, les hablo de memoria, el coste medio nos salía en un 2,2 por ciento del coste de la obra, es decir, redactar un proyecto determinado nos costaba de media el 2,2 por ciento del coste de la obra. Analizamos el coste con Ineco —repito, no me tomen las cifras como muy exactas, porque en estos momentos estoy hablando de memoria— y creo que el coste medio de la obra era del orden del 2,26, ahora lo recuerdo mejor. Nos hemos sentado con Ineco y hemos firmado un acuerdo, que tiene validez para este año y será renovable por dos años, en el que el coste con Ineco será el 2,2 por ciento del coste de la obra, según los presupuestos que tenemos estimados para los costes de licitación. Por tanto, para contratar con Ineco tiene que ser tan eficiente como contratar con otra empresa de AENA y lo mismo hemos hecho cuando contratamos ingenieros o los costes horarios.

En cuanto a suministros, hemos renegociado los suministros de energía eléctrica, con todas las compañías eléctricas, a finales del año pasado. En una facturación de cerca de 80 millones de euros, tenemos un ahorro de 20,6 millones de euros. Después de un proceso de negociación hemos adjudicado nuestro suministro de energía eléctrica a Iberdrola a un precio de 5,75 céntimos el kilovatio/hora, es decir, una reducción de cerca de 20,6 millones de euros. Creo recordar que eran 1,9 millones, también son cifras de memoria, en Barajas y casi 19 millones con el resto de la red aeroportuaria. En cuanto al suministro de telecomunicaciones, estamos negociándolo, aún no lo hemos acabado, pero, aproximadamente, esperamos ahorros de cerca del 60 por ciento. En cuanto a la publicidad y propaganda, vamos a rebajar, en el periodo 2010-2013, unos 5,6 millones de euros, que supondrá un 30 por ciento menos, aproximadamente, de lo que estamos gastando. En cuanto a recursos humanos, mi salario y el de todos los directivos de AENA también están afectados por la Ley de la Función Pública. Mi salario será rebajado, creo recordar, porque aún no he recibido la primera nómina, en un 8 por ciento y al resto de los directivos de AENA se les ha rebajado también, de acuerdo con las instrucciones del Gobierno, y a la gente de estructura, que tienen una parte de convenio y otra parte de complementos salariales por el puesto de estructura, solamente se aplicará la rebaja a los puestos de estructura, pero también les será aplicada. En cuanto

a los gastos de comisiones y viajes, esperamos un ahorro de unos 25,3 millones de euros que, tomando siempre como referencia el presupuesto del año 2010, supone casi un 160 por ciento. El personal directivo, antes de las medidas que tomó el Gobierno, tenía un porcentaje de retribución variable, que empezó siendo un 15 por ciento y tenía un tope, creo recordar, del 22 por ciento, al que no se había llegado, y se les ha congelado. Es decir, cada año, si cumplían sus objetivos, se les iba actualizando y ahora, aunque cumplan sus objetivos, se les ha congelado ese porcentaje. En resumen, con todas estas acciones, el ahorro total de gastos, en el periodo 2000 y 2013, sobre el plan que presenté en diciembre en esta Cámara, se ha evaluado en unos 750 millones de euros. Esto en cuanto a los planes de viabilidad económica.

