

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ MARÍA BECANA SANAHUJA

celebrada el martes, 1 de junio de 2010

ORDEN DEL DÍA:

| | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| Comparecencias del Director General-Presidente de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), D. Juan Ignacio Lema Devesa, a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Senado: | 2 |
| — Para informar sobre las actuaciones que tiene previsto realizar en relación con la gestión de los aeropuertos y la navegación aérea. (Número de expediente 713/000486). | 2 |
| — Para informar sobre las actuaciones que va a llevar a cabo su departamento para dar cumplimiento a la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo. (Número de expediente 713/000709). | 2 |
| Dictaminar el proyecto de Ley sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. (Número de expediente 621/000049). | 24 |
| Designar Ponencia que informe el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. (Número de expediente 621/000051). | 26 |

Se abre la sesión a las diez horas y treinta y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días, se abre la sesión.

COMPARECENCIAS DEL DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA), D. JUAN IGNACIO LEMA DEVESA, A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO:

— PARA INFORMAR SOBRE LAS ACTUACIONES QUE TIENE PREVISTO REALIZAR EN RELACIÓN CON LA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS Y LA NAVEGACIÓN AÉREA (Número de expediente 713/000486).

— PARA INFORMAR SOBRE LAS ACTUACIONES QUE VA A LLEVAR A CABO SU DEPARTAMENTO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA LEY 9/2010, DE 14 DE ABRIL, POR LA QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, SE ESTABLECEN LAS OBLIGACIONES DE LOS PROVEEDORES CIVILES DE DICHS SERVICIOS Y SE FIJAN DETERMINADAS CONDICIONES LABORALES PARA LOS CONTROLADORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO (Número de expediente 713/000709).

El señor PRESIDENTE: Damos, en primer lugar, la bienvenida al señor director general de AENA, don Juan Ignacio Lema Devesa, que nos acompaña hoy junto con su gabinete en esta comisión.

Antes de darle la palabra quisiera someter a la consideración de los portavoces varios temas. En primer lugar, para ordenar el debate de hoy, les propongo agrupar las dos comparecencias del director general de AENA en una única en la que los tiempos de intervención de los portavoces se distribuyan en coherencia.

En segundo lugar, como después de la comparecencia figura en el orden del día el debate del proyecto de ley sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica, les propongo como hora de votación de ese proyecto, para no coincidir con las votaciones de otras comisiones, las trece treinta horas.

Por último, también querría someter a la consideración de los señores portavoces la posibilidad de incluir —saben que lo debemos hacer por unanimidad— un nuevo punto en el orden del día: la constitución de la ponencia que debe informar la Ley de Puertos que entró la esta semana pasada en el Senado.

¿Les parece, pues, que ordenemos así la mañana? (*Asentimiento.*) Muchas gracias.

Reitero nuestra bienvenida al señor director general de AENA, y le doy la palabra para que intervenga, en relación con las solicitudes del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las actuaciones que tiene previsto rea-

lizar en relación con la gestión de los aeropuertos y la navegación aérea y sobre las actuaciones que va a llevar a cabo su departamento para dar cumplimiento a la Ley 9/ 2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicio de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Tiene la palabra el señor director general de AENA.

El señor DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA, (Lema Devesa): Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Comparezco ante esta comisión, a petición del Grupo Parlamentario Popular, para exponer en sede parlamentaria las actuaciones previstas en relación con la gestión de los aeropuertos y la navegación aérea, centrando mi intervención en los objetivos y prioridades estratégicas de AENA en el momento presente. Estructuraré mi intervención en cinco puntos, que son los que yo considero más importantes, que serán la seguridad, la viabilidad económico-financiera de AENA, el nuevo modelo de gestión empresarial, la sostenibilidad medioambiental y el desarrollo de la capacidad y mejora operativa de los servicios.

En mi siguiente comparecencia hablaré de las actuaciones para dar cumplimiento a la Ley 9/2010, de 14 de abril.

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 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 en toda Europa por la nube de cenizas volcánicas.

La concurrencia en el tiempo de todos estos factores se tradujo en una caída del tráfico aéreo el pasado año 2009 y, en consecuencia, en el descenso de los ingresos, lo que está provocando importantes cambios en el mercado del transporte aéreo, que van desde ajustes de capacidad de la oferta a procesos de reestructuración empresarial.

A pesar de esta situación, afortunadamente y tal y como ya ha ocurrido antes en otras ocasiones, el tráfico aéreo apunta mejoras en el primer trimestre del 2010, con un crecimiento del 3,4% en el tráfico de pasajeros y un crecimiento del 20,1% en el tráfico de mercancías.

En este sentido, tras una caída del tráfico aéreo en 2008 y 2009, y de acuerdo con las previsiones de que dispone, esperamos que la tendencia de crecimiento a partir de este año sea sostenida. En esta línea apuntan las previsiones de los principales organismos internacionales, como Eurocontrol y la Unión Europea, que prevén que el tráfico aéreo se podrá duplicar en los próximos veinte años. Esto, lógicamente, con independencia de los efectos coyunturales, como pudo ser la caída que provocó en el tráfico la nube de cenizas volcánicas.

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, seguir desarrollando las bases de futuro que garanticen su competitividad y viabilidad económica.

La principal prioridad estratégica es y será siempre mantener los más altos niveles de seguridad, bajo un enfoque de seguridad integral en su triple perspectiva: seguridad en las operaciones y de autoprotección (*safety*), 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 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; 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 43,1% con respecto al 2009 y un 12,6% del total de AENA del año 2010, que serán unos 1853 millones de euros. De esta cifra, aproximadamente 96 millones de euros serán en seguridad operacional y autoprotección; 103 millones de euros en seguridad de personas, instalaciones y bienes, y 33 millones de euros en prevención de riesgos laborales.

Además de realizar las inversiones necesarias en instalaciones y equipos, AENA apoya a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en sus tareas 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% inferior de lo presupuestado para el año 2009 al haberse mejorado las condiciones de contratación.

Si consideramos la seguridad en su sentido amplio, es decir, no solo las inversiones en instalaciones de seguridad, sino todas aquellas que contribuyen a una operación más segura de nuestros aeropuertos, el importe de las inversiones en seguridad alcanzaría los 1000 millones de euros en el año 2010.

En cuanto a seguridad operacional y autoprotección, las principales actuaciones se centran en la adecuación de los aeropuertos al Real Decreto 862/06, de 1 de junio, 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 ha tenido en cuenta la ejecución de las obras de adecuación tanto de infraestructuras aeroportuarias como de navegación aérea; la finalización del manual de aeropuerto; la fecha de implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional; la distribución uniforme por trimestres en el menor tiempo posible, desde diciembre de 2009 hasta junio de 2013, que es el tiempo en el que tenemos previsto que se produzca esta certificación de aeropuertos y la no coincidencia con temporada alta en aeropuertos turísticos de las acciones que hay que llevar a cabo para esta certificación para perturbar lo menos posible la operación de esos aeropuertos.

De acuerdo con el plan de certificación de AENA, la previsión es que todos los aeropuertos estén certificados para finales de 2013, adelantándose de esta manera la fecha de finalización recogida en el real decreto, que la fija para antes del 1 de enero del 2016.

En relación con la protección de personas y bienes (*security*), para el 2010 se destacan una serie de actuaciones: en los nuevos terminales o ampliaciones de los aeropuertos de Alicante, Badajoz, Fuerteventura, La Palma, León, Málaga, Murcia, Pamplona y Santiago, se instalarán para la inspección de equipajes de bodega y formando parte del sistema de equipajes nuevos equipos de inspección automática de detección de explosivos y equipos de rayos X convencionales. Además, se renovarán, a lo largo de varias fases, antiguos equipos de inspección automática y detección de explosivos por nuevos equipos. En la primera fase se hará en los aeropuertos de Alicante, Asturias, Gerona, Gran Canaria, Lanzarote, Madrid y Fuerteventura.

Se continúa con la instalación progresiva del nuevo sistema de gestión de seguridad aeroportuaria en todos los aeropuertos de la red de AENA dentro del plan previsto que llega hasta el año 2013. Se renueva o se produce la nueva instalación de sistemas integrales de control de acceso, SICA, en los aeropuertos de A Coruña, Asturias, Barcelona, Jerez, Murcia, La Palma, Santiago, Pamplona, Tenerife norte, Valencia, Ibiza y Vigo. Se lleva a cabo la instalación del sistema de vigilancia perimetral en los aeropuertos de Barcelona, San Sebastián, Palma de Mallorca y Valencia y se actualizan los actuales arcos detectores de metales en los aeropuertos de la red de AENA con el fin de cumplir la normativa comunitaria, la CE 1862/2006, de la Comisión, del 15 de 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 presta una gran atención a la prevención de los riesgos laborales con el objetivo de reducir sus índices de siniestralidad para lograr los niveles más bajos posibles. Invertimos alrededor del 2,9% del importe de cada obra en las actuaciones necesarias en seguridad para la prevención de los riesgos laborales en la construcción.

Teniendo en cuenta la problemática del escenario actual, otro objetivo estratégico de AENA es el de asegurar la viabilidad económica y financiera de AENA con un exigente plan de reducción de costes y mejora de la pro-

ductividad, en especial en los servicios de control de tránsito aéreo, en paralelo con una 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 es, señorías, 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 debemos continuar con ese objetivo para no ser ninguna carga económica para el Estado y, por tanto, para el contribuyente.

En la línea del plan de consolidación fiscal de Gobierno, AENA ha definido un plan de austeridad para el año 2010-2013 que recoge un conjunto de actuaciones que pueden agruparse en cinco grandes líneas de actuación.

La primera, la reforma estructural de los servicios de navegación aérea, a la que me referiré con más detalle en mi comparecencia posterior. Con el apoyo de la Ley 9/2010, la reforma estructural de los servicios de navegación aérea conseguirá, por un lado, reducir la tasa de navegación aérea de ruta en un 15% y, por otro, eliminar el actual déficit de aproximadamente 300 millones de euros en la tasa de navegación aérea de aproximación en el año 2013. Como dije, una exposición más detallada de las actuaciones a realizar para dar cumplimiento a esta Ley la presentaré a continuación.

El otro punto importante es 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 período 2010-2013 otras medidas de mejora de la productividad y reducción de gastos de personal para todos los empleados de AENA sujetos al convenio general de la entidad.

Reducción general de gastos y mejora de la eficiencia de los procesos. Se continuará profundizando en el análisis pormenorizado y en la 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 y de gas, así como las medidas de ahorro y eficiencia energética en los edificios e instalaciones de AENA.

Asimismo, para 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 con 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 las ofertas más ventajosas mediante la potenciación de las evaluaciones técnicas.

En cuanto a la realización del plan de inversiones, en la actual coyuntura, para alcanzar los objetivos estratégicos 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 inversor de los últimos años, que va a permitir, cuando pongamos en marcha las últimas obras —por ejemplo, el año que viene el aeropuerto de Alicante—, la puesta en explotación de importantes actuaciones de modernización y 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 períodos de tiempo. Aquí quiero hacer una consideración, y es que en los grandes aeropuertos, tipo Madrid, planificados como un *hub*, es necesario el diseño con una capacidad que atienda a los picos de ese *hub*, y en un determinado momento puede haber un excedente de capacidad en las horas valle. Para los aeropuertos más pequeños, donde el tráfico es distinto porque es punto a punto, iremos a un modo de ejecución de obras que tendrá, como siempre, a planificar a largo plazo pero ejecutar las obras en un plazo mucho más corto. Pensamos en períodos de cuatro a cinco años, en edificios más modulares de manera que siempre tengamos una capacidad superior a la demanda pero un exceso muy pequeño, con objeto de optimizar los recursos financieros.

Por tanto, en la actual coyuntura, será necesario realizar inversiones de menor importe, con despliegue modular y en plazos más cortos —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 podrán reprogramar en el tiempo dado que se dispone de suficiente capacidad para los próximos años.

Si las previsiones de tráfico fueran más positivas que las existentes en la actualidad, se procedería a revisar, lógicamente, en consecuencia, estos desplazamientos de inicios de obra. Es importante indicar que estos criterios de planificación no afectarían a las inversiones previstas de seguridad y medio ambiente, así como a la de Cielo Único europeo.

En cuanto al aumento de los ingresos, se producirá fundamentalmente por el incremento del tráfico aéreo previsto en estos momentos. En relación con las tasas, todas ellas se han congelado para el año 2010, y las tasas de navegación aérea en ruta disminuirán un 7,8% en 2011 y un 7,2% aproximadamente en 2012, lo que supondrá la reducción del 15% del que había hablado antes.

Los ingresos de explotación totales de AENA se compondrían de, aproximadamente, un 44% de ingresos aeroportuarios, un 34% de ingresos de navegación aérea y un 20% de ingresos comerciales. Si excluimos los ingresos de navegación aérea y otros, los ingresos aeroportuarios supondrían el 69% y los comerciales el 31%.

Es importante indicar que la mejora de los ingresos vienen supeditada, por un lado, por el tráfico de pasajeros y

aeronaves y, por otro, por las tasas aprobadas por el Parlamento o, en el caso de navegación aérea, por las aprobadas por Eurocontrol en función de los costes que nosotros enviamos, por lo que las iniciativas que puedan tomarse en relación con los incrementos de los ingresos son limitadas. La única posibilidad estará en el aumento de los ingresos comerciales, que esperamos que se vean muy potenciados por la flexibilidad que introducirá la implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. En este punto, es importante indicar que el Gobierno ha adoptado distintas medidas respecto a las tasas aéreas con el fin de incentivar el tráfico aéreo en nuestro país, y en particular para apoyar al sector turístico. Así, entre otras, figura la congelación de la tasa de AENA para 2010 y la extensión a todo el año 2010 de medidas de bonificación de las tasas aeroportuarias para el apoyo del transporte aéreo en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Lógicamente, la aplicación de estas medidas supone una disminución de los ingresos de AENA.

Otra de las prioridades estratégicas en la coyuntura actual es la de colaborar con el Ministerio de Fomento en la definición y desarrollo del nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Las directrices del nuevo modelo fueron presentadas ya por el ministro de Fomento en su comparecencia en el Congreso de los Diputados el pasado 12 de enero. Por ello, solo les diré que el objetivo último del nuevo modelo de gestión aeroportuaria 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.

Asimismo, en estos momentos es fundamental orientar todos nuestros esfuerzos para alcanzar la sostenibilidad medioambiental en términos de compatibilizar las operaciones aeroportuarias y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con el entorno mediante la reducción de 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 48/1960, 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 competencia del Estado y afectados, entre otros, por el impacto acústico producido por el sobrevuelo de las aeronaves. Para 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 algunas medidas, siendo las más importantes las siguientes: la reducción del plazo de adaptación que la Ley del ruido establece para las infraestructuras existentes, anticipando la obligación de aprobar las servidumbres acústicas y a la adopción de las medidas correctoras para los aeropuertos con más de cincuenta mil operaciones anuales; requerir la participación pública en la definición de las servidumbres acústicas mediante un procedimiento de consulta con las administraciones afectadas y un procedimiento de información pública; y 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 instar o 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 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 las compañías aéreas, con objeto de lograr un uso más flexible del espacio español, facilitando a las líneas aéreas la posibilidad de usar rutas más directas y con más opciones para utilizar niveles de vuelo óptimos, lo que contribuirá a un mayor ahorro de combustible y de emisiones de gases contaminantes.

La primera de estas tres fases comenzó el día 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 está ya en marcha y se prevé que pueda implantarse en el segundo semestre de 2010. Y en cuanto a la tercera, se encuentra aún en período de estudio y coordinación entre los Ministerios de Fomento y Defensa. La aplicación del plan en su totalidad finalizará a lo largo de 2011 y supondrá un ahorro de 62 millones de euros en combustible y unas 600 000 toneladas de CO₂. AENA e Iberia, con la colaboración de Ineco, han realizado 620 vuelos de prueba en el aeropuerto Madrid-Barajas en los que ha utilizado maniobras de descenso continuo en aproximación, las conocidas como aproximaciones verdes. Según los resultados de la prueba dados a conocer por SESAR Joint Undertaking, estas operaciones permiten una disminución del 25% de las emisiones de CO₂ de media en cada maniobra de aproximación y un ahorro del 25% en 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, inicialmente en 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 pasado año, con el que se pretende un ahorro de 25 000 toneladas en el consumo de combustible y una reducción de 75 000 toneladas en la emisión de CO₂ anualmente en las operaciones aeroportuarias.

Tanto en el presente como en el futuro AENA seguirá considerando una prioridad estratégica el desarrollar la capacidad de las infraestructuras y mejorar la operatividad de los servicios potenciando la innovación tecnológica y la intermodalidad. Como consecuencia de esto, se contempla

para el año 2010 una serie de actuaciones que trataré de resumir mencionando solamente las más importantes.

En el Plan Málaga, una vez puesta en servicio la ampliación de la terminal, la ejecución de las obras de la nueva pista de vuelos.

En el Plan Levante, la ampliación del aeropuerto de Alicante; la finalización de las obras del área terminal se prevé para últimos de este año y su puesta en servicio para principios del año próximo. 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, un nuevo centro de control de área terminal, la ampliación de accesos y del aparcamiento público y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

En el Plan Barcelona, una vez puesta en servicio la nueva T1 se está trabajando en los proyectos de remodelación de las antiguas terminales y del futuro satélite.

En el Plan Canarias, destaca en el aeropuerto de Gran Canaria la ampliación del edificio terminal, que está en obras. En el aeropuerto de Fuerteventura está prevista la puesta en explotación de la ampliación del edificio terminal. En el aeropuerto de Lanzarote, las mejoras del sistema eléctrico y del campo de vuelos. En el aeropuerto de La Palma, la finalización de la nueva terminal y torre de control. En el aeropuerto de Tenerife Norte, la redacción de proyecto para la ampliación del edificio terminal y la adecuación del campo de vuelos. Y en el aeropuerto de Tenerife Sur, las actuaciones en el campo de vuelos, el sistema de inspección de equipajes de bodega y mejoras del sistema eléctrico. En el aeropuerto de La Gomera se realizarán obras de apoyo y mantenimiento y mejoras del campo de vuelos. En el aeropuerto de El Hierro, la adecuación del campo de vuelos así como la redacción del proyecto para la ampliación del edificio terminal.

En los aeropuertos de Galicia hay que destacar la ampliación de la terminal del aeropuerto de Santiago, actualmente en ejecución; la ampliación del aeropuerto de Vigo, que está en fase de licitación, y la ampliación de la pista del aeropuerto de A Coruña, que está en fase de proyecto.

En el aeropuerto de Baleares se ha puesto recientemente en marcha la ampliación del dique para construir la infraestructura para que Air Berlin pueda desarrollar un *hub* en el módulo, y se están realizando otras actuaciones en 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, mejoras en los aparcamientos y en el campo de vuelos.

En el aeropuerto de Madrid-Barajas, una vez hechas las grandes obras se están llevando a cabo actuaciones en sistemas de mejoras de información y comunicaciones, actuaciones medioambientales, mejoras en el área de movimiento, así como diversas actuaciones de apoyo y mantenimiento.