¿A qué nos lleva este plan? Como decía antes, a que entremos en beneficios antes de lo previsto, esperamos que sea en el año 2014, y la deuda de AENA, que no llega a 15.000 de euros, señor Ayala, ahora le digo la cifra exacta, pero creo que anda por los 12.000 euros. **(El señor Ayala Sánchez: 12.000 millones de euros.)** Perdón, 12.000 millones de euros, lógicamente, claro que sí. Ahora le digo exactamente cuál es y cómo va a evolucionar. Ahora no encuentro el dato, pero le aseguro que lo tengo. **(El señor Ayala Sánchez: No se preocupe, nos lo manda con la documentación global de la próxima comparecencia.)** Se lo puedo dar ahora, no hay ningún problema, porque estoy seguro que lo tengo aquí. Efectivamente, la deuda en el año 2010 la tenemos en 12.104 millones de euros. La previsión, de acuerdo con el plan de austeridad con el que hemos hecho que evolucione, será cerca de 12.700 en el año 2011, cerca de 13.200 en el año 2012 y bajará a 13.142 en el año 2013 y a partir de ahí irá bajando. Ese es el dato que tengo. ¿Cómo tenemos estructurada esa deuda? Porque creo que este es otro tema importante, en el año 2009, teníamos nuestra deuda estructurada en un coste medio del 2,94 por ciento y el periodo medio de vida era de 17,82 años y, en el año 2010, tenemos un coste medio del 2,12 por ciento y el periodo de vida de 16,2 años. Fundamentalmente, tenemos el 45 por ciento de la deuda con el Banco Europeo de Inversiones; el 24 por ciento con el Instituto de Crédito Oficial; el 25 por ciento con DFA, que es un banco alemán; el uno por ciento con Dexion, un banco francés; el uno por ciento con Bankinter; el uno por ciento con el Sabadell; el 2 por ciento con KFW, que es un banco alemán, y el 2 por ciento con un banco sindicado, en el que participan BBVA, Caja Madrid, La Caixa, Banesto, Banco Popular y Societé Generale. Estos son nuestros datos económicos.

En cuanto al cielo único europeo, por el que me preguntaba la representante socialista, efectivamente participamos en casi todos los programas de I+D. Para la iniciativa del cielo único, como saben, contamos con el programa Sesar, que es el programa que lo implanta. Está estructurado en tres fases: una fase —ya superada— de definición, que iba desde el año 2005 al 2008; una fase de desarrollo y validación, que es la que va desde el 2009 al 2016, y una fase de regulación e implantación entre

el 2017 y 2020. Para la fase de desarrollo y validación se constituyó una empresa, que es la Sesar Joint Undertaking, SJU, entre la Comisión Europea, Eurocontrol y un conjunto de quince empresas europeas, entre las que estamos. ¿Cuál es nuestra posición en Sesar? AENA participa en 97 proyectos, realizando una contribución en especie, es decir, aportamos personal y recursos, de 72,8 millones de euros y una aportación económica de 1,8 millones de euros, siendo un referente europeo en todas las actividades de I+D. Lógicamente, esto tiene una serie de beneficios importantes, como son: poder influenciar sobre las soluciones tecnológicas a implantar en Europa, favorecer la participación de la industria española, racionalizar esfuerzos en I+D y garantizar una transición adecuada hacia las nuevas soluciones europeas. De los dieciséis paquetes de trabajo que se desarrollarán para la industrialización, implantación y funcionamiento, AENA participa en el paquete de trabajo 5, que es la operación en el área terminal, que, como digo, es uno de los cinco paquetes operacionales definidos en el programa.

Participamos también en el programa Egnos, que, como saben, es un programa para tratar, de alguna manera, la señal de satélite, ahora del GPS y en su día puede ser del programa Galileo. ¿Qué nos permite Egnos? La inversión que hemos realizado en Egnos, en 1999, ascendió a 53 millones de euros, lo que nos ha permitido ser líderes en este programa y, desde un punto de vista del posicionamiento estratégico, nos está permitiendo participar en la operación de nuevos servicios de navegación aérea de carácter europeo, ante la futura desaparición progresiva de las ayudas terrestres, es decir, Egnos será el futuro de la navegación aérea para aterrizajes y despegues. También participamos en Galileo, como otro de los proyectos más importantes, en el que tenemos una participación y, en virtud de un acuerdo entre España y la Unión Europea, contaremos con un centro de *Safety of life*, que evolucionará hacia un centro más importante. Participamos en una empresa, que se llama Crida, que hemos constituido con la Universidad Politécnica de Madrid e Ineco, que se dedica también a cuestiones de I+D+i. Finalmente, creo que ya es de todos sabido la participación, desde siempre, porque de hecho fuimos la empresa que definió las especificaciones del SAT y su desarrollo en su momento, y seguimos participando en el mismo.