En el aeropuerto de Bilbao destaca la mejora de la operatividad y accesibilidad del edificio terminal. En el aeropuerto de Pamplona la actuación más relevante prevista

para este año es la entrada en servicio de la nueva área terminal. En el aeropuerto de Sevilla se contemplan actuaciones en el campo de vuelos y la ampliación del aparcamiento de vehículos. En el aeropuerto de Córdoba, la ampliación de la pista de vuelo hasta los 2 050 metros. En el aeropuerto de Girona se finalizarán las actuaciones de ampliación del aparcamiento de vehículos y de la central eléctrica. En el aeropuerto de Reus destacan las actuaciones para la ampliación del edificio terminal y de la plataforma de estacionamiento de aviones. En el aeropuerto de Zaragoza destacan la ampliación de la terminal de carga, la continuación de la ejecución del campo de vuelos y la redacción del proyecto para la instalación del sistema de categoría II/III para operaciones en condiciones de baja visibilidad. En el aeropuerto de León se continúa con el proceso de modernización con la construcción de una nueva área terminal. En el aeropuerto de Santander hay que destacar la adecuación y remodelación del edificio terminal y ampliación de la plataforma y calle de rodaje. Y finalmente, la apertura del nuevo helipuerto de Algeciras al tráfico comercial a principios del próximo mes de julio con el objetivo fundamental de mejorar las conexiones aéreas en esta zona, especialmente con Ceuta, donde existe otro helipuerto, contribuyendo así a la vertebración territorial y a la conectividad del sistema de transportes.

Finalmente hay que señalar, en cuanto al desarrollo del sistema de navegación aérea, que 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 (programa de I+D para la modernización de la gestión del tráfico aéreo en Europa), el sistema de navegación por satélite (EGNOS, previsto para entrar en operación en 2010, y Galileo).

En resumen, señorías, y finalizo ya, AENA se plantea su gestión en el año 2010 con el reto de hacer frente a la actual crisis económica manteniendo los más altos niveles de seguridad y calidad como principal objetivo, reduciendo costes y siendo más eficientes, favoreciendo así al transporte aéreo en general y en concreto a la principal industria de este país, el turismo.

Somos conscientes de la trascendencia socioeconómica del transporte aéreo y por ello tratamos de contribuir a mejorar su competitividad no solo a corto sino también a medio y largo plazo. Por este motivo se contempla un importante paquete de actuaciones inversoras que tienen como fin desarrollar la capacidad 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, pero siempre bajo un criterio modular y progresivo que ajuste la capacidad de la demanda a más corto plazo, cuatro o cinco años, de modo que no exista capacidad ociosa y, por tanto, se optimice la utilización de los recursos financieros.

En resumen, AENA tiene en marcha una ambiciosa y necesaria reforma estructural basada en los principios de eficacia y eficiencia en la gestión, que tiene como meta situar a nuestro sistema aeroportuario en las mejores con-

diciones para poder competir con el Cielo Único Europeo y contribuir al desarrollo de nuestro país.

Paso a continuación a exponer la segunda comparecencia, sobre los aspectos más relevantes relacionados con las actuaciones que AENA ha llevado a cabo y continuará implantando para dar cumplimiento a la Ley 9/2010, mediante la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los operadores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores de servicios de tránsito aéreo.

Hablaré del nuevo marco jurídico de la navegación aérea y, a continuación, de las actuaciones más importantes para el desarrollo de dicho marco jurídico que estamos llevando a cabo.

Con el Real Decreto Ley de 5 de febrero de 2010, primero, y actualmente 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 importantes de dicha reforma son los siguientes: en primer lugar, consolidar a AENA como ente público responsable de los servicios de tránsito aéreo, de ruta y aproximación, que debe jugar un papel protagonista en el proceso de construcción del Cielo Único Europeo, en su triple vertiente de definición, gestión y desarrollo tecnológico SESAR.

En segundo lugar, la apertura de la gestión del control de aeródromo, de torres, a otros proveedores de servicios acreditados por la autoridad europea. La prestación de estos servicios está relacionada íntimamente con el aeropuerto, de tal forma que su coste-financiación queda en el ámbito aeroportuario.

El objetivo de esta doble decisión estructural es buscar en un marco de máxima seguridad una mayor eficiencia económica y hacer posible una reducción de los costes de los servicios de tránsito aéreo en un 40% en un espacio temporal de tres años.

Se trata de lograr una reducción del 15% de la tasa de navegación aérea en los próximos dos años, reducir el déficit que tiene actualmente el sistema y situarnos en la media de los cinco grandes proveedores europeos en el horizonte de 2012.

Por otra parte, el coste de control de despegue y aterrizaje, el control de aeródromo, actualmente deficitario, se imputa a cada aeropuerto; de ahí que el sistema aeroportuario o los aeropuertos concretos deberán buscar su mayor eficiencia a través de los mecanismos establecidos por la ley: implantación del servicio AFIS, guiado en plataforma, y apertura a otros proveedores.

En tercer lugar, la regulación del sector. Para lograr estos objetivos con la máxima seguridad y garantía de continuidad y sostenibilidad económica y financiera de los servicios de tránsito aéreo la ley establece una regulación del sector de la navegación aérea. Por primera vez en nuestro país se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan 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 su eficiencia como, sobre todo, en la seguridad.

En cuarto lugar, como aspecto más importante, el establecimiento de un periodo transitorio de adaptación que hemos de desarrollar. Efectivamente, la ley establece tres años para que AENA deje de ser monopolio; implante sus servicios AFIS y de plataforma; logre la reducción de tasas y del déficit, y favorezca la llegada de otros proveedores.

Este periodo transitorio viene definido por un conjunto de actuaciones concatenadas que se han de tener en cuenta y que se desarrollarán en los apartados siguientes.

Las actuaciones a abordar por AENA para el desarrollo del nuevo marco jurídico se pueden ordenar en los siguientes epígrafes: uno, las relacionadas con la tasa de navegación aérea; dos, la implantación de los servicios AFIS; tres, la implantación del servicio de dirección de plataforma por parte del aeropuerto; cuatro, la operación y gestión de los recursos humanos; quinto, la programación de los turnos de servicio; sexto, la negociación colectiva y retribuciones; y, séptimo, la apertura al sector privado de la torre de control.

En cuanto al punto uno, lo relacionado con la tasa de navegación, desde una situación de partida, con una tasa de navegación aérea en ruta en el nivel más alto de Europa, las actuaciones acometidas por AENA en cumplimiento de la Ley 9/2010 ya están dejando notar sus consecuencias con respecto a su eficiencia y sostenibilidad económica, en particular las rebajas de costes previstas permiten ya vislumbrar el cumplimiento de los objetivos previstos de mejora de AENA en materia de coste y eficiencia en términos que hagan posible cumplir los objetivos fijados por la Comisión Europea para la red de gestión de tráfico aéreo a partir del año 2012, así como la meta de convergencia de la tasa de navegación aérea en ruta española con la media de los cinco grandes proveedores europeos en 2013.

En este sentido, y tras la publicación de la Ley 9/2010, AENA ajustó sus presupuestos para los años 2010, 2011 y 2012 con objeto de cumplir el compromiso de rebajar la tasa de navegación aérea en ruta de España en un 15% sobre la tasa actual en un plazo de dos años, con descensos en torno al 7% en 2011 y 2012, que en la práctica serán de 7,8% el primer año y de 7,2% el segundo. Dichas medidas nos harían pasar de una tasa unitaria de 84 euros en 2010, año en que ya la tasa ha sido congelada, a una tasa unitaria cercana a los 72 euros en el año 2012, media de los cinco grandes proveedores del servicio de navegación aérea europeos y conseguir la eliminación del déficit en el año 2013.

La anterior decisión, que significa una notable ayuda ante la crisis que afecta a los sectores aéreo y turístico, supondrá un importante apoyo a las compañías aéreas que utilicen el espacio aéreo español, que se verían beneficiadas en una reducción de su facturación por una cifra aproximada de 125 millones de euros en el periodo 2011-2012. Las citadas medidas ya han sido anunciadas a los representantes de las compañías, quienes las han valorado muy positivamente, además de mostrar su reconocimiento y extraordinaria acogida a las mismas.

En cuanto a la implantación de los servicios AFIS, siguiendo lo establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 9/2010, AENA ha remitido o se van a remitir a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea los estudios de seguridad de varios aeropuertos, en particular de seis: La Gomera, El Hierro, Huesca-Pirineos, La Rioja, Burgos y Córdoba, en los que a priori sería posible implantar el servicio de información de vuelo de aeródromo AFIS.

En tanto se pronuncie al respecto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y se publican las órdenes ministeriales que determinen los aeropuertos en los que prestará este servicio, AENA ha iniciado una serie de actuaciones de carácter técnico y operativo encaminadas a la implantación del AFIS en dichos aeropuertos, que consisten de forma resumida en las siguientes: la elaboración de los estudios de seguridad de análisis y mitigación de riesgos, junto con la consulta a los usuarios. La preparación del equipamiento necesario. La elaboración de los nuevos procedimientos operativos y de coordinación con la dependencia y control colateral. La aprobación de los nuevos procedimientos por los cauces habituales, es decir, la Ponencia de Navegación Aérea de la Comisión Interministerial de Defensa-Fomento (Cidefo); y la elaboración de su publicación para su conocimiento por parte de los ciudadanos del espacio aéreo y de los aeropuertos.

En lo que respecta a los trámites ante el Ministerio de Fomento para el inicio de la prestación de servicios AFIS, AENA está elaborando la documentación que deberá presentar a la autoridad aeronáutica para que proceda a la designación de un nuevo proveedor de servicios de tránsito aéreo en su modalidad de AFIS; dicha documentación, acompañada de la solicitud correspondiente, se remitirá al ministerio cuando se disponga de la orden ministerial.

Señorías, quiero recalcar aquí que la implantación de los servicios AFIS que requiere, como acabo de decir, entre otras cosas, un estudio de seguridad aeropuerto por aeropuerto, en caso de que los estudios resulten positivos, es decir, todos los condicionantes que acabo de exponer, tendría los mismos niveles de seguridad que puede tener el control, aunque son servicios distintos; el servicio AFIS, si se me permite hablar en términos coloquiales, el servicio de control en esencia, lo que hace es separar aviones que puedan coincidir en el espacio y en el tiempo en un mismo lugar para evitar su colisión.

Si en un determinado espacio y en el mismo tiempo no existe más que un avión, lógicamente no puede chocar contra otros y, por tanto, el servicio de control no es nece-

sario. Ahí es donde el servicio AFIS les daría a los pilotos la misma información que le daría al controlador, salvo la separación de aviones, lo cual, repito, no es necesario. Por tanto, en el caso de que se cumplan las condiciones que las normas requieren para la instalación del servicio AFIS, existiría el mismo nivel de seguridad que con el control convencional.

En cuanto al servicio de dirección de plataforma, que es el guiado y control de las aeronaves entre la pista de vuelo y los aparcamientos de aviones, es decir, desde que la aeronave abandona la pista de vuelos, actualmente se realiza por los controladores de torre, pero no es un servicio de tránsito aéreo, es decir, puede realizarse —y, de hecho, se hace en muchos aeropuertos— por el propio personal del aeropuerto.

Dado que este servicio no es propio de control, que la Ley 9/2010 contempla que su realización corresponde al gestor aeroportuario —creo recordar que dicha ley dice que puede ser realizado por el propio gestor o por un proveedor de servicios de tránsito aéreo, pero no obligatoriamente por este último—, y, dado que en aeropuertos de gran tamaño este tipo de actividad no puede simultanearse con el control de despegue y aterrizaje, por lo que se hace necesaria la utilización de personal expresamente dedicado a ello, el gestor aeroportuario podrá optar por utilizar personal con formación adecuada al puesto en lugar de controladores.

Este sería el caso de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Actualmente, dicha actividad se viene realizando en dependencias distintas de la torre de control, pero por controladores. El objetivo es dedicar personal formado por el aeropuerto para este tipo de actividad y liberar controladores para que realicen las actividades propias de su profesión.

En el caso de Madrid, se liberarían a veinticinco controladores que actualmente están dedicados a estas actividades y en el caso de Barcelona, a doce, con lo cual se rebajan los costes de una manera importante, dado que los costes salariales de este personal son más bajos que los de controladores. Se están haciendo los estudios precisos y estimamos que en la primavera de 2011 se podría realizar el cambio en el aeropuerto de Madrid.

En cuanto a la operación y gestión de recursos humanos, debido a la situación crítica de falta de eficiencia y costes asociados a los recursos de control, en septiembre de 2008 se inició el proceso de elaboración de configuraciones operativas de referencia, cuyos primeros resultados se implantaron en febrero de 2009.

Esta metodología permite determinar el número de controladores que es necesario para dotar a las diferentes dependencias para la correcta gestión del tráfico. Este proceso comienza con el análisis que se realiza en la demanda prevista para cada dependencia, calculada de acuerdo con los pronósticos de tráfico que elabora la Dirección de Navegación Aérea y por la que se determina el conjunto de las configuraciones operativas necesarias para gestionar la demanda analizada.

El proceso se ha acomodado a lo establecido en el Real Decreto 1/2010, de 5 de febrero, y se ha mantenido posteriormente con la publicación de la Ley 9/2010, de 14 de abril.

Estas configuraciones de referencia se elaboran, aunque se mantiene siempre una visibilidad del año completo, cerrándose veinte días antes del día uno de cada mes para posibilitar la publicación de los correspondientes cuadrantes de turnos, al menos, con diez días de antelación al comienzo del mes, como marca la Ley 9/2010.

Por lo que respecta a las dotaciones y descansos de los controladores, las dotaciones de recursos que se determinan para cada turno de servicio en las diferentes dependencias, están calculadas conforme a los descansos establecidos, un 25% en turnos de día y un 33% en turnos de noche. Consecuentemente, todos los controladores descansan ese porcentaje de tiempo en los respectivos servicios.

Conforme a lo establecido en el artículo 3.3 de la ley, en las dependencias monoposición —todas ellas torres de control con bajo volumen de tráfico, en las que solo hay un controlador trabajando— este descanso se provee mediante solapes al principio y al final de su jornada, por lo que están simultáneamente en la dependencia dos controladores.

Para garantizar que las rotaciones por los diferentes sectores/posiciones de control se hagan de forma segura y eficiente, se ha establecido un sistema de rotaciones que ha modificado necesariamente el que estaba establecido con anterioridad, y del que se ha informado a la Agencia Estatal de Seguridad.

En este sistema de rotaciones reglado para todas las dependencias de acuerdo con su especificidad, además de garantizarse, al menos, los descansos establecidos, se determina el número de sectores/posiciones, por lo que un controlador puede rotar en un servicio así como el tiempo máximo que permanece trabajando en una posición operativa.

Se respeta el número máximo de sectores. Con carácter general, cada controlador rota por dos sectores en cada turno. En algunas ocasiones, dos de cada ocho controladores rotan por tres sectores.

El tiempo que un controlador permanece en posiciones operativas en los centros de control varía entre dos horas quince minutos y tres horas, pero nunca más de una hora continuada como controlador ejecutivo, alternando esta posición con la de controlador planificador.

En lo referente a la licencia especial retribuida, LER, como se estableció en el Real Decreto Ley 1/2010 y, posteriormente en la Ley 9/2010, a partir del día 5 de febrero AENA suspendió la incorporación de los controladores a esta situación.

En cuanto a la programación de los turnos de servicio, en aplicación de la Ley 9/2010, la jornada anual de los controladores queda establecida en el límite máximo de 1670 horas. En aplicación del Real Decreto Ley 1/2010, por efecto de sus disposiciones de reducción del tiempo de descanso dentro de la jornada y de la posibilidad de adecuar y modificar los horarios de inicio y fin de servicio, durante el mes de febrero se procedió a la modificación de

los horarios de trabajo —inicio y fin del servicio— en varios centros, particularmente en torres con turnos de larga duración o con sistemas de descanso que no se correspondían con la nueva regulación o con servicios nocturnos en situaciones de baja demanda, así como a la anulación y adecuación de los cuadrantes publicados con anterioridad a la aprobación de dicha norma para los meses de febrero, marzo, abril y mayo.

Asimismo, y en relación con la garantía de continuidad en la prestación del servicio, en cumplimiento del Real Decreto Ley 1/2010, se han adoptado las siguientes medidas: un sistema de imaginarias, creándose la figura del servicio en espera, publicado en cuadrante, por lo que en cada dependencia se designa uno o varios controladores que han de estar localizables al inicio de cada servicio, para pasar a desempeñarlo en el caso de que no pueda hacerlo efectivo, por cualquier motivo, el controlador titular.

De no ser necesaria la prestación efectiva del servicio se le computa como trabajado un 15% del mismo y se cubren imaginarias para un posible 15% de bajas.

Asimismo, en los servicios de obligado cumplimiento —en el lenguaje coloquial, los controladores los llaman servicios express— se crea la figura del servicio obligatorio no programado previamente en cuadrante, notificado por escrito para atender excepcionalmente situaciones imprevisibles e incidencias que no hayan podido cubrirse de otra manera. Es decir, si falla un controlador y si falla el imaginaria. Tengo que decir que, hasta la fecha, únicamente el 0,2% de los servicios ha sido necesario cubrirlo mediante esta modalidad.

Por último, y con carácter general, los ciclos de trabajo han sido optimizados para atender la demanda de servicio respetando los límites de seguridad, los descansos y la jornada anual máxima. Por ello, ahora presentan una composición de días de trabajo y libres diferente a la realizada, lógicamente, hasta la entrada en vigor del Real Decreto Ley.

La instrumentación de algunas de las medidas de gestión más relevantes a partir de la publicación del Real Decreto Ley 1/2010 se ha realizado mediante la elaboración y notificación de circulares. Las más importantes fueron las de cambio de servicio, de imaginarias, la de modificación de la formación FAENT, la de actualización del sistema de comisiones de servicio y la de rotación de controladores por distintos sectores.

En cuanto a la negociación colectiva y retribuciones, desde el pasado 5 de febrero, fecha de publicación del Real Decreto Ley 1/2010, se ha abierto una nueva ronda de negociaciones entre AENA y USCA, el sindicato de controladores aéreos, con el objeto de llegar a un nuevo acuerdo que, dentro del nuevo escenario regulatorio establecido por el real decreto ley y, con fecha 15 de abril, por la Ley 9/2010, permita, además de la consecución de los objetivos de adecuación de las tasas de navegación aérea para que en 2013 —como dije— la tasa de ruta sea la media de la de los cinco grandes proveedores de servicios europeos, el establecimiento de un marco estable de rela-

ciones laborales con el colectivo de control. Asimismo, se ha encargado la gestión del proceso —aunque, lógicamente, dirigido por personal de AENA— al bufete de abogados Cusan.