Respecto al balance de la T-1 para Barcelona y para España, mi valoración sobre la T-1, a lo largo de este año, es absolutamente satisfactoria, por allí pasaron más de 17 millones de pasajeros y por la otra terminal pasaron, aproximadamente, unos 10, es decir, el tráfico de Barcelona sobrepasó los 27 millones de pasajeros, que es menor que el que tuvo en el año 2007, creo recordar. La T-1 representa un referente en calidad y es una terminal que tiene el diseño y las condiciones adecuadas para que cualquier compañía o cualquier grupo de compañías aéreas puedan montar su centro de conexiones en las mejores condiciones posibles. A lo largo de este tiempo, y de acuerdo también naturalmente

con el funcionamiento del comité de rutas de Barcelona, se ha producido un importante número de vuelos intercontinentales de compañías —que se mueven a través de la T-1— y de vuelos internacionales, en general.

En cuanto a los aeropuertos de Palma e Ibiza, ¿cuál es la situación de los aeropuertos de Palma e Ibiza? En el aeropuerto de Ibiza, actualmente, se hace el servicio de control o se hacía un control convencional, por lo que se pensó montar un control radar. En un momento se pensó montar en el aeropuerto de Ibiza y hemos decidido montarlo en el aeropuerto de Palma, y voy a explicar las razones, que son absolutamente claras. La primera es una razón técnica, ya que montar un control radar en el aeropuerto de Ibiza, porque, lógicamente, el control radar, manteniendo los mismos niveles de seguridad, como saben, permite que los aviones se acerquen más y, por tanto, da más capacidad, nos exigía aumentar el espacio aéreo de Ibiza y si aumentamos el espacio aéreo de Ibiza tenía que ir en detrimento del espacio aéreo de Palma. Sin embargo, montando el control radar en Palma, se dan exactamente las mismas prestaciones, los aviones van a estar igual de controlados y de seguros haciéndolo desde el centro de control de Palma que haciéndolo desde Ibiza, por lo que no nos afecta en absoluto a la capacidad de ninguno de los dos centros. Al contrario, los dos espacios aéreos, al tener ahora los dos un control radar, como digo, manteniendo los niveles de seguridad, pueden tener más capacidad. Además creo que había otra razón, de ahí que hubo esa polémica, lógicamente, si se monta el control radar en Ibiza cambia la categoría de la torre de Ibiza y los controladores ganarían más dinero, su salario base aumentaría, y eso creo que está en el fondo de la polémica. Hay otra razón, la Ley 9/2010, creo que es sabido, liberaliza los servicios de torre. Sin embargo, los servicios de aproximación siguen siendo competencia de AENA, con lo que iríamos en contradicción con la ley, porque la tendencia para cumplir la ley tendría que ser, precisamente, que los servicios de aproximación vayan donde no estén migrando hacia los centros de control y no instalándose en la torre. Hay una tercera razón, porque, ya que vamos hacia un cielo único europeo, sería un contrasentido parcelar más el espacio aéreo. Estas son las tres razones por las que el control radar del área terminal del aeropuerto de Ibiza se hace desde el centro de control del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Respecto al tema de controladores, señor Beloki, cuando en noviembre le dije que estábamos negociando con los controladores, era verdad, estábamos negociando con los controladores. Tuve dos reuniones, personalmente, aparte de las del equipo de negociación, con representantes del sindicato de controladores. Una primera, con el presidente del sindicato y dos miembros de la junta directiva y, una segunda, con todo el comité ejecutivo formado por diecisiete personas. Mi mensaje fue claro: la situación que teníamos era insostenible, por lo que acabo de explicar. Nuestra fábrica de navegación aérea quebraba y, no solo quebraba económicamente, sino que la Unión Europea nos exigía, para que AENA