Hasta la fecha, se han mantenido un total de ocho reuniones en el marco de la mesa negociadora y, además, dos reuniones informativas sobre las medidas adoptadas por AENA después del 5 de febrero en aplicación de la nueva regulación, entre las que figuran circulares sobre la gestión de las nuevas condiciones de trabajo y las nuevas retribuciones abonadas en cumplimiento de lo establecido por la Cecir.

En relación con las nuevas retribuciones, la Cecir, la Comisión Interministerial de Retribuciones, ha regulado transitoriamente este apartado actualizando su valor partiendo de los salarios recogidos en el convenio de los controladores de 1999, a través del incremento que las sucesivas leyes de Presupuestos Generales del Estado han establecido para los empleados públicos. Todo ello sobre la base de la referencia de recogida en el real decreto ley sobre una jornada de hasta 1750 horas al valor de la hora ordinaria.

Además, con el fin de amortiguar el descenso retributivo, se ha abonado un complemento provisional resultante de la diferencia entre las retribuciones básicas que percibían los controladores antes de la publicación del real decreto ley y las nuevas. Este complemento se ha hecho efectivo hasta la publicación de la Ley 9/2010, que establece la necesidad, a través de la negociación colectiva, de la posibilidad del establecimiento de un nuevo complemento personal transitorio.

Dentro del marco de negociación establecido por la ley, AENA ha ofertado, en el seno de la mesa negociadora, la continuidad de la percepción de este complemento con carácter provisional en tanto no finalice la negociación del convenio, no habiéndose alcanzado hasta la fecha acuerdo para su abono. La disminución retributiva de la nómina de marzo con relación a la anterior fue de un 35%, aproximadamente.

Apertura al sector privado del control de torre. La Ley 9/2010 prevé la apertura al sector privado de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo para optimizar la calidad de las prestaciones del sistema de navegación aérea español y permitir la modernización del marco sociolaboral del control del tráfico aéreo, adaptándolo a las nuevas realidades del mercado y del sector de la navegación aérea en Europa. Su objetivo será, tal y como exigen los reglamentos del Cielo Único Europeo, introducir la competencia en este sector, lo que necesariamente producirá una mejora de las condiciones técnicas y económicas en la prestación de este servicio.

Para la puesta en marcha de esta actuación, se está estudiando la aplicación de la siguiente metodología. Uno. Identificación de criterios de agrupación de aeropuertos, sobre la base de su eficiencia y complejidad, del servicio de control del aeródromo y del proceso de gestión, mediante la evaluación para cada uno de ellos de un conjunto de criterios indicativos garantizando, en todo caso, la

seguridad y la continuidad del servicio. Dos. Definición de actuaciones de diferente índole necesarias para el proceso de externalización, distinguiendo la particularidad de cada grupo identificado y la definición del calendario del proceso de liberalización para cada grupo de aeropuertos. De esta manera, los aeropuertos se clasifican en distintos grupos, estimándose entre diecinueve meses para los aeropuertos menos complejos y treinta y uno o treinta y dos meses para aquellos de mayor complejidad el tiempo mínimo necesario para completar el proceso de liberalización, de apertura a la gestión del sector privado.

AENA continuará prestando los servicios de control de tránsito aéreo en los aeródromos afectados hasta que se produzca el inicio efectivo de la prestación de servicios por los nuevos proveedores. AENA ofrecerá puestos de trabajo a los controladores que prestaran servicios en las dependencias en las que en su momento cambie el proveedor ATS. Los controladores afectados podrán optar por continuar en AENA, extinguir su contrato accediendo a la indemnización que proceda o subrogarse al nuevo proveedor.

En resumen, señorías, está en marcha el obligado reto de llevar a cabo una necesaria reforma estructural basada en los principios de eficacia y eficiencia en la gestión, que tiene como meta garantizar la prestación de unos servicios de navegación aérea con los máximos niveles de seguridad. Además, el nuevo modelo de gestión aeroportuario español ha de permitir estar en consonancia con las referencias de costes en Europa y acometer coherentemente las condiciones del proceso de Cielo Único Europeo, garantizando la continuidad del servicio a los ciudadanos.

Quedo a su disposición para atender las consultas que sus señorías tengan a bien hacerme.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Lema. A continuación, le corresponde intervenir al portavoz del grupo que ha solicitado esta comparecencia.

Tiene la palabra el senador Burgos.

El señor BURGOS PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor presidente de AENA. Si usted me lo permite, puesto que los dos son presidentes, me dirigiré a usted como señor Lema, así ahorraremos un poco de tiempo y facilitaremos la labor de las estenotipistas.

En primer lugar, quiero felicitarlo por las muchas cosas que se hacen bien en AENA. Muchas. El hecho de que algunas no se hagan bien y otras, a nuestro juicio, sean especialmente importantes o al menos dignas de discusión en profundidad no quiere decir que en AENA no se hagan muchas cosas —muchas— bien. Se ha hecho bien el aeropuerto de Málaga y se ha puesto en marcha perfectamente. En general, el nivel de los aeropuertos españoles es bueno, realmente son un lujo; son la entrada y salida de los turistas, la primera impresión y la última que se llevan aquellos que vuelan, y nos podemos sentir orgullosos del sistema aeroportuario que tenemos en España.

También nos podemos sentir orgullosos de la seguridad que ofrecen tanto la *safety* como la *security*; en ambos casos nos podemos sentir orgullosos. Recientemente ha anunciado usted una inversión de algo más de 5 millones de euros para la atención a los discapacitados, pero, en general, el trato, las oportunidades y las ayudas que se ofrecen a las personas con discapacidad en los aeropuertos no solamente son homologables al resto de los países más desarrollados, sino que también son buenas, a mi entender.

Por lo tanto, efectivamente, son muchas las cosas que funcionan y la mayoría tiene que ver con algo que es extraordinariamente complejo. Quizá el transporte se haya convertido en esta última etapa, para su compromiso y para el de los demás, en un centro de atención extraordinariamente importante por diversos motivos. Nos toca jugar cuando nos toca y, por lo tanto, no hay más remedio que esforzarse en hacerlo lo mejor posible.

En la primera parte de su comparecencia ha apuntado algunas cuestiones que son de sobra conocidas, permítame que se lo diga, señor Lema, y otras un poco generales. Nos preocupa la viabilidad financiera. Me gustaría que me dijese cuál es la deuda actual de AENA, dónde está colocada y si lo está en segundos financiadores; en este caso, me gustaría que, con un esquema breve, me indicase sus amortizaciones.

Como usted ha dicho al principio, AENA ha gozado de una financiación holgada gracias a sus ingresos, y entre todos —ha sido entre todos y es justo reconocerlo, tampoco es ajena la propia Cámara— hemos comprometido distintos aeropuertos y la mejora de otros, lo cual ha conllevado un aumento del gasto, indudablemente. En todo caso, tendremos que manejar este gasto, que repito no es solo responsabilidad de AENA sino también del Parlamento español, y me gustaría que me lo especificase.

Ha comentado que van a disminuir las asistencias técnicas y que va a haber una mayor eficiencia en el alquiler de edificios. Parece que para la navegación aérea se van a trasladar a Ciudad Pegaso, y me gustaría saber si eso realmente supone una disminución o no de los alquileres o si existen soluciones alternativas entre las infraestructuras que tiene AENA.

Usted se ha referido, y después hablaré de ello con más precisión, a la congelación de las tasas en el 2010 y a su disminución en ruta, un 7,8% en el 2011 y un 7,2% en el 2012. No vamos a discutir las décimas pero sí quiero indicar otros aspectos, como ese 15% que prevén alcanzar en el 2012.

También entiendo que sus ingresos están limitados —por un lado, están las tasas que establece el Gobierno y, por otro, la situación de la navegación aérea—, así que el único margen que tiene usted son los aspectos comerciales, que no son pequeños. Si puede, me gustaría que me adelantase cómo van a quedar en el caso de parte de la transferencia de los aeropuertos que está previsto transferir. Me interesa saber cómo quedarían estos ingresos en esos aeropuertos, tal y como está previsto en el nuevo modelo de gestión de AENA.

Ha apuntado algunas generalidades, señor Lema, que quedan bien en un discurso. Por ejemplo, ha hablado de la necesidad de ser más eficiente, más competitivo y más sostenible, y a mí me gustaría conocer algunos datos concretos sobre esa eficiencia, esa competitividad y esa sostenibilidad. Sin duda son palabras estupendas, como que la tierra es del viento, pero hay que traducirlas a la realidad.

Sé que se ha actuado en los aterrizajes verdes —en este momento no recuerdo exactamente la palabra técnica—, en lo que llaman el descenso verde. Sé que se está haciendo un esfuerzo, aunque de momento muy aproximativo, y en este sentido, aparte de los descensos verdes, tendríamos que abordar de forma decidida todo lo que se refiere al área terminal de Barajas, donde existe un cierto clamor entre pilotos, las compañías y los ciudadanos debido a los retrasos que se ocasionan por los planes de aproximación del aeropuerto. Esto es algo con lo que nos tenemos que meter y que debemos impulsar.

En general, y tras la moción del Grupo Parlamentario Socialista, espero que todos se hayan puesto las pilas, pero concretamente sé que tenemos una tecnología extraordinaria en España, y lo felicito por la parte que le corresponde ahora y antes de su responsabilidad como presidente, pero me gustaría que me adelantase algo sobre el paquete número cinco, que creo es el que le corresponde a España. ¿Qué hay sobre ello? He entendido que entraría en año 2010, aunque es posible que no lo haya oído con claridad, pero sí me gustaría que se detuviera usted en Sesar, en Egson y en Galileo.