siguiera siendo una empresa suministradora de servicios de tránsito aéreo, contar con licencia que tuviera validación europea, que fuese segura, por supuesto, pero además que fuera capaz de garantizar los servicios de manera continua y eficiente; y no estábamos en condiciones de garantizarlo. Desde que tomé posición, el 27 de abril, tuvimos un proceso de negociación continuo, pero es que mis predecesores llevaban cinco años, desde el año 2004. Le planteamos al sindicato de controladores las cosas con absoluta claridad y le dijimos que esta situación era insostenible y que necesitábamos que aumentaran la productividad y bajaran los costes, bajando las horas extras, para llegar a un sistema que fuera, además de seguro —que lo es—, sostenible económicamente. Tengo que reconocer que el fracaso fue absoluto, fue absoluto, no lo conseguimos. Nos dimos de plazo hasta diciembre y, en diciembre, las cosas seguían igual. En enero nos volvimos a reunir, el 11 de enero, y lo que transmití al equipo de dirección fue: trasmitan a los representantes de los controladores que es la última reunión que tenemos, la última ronda y, si va bien, y vemos que hay avances, la hacemos durar lo que sea preciso, pero si va mal, la cortamos. ¿Por qué? Porque nos parecía que debajo había una estrategia para llevarnos al 31 de marzo, que era cuando caducaban los acuerdos extra convenio, por los cuales hacían horas extras, para que, a última hora del 31 de marzo, firmáramos lo que nos pusieran delante, porque el día siguiente, que era Jueves Santo, había que abrir los aeropuertos, y dijimos que no. En enero, su postura fue exactamente la misma, de absoluta ignorancia a nuestras peticiones, por supuesto. A lo largo de este tiempo, en enero, tuvimos que decirles que, de alguna manera, presentaran su propuesta por escrito, porque no habían presentado ninguna propuesta por escrito —creo recordar que nosotros presentamos once propuestas distintas a lo largo de este proceso—, si no, tendríamos que levantarnos de la mesa, porque no podíamos seguir negociando en esas condiciones. Inicialmente presentaron una propuesta sin valorar. Al volverles a requerir, presentaron otra propuesta valorada que, en esencia, era la siguiente: suponía un aumento de productividad, una mejora, es verdad, no grande, pero suponía una mejora, en dos puestos de control donde normalmente hay tres y tres controladores, ellos proponían utilizar en lugar de seis, cinco controladores, dos, dos y uno que fuera común. A cambio, pedían un aumento del salario básico del 40 por ciento, que nos llevaba la masa salarial de cerca de los 800 millones de euros que teníamos en el año 2008, como le leí, a 912 en el año 2013, que era el que nos habíamos propuesto como horizonte para que fuera la tendencia. A continuación presentaron otra propuesta, que creo que todavía era más inadmisibles, que era que la licencia especial retribuida —a la que, como saben, tenían derecho a los 52 años, si llevaban treinta años de servicio, o a los 55, de manera unilateral en todo caso, y a los 65 años pasan al Régimen General de la Seguridad Social—, que supone ganar el salario base, que aproximadamente eran unos 170.000 euros, es decir

unos 15.000 euros al mes, fuera vitalicia, es decir, hasta morir, y eso fue lo que nos llevó al absoluto convencimiento de que era un bloqueo de la negociación y que no había posibilidad ninguna de avanzar. Por eso, comunicamos a la Dirección General de Aviación Civil, como autoridad aeronáutica, la situación y fue cuando el Gobierno tomó la decisión que todos ustedes conocen.

¿Qué es lo que está pasando ahora, a nuestro juicio? Señorías, pueden estar seguros de que estamos aplicando la ley con absoluto rigor y con absoluta claridad. Hemos transmitido un mensaje absolutamente claro: en todo aquello que la ley permita negociar, estamos abiertos a la negociación sincera y sin condiciones, lo que no vamos a negociar bajo ningún motivo es la ley, por razones obvias. Dentro de eso, hemos hecho varias propuestas, que les voy a explicar. Está causando malestar, entre ellos, los llamados servicios exprés. ¿Qué son los servicios exprés? Los servicios exprés son consecuencia del alto absentismo laboral del colectivo de controladores. La ley nos dice que tenemos que garantizar, no sólo en la seguridad, sino también la continuidad del tráfico aéreo. Para garantizarla, de acuerdo con la ley, diez días antes de cada mes, es decir, para el mes de junio, el 20 de mayo, para el mes de julio, como muy tarde el 20 de junio, nosotros fijamos los servicios de todo el mes. El controlador, el día 20 junio, como muy tarde, sabe qué días va a trabajar durante todo el mes de julio. Además, fijamos unos servicios de imaginarias, como ocurre en otros colectivos, como en AENA, en bomberos, etcétera, para cubrir las incidencias. La media del absentismo laboral en el colectivo de controladores de AENA anda por el 5 por ciento, aproximadamente, un mes es del 4,5 o del 4,8 y otras veces sube al 5,2. En imaginarias, señorías, cubrimos imaginarias para el 15 por ciento, es decir, suponemos que el 15 por ciento de los controladores puedan ponerse de baja. Cuando las bajas superan ese 15 por ciento, bien porque algún imaginaria se pone enfermo o bien por causas mayores, es cuando entran en funcionamiento los servicios exprés. Si el absentismo laboral fuera el estándar de cualquier empresa, oscilando sobre el 5 por ciento, no deberían existir. Voy más allá, les hemos propuesto que si esto les crea problemas, porque dicen que no pueden compaginar la vida laboral con la familiar, hemos elaborado una fórmula que parece que es bien sencilla. Si en un colectivo de 48 controladores, pongo una cifra para que se vea bien, si yo divido por trimestres, divido por cuatro, me quedan doce controladores. Por qué no esos doce controladores hacen todos los servicios exprés o están disponibles para un trimestre, de manera que quedan tres trimestres libres; y les propusimos eso. ¿Por qué por trimestres? Incluso pensamos hacerlo por meses, porque hay unidades muy pequeñas y era el máximo común divisor de todas ellas, es decir, la que nos servía para todas las unidades. No lo aceptaron, pero saben por qué, porque quieren que se los paguemos como horas extras. Quieren que les paguemos los servicios exprés como horas extras. A pesar de eso, di orden de que se implantara esa fórmula. ¿Por qué? Porque creo que es mejor que la que hay, ya les garantizamos nueve meses al año en los

que puedan conciliar la vida laboral y personal, y seguimos negociando. Les hicimos otra propuesta —la otra ya está en vigor—: lo pagamos como horas extras y fijamos los servicios exprés en función del absentismo laboral de cada centro de trabajo y fijamos un absentismo laboral medio, que puede ser del 5 por ciento. Si el absentismo no sube al 5 por ciento, y ahí algún servicio exprés, lo pago como horas extras, porque entiendo que puede ser algo extraordinario. Siempre además con una limitación, porque la ley me limita a 80 horas extras al año, por lo que lo divido por doce y cada mes limito las horas extraordinarias en esa proporción. ¿Por qué? Porque, si no, me las como todas en un mes y se acabaron para cualquier incidencia. No han aceptado, porque quieren que se les pague como horas extras de manera incondicional. Señorías, y eso es lo que hay, y seguimos negociando, y seguimos diciendo que nos hagan propuestas, que estamos dispuestos a verlas, pero siempre cumpliendo la ley. No vamos a negociar la ley, por razones obvias.

¿Qué es lo que pasa? Pensamos que la seguridad está garantizada y no hemos hecho nada que ponga en peligro la seguridad. Estamos respetando, más que nunca, los tiempos de descanso que fija la ley, los turnos de trabajo, los tiempos que tienen que librar entre turnos, más que antes, porque antes, entre ellos, se cambiaban turnos, los hacían todos juntos y después algunos libraban dos y tres semanas. Ahora lo establecemos de manera rigurosa, si por la noche, el turno de noche, tiene que descansar el 33 por ciento, pues descansa el 33 por ciento. Al día siguiente, si le vuelve a tocar turno, y entre turno y turno tiene que haber un mínimo de siete horas, pues hay las siete horas, y si no pueden trabajar más de 200 horas al mes, pues no trabajan más de 200 horas al mes, etcétera. Todo esto se está respetando, con todo rigor, más que nunca, para que no haya problemas de seguridad. ¿Qué es lo que pasa? En mi opinión, no se ha acabado de asumir que la situación ha cambiado, que es otra, y que no podemos pagar horas extras por algo que no sean horas extras. Repito, en cuanto a los servicios exprés, esas son nuestras propuestas, y ya no son nuestras propuestas, sino nuestros hechos en algunos casos.