En cuanto a la Ley 9/2010, hay algunas cuestiones a las que me quiero referir, señor Lema. Mi grupo parlamentario manifestó antes y durante el proceso que era necesario poner orden, y en una conversación que mantuvimos en la sede de AENA se lo dijimos claramente. Usted nos anunció entonces, y de ello, en parte, trae causa esta comparecencia, que estaríamos informados de cuáles serían los avances en este tema. Después de aquella reunión, y salvo una llamada telefónica que no viene al caso, no hemos tenido ningún contacto más, y han pasado cinco meses. Por tanto, en ese compromiso de mantenernos informados sobre estas medidas a la realidad se va de cien a cero.

El segundo tema es que, sorprendentemente, nos encontramos con el real decreto ley, que nosotros convalidamos a la vez que pedíamos que se tramitase como ley de tal forma que se pudieran introducir enmiendas, unas enmiendas que en ningún caso fueron aceptadas en el Congreso, y en el Senado ni siquiera fueron aceptadas las enmiendas técnicas de mejora de la redacción o de corrección de errores. No entendemos muy bien por qué, porque en navegación aérea había concurrencia en cuanto a las necesidades y a la oportunidad, y en lo que al parecer no estamos exactamente de acuerdo es en cuanto a la concurrencia de medios. Permítame decirle que, en mi opinión, las cosas no son exactamente como usted las ha pintado, pero como los datos no se discuten, estoy dispuesto a allanarme en el momento en que me presente otros distintos, aunque creo que el Grupo Parlamentario Popular ha acreditado en esta comisión que se prepara

concienzudamente las comparencias y las leyes, y ha escuchado detenidamente —y digo escuchado, no solo oído— a muchos interlocutores de todo tipo, tanto para la modificación de la Ley sobre Navegación Aérea como para la nueva ley de la que en este momento estamos hablando.

Tengo muchísima documentación sobre lo que está sucediendo, aunque como verá no la tengo aquí, encima de la mesa. Entiendo perfectamente, señor Lema, que usted tiene que cumplir el marco legal que le ha impuesto el Parlamento. Lo entiendo, y por tanto, no voy a entrar a discutirlo en absoluto, pero ese marco establece descansos, establece jornadas y establece días de trabajo máximo, que serían 1680 horas, y con las extraordinarias, 1750.

Los datos de que dispongo no son exactamente los que usted nos ha dado, señor Lema, y eso está causando una situación de estrés y de agravio, una situación que, a mi entender, no es buena. Yo entiendo que los controladores son ciudadanos, que tienen su prurito y su dignidad profesional, entiendo, además, que son trabajadores, y, como todos los trabajadores, están sujetos a derechos que todos queremos defender. Todos, absolutamente todos, queremos defender los derechos de los trabajadores, sean los que sean, y estos son, además, los trabajadores de una empresa que usted preside y los únicos que hacen este tipo de trabajo. Pero le aseguro que el clima que se ha creado no es bueno, y posiblemente usted lo sepa. Tengo datos para aburrir sobre turnos exprés, imaginarias, cambios de turno, sectores menores de los que están previstos, fallos en la formación, etcétera. Algunos se los iré detallando porque quiero que consten en acta, pero de todos son conocidos. Usted se ha referido a ellos, a las imaginarias, a los turnos exprés, se ha referido a las bajas —yo también lo haré— y a la disminución de los costes, y yo también me referiré al número de horas totales, que usted no ha mencionado.

No parece muy razonable que, con el único colectivo que da servicio a AENA en esta materia, como es el de la navegación aérea, haya una falta de diálogo. La impresión que existe fuera es la de que hay una cierta revancha. No se ha jugado bien en los años anteriores, y no solo por las declaraciones del ministro —por cierto, que en función de lo que dice debería dimitir, porque él mismo ha reconocido, cuando hizo unas declaraciones en relación con el auto de la Audiencia Nacional, que eran veinte años, y es que, dicho amablemente, antes se coge a un mentiroso que a un cojo—. En todo caso, él mismo lo ha reconocido, y en esto llevamos tiempo, y posiblemente todos nos tengamos que dar golpes de pecho, incluidos los controladores aéreos. Creo que hay un clima distinto, creo que hay más gente joven, más gente dispuesta a entender cuál es su trabajo, a dignificarlo y a hacerlo valer en unas condiciones razonables y, sin embargo, lo que está sucediendo —esa es la impresión que tengo desde fuera, y le aseguro que es bastante consistente— es que hemos dado un pendulazo y se está agravando innecesariamente al colectivo, se está imprimiendo una presión, entiendo que también innecesaria, y se está llegando a una situación de estrés que para nada es buena.

Tengo infinidad de turneros, y me he pasado horas viéndolos, tengo una buena parte de los 560 servicios exprés y sé cómo se han hecho, y tengo una buena parte de la información sobre las imaginarias. Las cosas se pueden hacer de distintas maneras. Usted sabe que soy médico de profesión, y si los controladores paran, el tráfico aéreo se para, pero si los médicos paramos, la gente se muere, y hay algunos servicios que son especialmente complejos: urgencias, anestesia, porque hay muy pocos anestésista, y la uvi, solo por poner tres ejemplos. Tengo una larguísima experiencia como profesional y he desempeñado cargos de dirección, y le aseguro que lo que estoy viendo en los cambios de turno y en las presiones que se están ejerciendo sobre los controladores en relación con el trabajo no lo he sufrido en mi profesión, y hay servicios tan sensibles —insisto— como urgencias, anestesia y la uvi.

Le ruego, señor Lema, que, aparte de las palabras, tomen ustedes decisiones razonables y sensatas. Todos queremos poner orden sin demagogias, y pienso que también lo quieren los controladores en su trabajo, quieren tener un clima de seguridad, pero el clima actual es un clima de inseguridad, un clima de agravio, un clima de estrés, y diría otra palabra si no estuviéramos en esta sala. Eso es malo, porque es una falta de respeto a los ciudadanos, a los trabajadores y al único colectivo que tienen ustedes, y es malo porque los están ustedes arrinconando en un extremo del péndulo y en un momento dado el tema puede dar un pendulazo. Es malo para todos, muy malo, y de esta situación de estrés —y ya lo hemos visto en algunos otros casos— se pueden derivar situaciones realmente complejas.

Si pasamos de diez sectores a siete o a ocho, si estamos pasando de situaciones de ejecutivo y de planificador —usted dice que no se pasan más de una hora en ejecutivo, pero usted mismo ha dicho que las horas de descanso las ponen al principio y al final, y que en las horas intermedias no tienen descanso—, si pasamos a que los que han trabajado por la mañana y por la noche tienen volver a trabajar, cuando estamos en que ponen imaginarias sin tener ningún tipo de planificación... Mire usted, han pasado cuatro meses desde el real decreto ley y parece que en estos cuatro meses deberían haber planificado esto mejor. Usted ha hecho unas declaraciones hace poco diciendo que trabajan este año menos que el año pasado, o algo menos. Pues tengámoslo un poco planificado, porque realmente, señor Lema, hay una queja clara sobre las formas, y debe hacer una reflexión profunda —de verdad se lo digo, señor Lema—, dentro de la estructura de su área para que esto no vuelva a suceder. Primero, se está produciendo una situación de agravio grave. Segundo, se está produciendo un situación de desorden que no es buena en absoluto, y usted la conoce —tengo muchos datos, pero no es cuestión de ponernos a discutir aquí y aburrir al resto de los que están en la sala—. Pero usted es consciente de estos datos: 560 turnos exprés, según reconoce la propia AENA, que no es un 0,2, sino un 0,26, pero son más de 560, 5 más, 5 menos, lo que usted me diga, pero el dato lo tenemos.

Usted dice que han conseguido esto con un 20% de bajas. Me gustaría que me dijese si ese 20% de bajas lo han sido durante el tiempo total que ha pasado, si son el 20% de las personas y cuánto tiempo duran la bajas; es decir, el multiplicador y el multiplicando: número de personas que están de baja y número de días que han estado de baja. En general, como médico, soy bastante respetuoso con las bajas que dan mis compañeros, aunque entiendo que también existe la Inspección Médica para todos, también para los médicos.

Tampoco sabemos muy bien cómo está lo relativo al dinero. Usted dice que pretenden ahorrarse un 15%. En su propia información dice que han ahorrado un 45%, marzo de 2010. A mí me parece bien que ahorren, me parece bien que sean eficientes, pero algo no está yendo bien si la propuesta es congelar las tasas este año, ahorrarnos un 7,5% el que viene y hemos ahorrado un 45%. Esto es lo que figura en la página de AENA. Usted ha hablado de un 35%, lo cual supone una cierta discrepancia, pero le concedo el beneficio de la duda de que se haya podido confundir con el dato. Entiendo como bueno el dato que está impreso.

Luego aquí hay algo que no cuadra, señor Lema, y no cuadran los horarios, las jornadas, los descansos, los turnos exprés, las imaginarias, los agravios, la falta de información, el que las circulares se dejan en un cajón... Señor Lema, pongámonos seriamente a tratar este tema. No voy a hacer ninguna perorata sobre seguridad, es usted una persona responsable y seria y yo confío en usted, pero realmente tiene que coger ese tema en sus manos, introducirse en la estructura de este proceso y saber de qué vamos a hablar, porque el que lo tenga un bufete entiendo que para usted es comodísimo, pero no sé si esa es la mejor solución. Tiene que arremangarse y ponerse manos a la tarea.