En cuanto al complemento, la ley fija que hay que negociarlo para pagarlo. El real decreto no fijaba que hubiese que negociarlo, por lo que mientras ha estado en vigor se lo hemos pagado, pero la ley dice que hay que negociarlo, y estamos abiertos a la negociación. Su propuesta es: hago las 1870 horas que me dice la ley, pero páguenme 1200 a un precio y en las 670 restantes me suma el complemento a esas horas y es como si esas horas me las pagara a otro precio, lo que a usted le da igual. Pues no, no me da igual. La ley no me dice que le pague las horas a distintos precios, eso es lo que tenían antes, que cobraban 1200 horas a un precio y 670 a otro. Señor Ayala, créame, estamos abiertos a la negociación incondicional, pero siempre dentro de la ley. Creo recordar que en mi comparecencia en el Senado, el senador del Partido Popular me dijo: Señor Lema, más diálogo, más diálogo y más diálogo. Es verdad, señor

Ayala, de verdad que estamos con más diálogo, más diálogo y más diálogo, pero a los controladores les diría que tienen que acostumbrarse también a más ley, más ley y más ley, porque no podemos saltárnosla, y la única limitación que les ponemos es el cumplimiento de la ley, pero, en cuanto a lo demás, estamos absolutamente abiertos y sin condiciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lema, por favor, vaya acabando.

El señor **PRESIDENTE DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Lema Devesa): No cabe duda que eso crea conflicto y crea tensión, pero esas tensiones no tendrían que afectar para nada a la seguridad aérea, porque no se está haciendo nada que pueda poner en peligro la seguridad aérea. Hay alguna cosa más, y trato de acabar y ser muy rapidito ya con lo que me falta.

Señor Jorquera, en cuanto al nuevo modelo de gestión aeroportuaria, permítame que sea el propio ministro el que lógicamente le dé todas las explicaciones que sean precisas. Lo que le puede decir es que la experiencia que tengo con el ministro de Fomento es que cumple sus promesas, y estoy seguro que ésta la cumplirá también. En cuanto a las inversiones en Galicia, las que están previstas se van a hacer, no les van a afectar, porque pensamos que son necesarias. El tráfico aéreo en los primeros años en Santiago está creciendo de manera espectacular, no tengo aquí las cifras, pero creo que ha crecido del orden del 11 por ciento en el último mes; en A Coruña está creciendo y Vigo fue el único aeropuerto que todavía no está creciendo. Pero las expectativas que tenemos para el verano son buenas, son que crezcan en los tres aeropuertos gallegos. Nos parece que esas inversiones son necesarias y, por tanto, se mantienen tal como están.

Señor Beloki, en cuanto al aeropuerto de San Sebastián le puedo decir que estamos, como usted sabe —o creo que lo sabe— con el plan director. Le puedo dar algunos datos —porque los tengo aquí— de las actuaciones previstas para este aeropuerto, resumiéndolas de memoria. Consiste, fundamentalmente, en poner las RESA, áreas de seguridad en las cabeceras de pista, para que el aeropuerto cumpla toda la normativa internacional, lo cual tiene un impacto ambiental en una de las zonas, en la otra, que es en la zona francesa, creo que invade muy poco, porque simplemente se trata de que un talud que va en diagonal lo ponemos vertical a pista. Seguimos con ese proceso de manera continua.

Ruido de Barajas, AFIS. Señor Ayala, Eurocontrol precisamente ha aprobado hoy la modificación de la norma del AFIS; no dice nada sobre la limitación al AFIS para el tráfico internacional, la deja totalmente abierta. Puedo citar ahora algunos aeropuertos europeos que tienen AFIS y qué compañías vuelan en ellos. El AFIS, repito, es un sistema que OACI recomienda para menos de 50 operaciones al día, como usted sabe, que serían unas 1.500 al mes y —si no me equivoco— unas 18.000 al año, de manera aproximada. Si se instala, tiene los

misimos niveles de seguridad que el tráfico. Los datos de Francia son de los años 2008-2009; los de Gran Bretaña son del año 2009; los de Alemania son del año 2007 y los de Dinamarca son del año 2005, por lo que los de Dinamarca quizá están un poco atrasados. En estos momentos en Francia hay diez aeropuertos con AFIS, de los cuales cinco están abiertos al tráfico nacional e internacional, que son: Chalons Vatry, donde vuela Air France; el de Chateauroux, donde vuelan Air France y British; el de Dole Tavaux, donde vuela Air France; el de Reims Champagne, donde vuela Air France y el de La Mole, donde vuela Air France. En Alemania hay quince abiertos al tráfico nacional e internacional, en la mayoría de los cuales vuela Lufthansa y en el de Cottbus-Drewitz vuela Air Berlín. En Reino Unido hay veintitrés, en su mayoría abiertos al tráfico internacional, y se los puedo citar uno por uno; pero solo como ejemplo le mencionaré el de Kirkwall, donde vuelan British y Air Canadian; el de Kemple, donde vuela KLM; el de Rochester, donde vuela China Airlines; el de Wick, donde vuela Eastern Airways, etcétera. En Austria hay cinco, todos ellos nacionales e internacionales, donde vuela Austrian Airlines; en Dinamarca hay siete; en Noruega —de donde acabo de llegar— hay veinticinco; en Holanda, siete y en Italia hay diez, entre ellos, Venecia Lido, donde vuelan Alitalia, Meridiana, Air Alps, Air Dolomiti, Blue Panorama y Darwin/Alitalia. El que un aeropuerto tenga AFIS no significa ni que sea más seguro ni que puedan volar compañías.

¿Qué es lo que ocurre en muchos aeropuertos? Yo digo siempre que el AFIS no es un sistema irreversible; a medida que vaya creciendo el tráfico tendremos que plantearnos poner control en alguna franja horaria. Imagínese que en una franja horaria de dos o tres horas en un aeropuerto aumenta el tráfico de una manera muy fuerte, lo cual sería una alegría, habrá que poner control en esa franja horaria y seguir con el AFIS en el resto. En cuanto a la planificación de cinco años, creo que quedó claro, tal como lo entiendo, y estoy seguro de que el ministro lo entiende en el mismo sentido.

Sobre el ruido de Barajas puedo decir que tenemos problemas con el norte, con la urbanización Santo Domingo, y con algunos otros municipios, como San Fernando, etcétera. En primer lugar, creo que una muestra

de nuestro deseo de solucionarlo y, sobre todo, de transparencia, es la web. Hoy en día cualquier ciudadano puede ver, habiendo eliminado los vuelos militares, con un desplazamiento por el ordenador, qué vuelo pasa y qué ruido hace —creo que es la mejor muestra de transparencia que se puede dar—; no necesita preguntar en ningún sitio, puede acudir a usted, señor Ayala, o a quien considere oportuno, con el gráfico para decirle: Este avión voló y me pasó por aquí encima. Seguimos trabajando para minimizar ese problema, aparte, obviamente, de seguir las directrices establecidas. ¿Qué estamos haciendo en la urbanización Santo Domingo? Estamos realizando modificaciones —estamos pendientes, que yo sepa, de que entre en vigor, ya lo hemos publicado— y hemos hablado con las compañías aéreas para que la configuración de los aviones sea lo más silenciosa posible; por ejemplo, aunque pueda parecer una tontería, que cuando tengan que volar por encima, el tren de aterrizaje se saque antes y la apertura de flaps se realice una vez pasada la urbanización Santo Domingo. ¿Por qué? Porque, aunque parezca mentira, emite mucho menos ruido. Son pequeñas acciones, pero si se van sumando son las que hacen precisamente que la cosa cambie. Siempre que podemos seguimos estudiando pasar operaciones a la pista 18L, que es la que no sobrevuela por ahí. Se han hecho avances, se han realizado mejoras y creo que hemos logrado ya que los fines de semana —al menos la mayoría de los fines de semana— por las mañanas no se vuela; por las noches, como baja el tráfico, si hay configuración sur solo utilizamos la otra pista, la que no los sobrevuela, etcétera. Hay un grupo de trabajo y también una comunicación constante, créanme, con los vecinos de Santo Domingo para seguir tratando de mejorar esa situación.

No sé si me he dejado alguna de las cosas importantes. Si no es así, sigo a su disposición para responder a todas sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Si no tienen ninguna cuestión más que plantear, agradecemos al señor Lema su comparecencia.

Se levanta la sesión.

Eran las diez y diez 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**