Respecto al ruido, ha dicho que era una prioridad. Usted dice: hay que vigilar y hay que sancionar. Pues bien, he hecho varias preguntas sobre el ruido y lo que me contestan —3 de mayo, señor Lema— es que, de acuerdo con el real decreto que tengo aquí, no se va a sancionar a nadie porque no estamos en plazo para sancionar a nadie. No parece que sea razonable. Tampoco es razonable lo del justo equilibrio, y lo hemos discutido ya en esta Cámara. El justo equilibrio con los controladores y el justo equilibrio con los ciudadanos que soportan el ruido realmente no es un justo equilibrio, yo creo que ha sido una actitud abusiva por parte de la Administración. Entiendo que quiera tener las manos libres, entiendo que hayan sentido ustedes mucho miedo ante la amenaza del Supremo, pero creo que ante la amenaza tienen ustedes que establecer un diálogo, y ese diálogo sigue faltando, señor Lema; sigue faltando. Y sigue faltando con los ayuntamientos de alrededor de Barajas, sigue faltando con Gavà y con Castelldefels, y sigue sin haber diálogo con los más directamente afectados. En el caso de Ciudad Santo Domingo, han padecido un 50% más de ruido en el año 2010 que en el año 2009. Parece que no cabe en cabeza ajena.

Dan ustedes una serie de plazos para hacer unos planes y que el ruido que exceda el umbral de ruido se introduzca dentro de esa senda. ¡Han pasado unos cuantos meses!

Han pasado muchos meses desde la sentencia y no ha habido ni un cambio, señor Lema, ni un solo cambio real. Confío en usted, pero me cuesta, compréndalo, señor Lema, me cuesta mucho confiar, porque no ha habido ni un cambio. Las buenas palabras, las palabras agradables, son estupendas para todos, pero no podemos permanecer sentados tan cómodamente, hablando educadamente e intentando entendernos —estoy seguro de que intentamos entendernos—, mientras fuera están pasando frío en invierno o calor en verano toda una serie de ciudadanos a los que no se les hace demasiado caso. Las justas agradables y educadas están muy bien, pero representamos a los ciudadanos y necesitamos cambiar esta situación, y le aseguro que no cambia. Tengo todos los datos: hemos incrementado el 50% el ruido en Ciudad Santo Domingo en el año 2010 sobre el año 2009. Pongamos un poquito de coto.

Voy a ir acabando, señor presidente, porque el resto de los asuntos son realmente menores.

Sobre la pregunta 020785, se me ha contestado el 3 de mayo, y se me dice que no se ha abierto ningún expediente, pero en el año 2008, en Barajas, ha habido 2731 quejas, y en Barcelona-Prat, 1240, y en el año 2009, casi el doble: 4352 en Barajas y 1468 en Barcelona. No se ha abierto ni un solo expediente.

Si no se ha abierto un expediente, no se ha hablado con los afectados ni con ayuntamientos ni con Ciudad Santo Domingo y no se han tomado medidas, ¿a qué tenemos que esperar, señor Lema? (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.*) Y no solamente es un tema de Ciudad Santo Domingo, es que también ellos son ciudadanos, todos son ciudadanos, igual que los de Gavà, los de Castelldefels y todos los del cinturón alrededor de Barajas en la Comunidad de Madrid. Todos son ciudadanos y todos son dignos de derecho y son dignos de respeto. Y yo, señor Lema, le pido que cumpla con la palabra de mantenernos informados en ruido y en controladores y que cumpla con esa palabra, porque han pasado casi seis meses y no se ha cumplido. Comprenda que estamos en junio, exámenes de junio, señor Lema; esperemos que en los exámenes de septiembre pueda usted aportar algo que podamos medir, que podamos ver, y que realmente los ciudadanos se encuentren mejor.

Por último, el asunto de los proveedores lo fía largo. No le voy a echar la culpa de cómo ha salido la ley, en absoluto, usted habrá tenido su participación, pero no la tiene en absoluto. Ha mencionado los seis aeropuertos que hay en AFIS. Creo —al menos lo entiendo así— que si no hay aviones que separar y las condiciones del suelo se las da una persona al piloto, el piloto aterriza. Por lo tanto, si no hay aviones que separar, difícilmente se tienen que separar. Es el argumento que ha empleado y que yo, al menos, entiendo perfectamente.

Quisiera que hiciera alguna referencia a Gibraltar y, por último, al problema de Canarias con el sistema de control ADS, de los vuelos transoceánicos, que ha fallado alguna vez, bien por falta de personal bien por la caída eléctrica

del centro de control de Canarias, puesto que, en todo caso, las responsabilidades que tenemos en el tránsito aéreo del Atlántico no son menores.

Una última recomendación y acabo, presidente. No voy a tocar la nube, pero sí quiero decirle algo. Se lo dije a su antecesora y se lo dije al actual director de Aeropuertos, el señor Marín. Es muy complicado. Me voy a referir exclusivamente a la información a los ciudadanos. Repito que es muy complicado, yo lo entiendo perfectamente. Pero cuando hay un accidente y en cinco minutos no llegan los bomberos o no llega el servicio sanitario o no llega la policía, la sensación que queda grabada en los ciudadanos es: no he sido atendido; no lo he sido. ¿Qué es lo que se debe hacer? Pues, entiendo —y usted lo ha dicho— que hay algunas mensuraciones que son para más capacidad de la que realmente es necesaria habitualmente. Igual que usted ha buscado una solución —y le felicito por ello y además nos da la razón— con el plan invernal de Barajas, porque era necesaria, tiene que buscar una solución para el sistema de información a los ciudadanos, porque hay algunos temas que no son de compañía o que exceden a la compañía y la sensación de desamparo que tienen los ciudadanos es fortísima. Y tiene usted que buscarla. Se lo he dicho a su antecesora, se lo he dicho a su director de aeropuertos, don Ignacio Marín, y se lo digo a usted.

Por favor, espero que en septiembre, cuando nos volvamos a ver en el próximo período de sesiones, tenga usted alguna satisfacción que darne respecto a estos temas.

Muchas gracias por su comparecencia. Gracias, señor presidente; gracias a todos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Burgos.

Para responder a todas estas cuestiones tiene la palabra el director de AENA.

El señor DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA, (Lema Devesa): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Burgos. Voy a tratar de responder a sus preguntas.

En cuanto a la deuda actual de AENA, en el año 2010, tenemos una previsión de que la deuda alcance 12 104 millones de euros. Con el plan de austeridad que hemos hecho, tanto reduciendo costes como planificando las inversiones para tratar de poner más racionalidad en ellas, esperamos para los años 2010-2013 un ahorro acumulado de unos 1675 millones de euros.

Antes de pasar a estudiar esto, ¿en qué condiciones está la deuda? y ¿cómo está colocada? En el año 2009, la deuda de AENA está colocada a un período medio de 17,8 años y con un coste medio del 2,94%. En el año 2010, esas condiciones han mejorado. En estos momentos, el coste anual medio de la deuda es de 2,12%. ¿Dónde está colocada? Fundamentalmente, 5 194 000 euros en el Banco Europeo de Inversiones; 2 740 000 euros en el ICO; 2 866 000,67 euros en el Banco de Depfa —supon-

go que será un banco alemán—; y, por último, pequeñas cantidades: 150 millones de euros en Dexia; 100 millones de euros en Bankinter; 200 millones en un crédito sindicado con varios bancos; 150 millones de euros en el Banco Sabadell y 200 millones en KVF. Pero las tres partidas más importantes, como usted puede ver, son el Banco Europeo de Inversiones, que es prácticamente el 50% de la deuda; el ICO, con 2740 millones, que, en números redondos, es un 25% y Depfa que es, aproximadamente, otro 25%. El banco sindicado está compuesto por BBVA, Caja Madrid, La Caixa, Banesto, Banco Popular y la Sociéte Générale.

Por tanto, pensamos que tenemos una deuda bien estructurada, a un precio que nos parece que es razonable y a largo plazo, lo que nos da tranquilidad.

Respecto a los planes de ahorro que le he comentado, esperamos que en el año 2010-2013, un ahorro acumulado, tanto, repito, en reducción de gastos como en reordenación de las inversiones, de aproximadamente unos 1675 millones de euros, nos lleva a estar en condiciones de decirle que nuestra deuda comenzará a bajar en el año 2013. En el año 2013, la previsión de deuda de AENA es de 13 142 millones, siendo la previsión para 2012, de 13 193 millones de euros, es decir, nuestra deuda seguirá creciendo hasta 2012 y a partir del 2013 bajará. Y la influencia que tienen en la cuenta de resultados estos datos de ahorro que se logran con el plan de austeridad, es que la previsión para este año del resultado, antes de impuestos, es de -428 millones de euros; en el año 2011, -440 millones; en el año 2012, -357 millones de euros; en el año 2013, -160 millones de euros y en el año 2014, 11 millones de euros positivos, es decir, AENA empezará a reducir su deuda en el año 2013 y entra en beneficios en el 2014. ¿Con qué hipótesis? Las hipótesis que hemos hecho creo que son tremendamente prudentes, porque suponen un crecimiento de pasajeros en el año 2010 de un 2,5%, del 2,8% en 2011, de 3,1% en el 2012, del 4% en el 2013 y del 4,5% en el 2014, manteniendo las tasas de aeropuertos con crecimientos iguales a los IPCs estimados y la tasa de ruta, como dije, disminuyendo un 7,8% en el 2011, un 7,2% en el 2012, un 0% en el 2013 y el IPC en el 2014. Es decir, que, en ese caso, incluso nos parece —y sería una cuestión que, por supuesto, estudiaremos— que en el caso de las tasas de aeropuertos —que, como sabe, lo mismo que las tasas de ruta estaban más altas que la media europea y las vamos a bajar—, están bastante más bajas que la media y pensamos que tienen recorrido. Pero con esas hipótesis que —repito— creo que son muy prudentes, AENA empieza a disminuir su deuda en el año 2013 y entra en beneficios en el 2014.

Respecto a otros temas concretos como la eficacia, una de las acciones que estamos llevando a cabo es tratar de reducir costes. Una de las cuestiones que hemos estudiado son los edificios. Como usted sabe, el edificio de presidencia de AENA es propio, pero tanto el edificio azul de La Piovera como el edificio de Luca de Tena son alquilados, y hemos iniciado una renegociación con los propietarios para bajar las condiciones del coste de los alquileres.

Si no me equivoco, el edificio de Luca de Tena estaba alquilado creo que en veintitantos euros el metro cuadrado —no tengo la cifra exacta—; el edificio Pegaso, en unos 9 euros el metro cuadrado y en el de La Piovera creo que estábamos pagando unos 16,5 euros por metro cuadrado y pasamos a pagar 13,5 euros por metro cuadrado. Lógicamente, estudiamos incluso cuál era el coste del traslado al edificio Pegaso de La Piovera por si hubiera sido más barato. Es decir, hemos estudiado distintos escenarios y hemos ido al que era más barato. Con esto, en el período 2010-2013 vamos a ahorrar 7,8 millones de euros en alquileres, aproximadamente un 59,4 % del presupuesto para 2010.

En cuanto a servicios de profesionales externos, las asistencias técnicas son una de las cuestiones que hemos negociado con Ineco, de manera que hemos hecho un estudio de cuál era el coste medio que tenemos en la redacción de proyectos y en los estudios que hacemos, en los expedientes que sacamos a concurso, y dado que Ineco, como usted sabe, es una empresa pública en la que participa AENA como accionista, nos hemos sentado con la dirección de Ineco y hemos llegado a un acuerdo por el que el coste de Ineco no puede ser mayor que el coste medio que tenemos en los contratos por concurso. El coste medio de redacción de proyectos —le hablo de cifras aproximadas— que tuvimos a lo largo del año 2009, era el 2,26% del precio del proyecto; en el caso de Ineco no recuerdo la cifra —le ruego no lo tome a mal—, creo que estaba en torno al 2,36% o el 2,6% e Ineco cobraba el 2,20% para redactar proyectos. Igualmente, hemos hecho un estudio del coste de hora de ingeniero de las distintas categorías, categoría por categoría, hemos ajustado todas y los costes de Ineco son menores o iguales que los costes que tenemos en los concursos que sacamos para la redacción de proyectos.

En el caso de los aspectos comerciales, ¿cómo van a quedar? Yo creo que lo más relevante, al menos por ahora, de lo que está previsto en el caso del modelo, es que —al menos esta es nuestra propuesta— se patrimonialice la mayor cantidad posible de los activos de AENA. Según los estudios previos que presentó el ministro en el Parlamento, actualmente todos los activos aeroportuarios son bienes de dominio público y, por tanto, su uso —la retribución— debe ser regulado y aprobado por el Parlamento, y nuestra propuesta es que siga siendo de dominio público el campo de vuelos pero patrimonializar el resto de los activos. Según los juristas, algunos activos, aunque estén patrimonializados, deberán ser aprobados igualmente por el Parlamento. Se trataría del edificio terminal, una prestación pública patrimonial, porque es indispensable su utilización para tener el servicio de transporte aéreo. Y el resto serían libres. A mi juicio, esa flexibilidad es lo que nos va a permitir una importante oportunidad de aumentar los ingresos comerciales en el futuro.

En cuanto a las tasas de navegación aérea, como ya dije, nuestra actual tasa de ruta —que enviamos a la Agencia, porque, a su vez, es la que manda a Eurocontrol los costes que tenemos— es de 84 euros, de modo que la tasa baja

un 7 u 8%. Creo recordar que en 2011 bajará a 78 euros y en 2012 a 72 euros. Efectivamente, nuestro objetivo es reducir un 40% de coste total. La masa salarial de control en 2009 ascendía aproximadamente a 730 millones de euros —hablo de memoria también—. En 2008 eran cerca de los 800 millones de euros. Si no me equivoco, ahora se sitúa en unos 500 millones de euros. Es decir, lo que nosotros rebajamos oscila entre un 30 y un 40%, aproximadamente unos 300 millones de euros, que se distribuyen de la siguiente manera: cuando se rebaje el 15% las tasas, lo que este porcentaje representa sobre la facturación, es decir, unos 100, y unos 200 millones de euros para el déficit de aproximación que venía teniendo cada año en los últimos tiempos. Es decir, las tarifas de Eurocontrol no cubrirían todos los costes que teníamos, de modo que ahí había un déficit de aproximación que pagaban los aeropuertos en la tarifa de aproximación, y el objetivo es que ese déficit de aproximación ya no exista en 2013. Por tanto y resumiendo, en 2013 deberíamos tener ahorrados unos 300 millones de euros: aproximadamente, unos 100 millones repercutirían en el mercado sobre la base de la reducción de tasas y unos 200 millones serían para eliminar el déficit de aproximación.

Respecto a SESAR y Galileo, opino como usted. Creo que tenemos una tecnología extraordinaria. Es un trabajo que se viene desarrollando desde hace muchos años con especificaciones a AENA y hoy día el trabajo de una empresa española como es Indra. Hay un sistema de control de tráfico aéreo, el SACTA, que me atrevo a decir que es excepcional, lo mejor del mundo y, de hecho, se está implantado en las torres de control de muchísimos países desarrollados, como, por ejemplo, Alemania, Inglaterra y China, y, como no podía ser de otra manera, nosotros participamos de ese desarrollo tecnológico y lo apoyamos en todo lo posible.

El otro programa importante es el del sistema de navegación por satélite EGNOS, que, como sabe, lo que hace es amplificar la señal de los sistemas de satélite, en este caso el GPS, pero en su momento lo podrá hacer a través del Galileo o del Glasnost, y la previsión para los servicios de tránsito aéreo es que entre en operación este año. Estos son los datos de que dispongo en estos momentos, que puedo ampliar posteriormente.

En cuanto a Galileo, seguimos trabajando en este programa y está previsto que en España haya un centro *safety of life*, que, en esencia, podría ser un centro interfase entre las señales que diese Galileo y su aplicación práctica y, en particular, para los sistemas de navegación aérea.

Entrando ya en los temas referentes a control del tráfico aéreo, le puedo asegurar, señoría, que en cuanto a turnos, jornadas y descansos, AENA está siguiendo de la manera más estricta la legalidad que marca la ley recientemente aprobada. Hemos podido leer en la prensa algunas noticias, incluso cartas, acerca de que el colectivo de controladores trabaja un número de horas extraordinarias que se sale de lo normal, pero le puedo decir que se están trabajando 1780 horas, respetándose los turnos y los descansos

del 25% y 33% diurno y nocturno respectivamente. Solo se solapa en las torres monoposición, es decir, donde hay un solo controlador, que, obviamente, no puede descansar en medio de su trabajo porque la torre se quedaría sin servicio. En el resto de las torres, donde hay más de un controlador, sí descansan con las rutinas previstas.

No obstante, podría decirle que la ley fija el número de 1670 horas. Si se tiene en cuenta que tienen derecho a 48 horas para asuntos propios, como otros trabajadores; si tienen derecho a 10 horas para la revisión psicofísica y 60 horas para formación, la jornada efectiva que queda, incluidos los descansos, son 1552 horas. Es un ejercicio teórico. Y si consideramos que, como consecuencia de cambios de destino, que a lo largo de 2010 afectará a unos 150 controladores, se pierden, entre comillas, por media, unos seis meses por traslado y habilitación al nuevo puesto de trabajo, hemos evaluado que ese tiempo podría representar el 7,5% de la jornada de 1500 horas, de modo que, por lo tanto, resultaría una jornada realmente efectiva de 1435 horas, en las que estarían incluido el 25% de descanso en los periodos diurnos y el 33% en los periodos nocturnos. Es decir, en absoluto nos parece una jornada ni más gravosa, ni más dura, ni más fuerte que la que venían realizando. Los datos que vimos el otro día son rigurosamente ciertos. Considerando que este año trabajarán 1670 horas, contando todo —repito que se hicieron más de esas— en el año 2009 la media de horas trabajadas fue de 1750; en el año 2008, 1802 horas; en el año 2007, 1799 horas y en 2006, 1754 horas. Estos son los datos que tengo aquí. La diferencia, señoría, es que durante esos años estas 1744, 1799, 1802, 1750, 1200 horas se cobraban a un precio y las restantes se cobraban a otro precio, que era 2,67 veces el precio normal. Es decir, se cobraban como unas horas extras especiales.

Clima de diálogo. El día que el Gobierno aprobó el real decreto mandé una carta a cada controlador y una carta al sindicato manifestando mi voluntad de diálogo. Diálogo, además, incondicional; solo con una condición: el respeto a la ley. Es decir, ahora hay un nuevo marco jurídico, y nosotros no vamos a negociar la ley, lo cual es obvio y evidente, pero en el margen que deje la ley —y lo repito en esta Cámara— estamos dispuestos a negociar sin condiciones cualquier acción que pueda mejorar las condiciones de trabajo, que pueda llegar a facilitar el clima de diálogo, que pueda favorecer ese entendimiento. Soy absolutamente consciente, y coincido con usted, señoría, que el colectivo de controladores es básico para el país; es un colectivo básico para el funcionamiento de AENA; por tanto, tenemos la obligación de ser capaces de volver a integrarlos dentro de la estructura de funcionamiento normal de la empresa. Pero, señoría, lo que había hasta ahora era una anomalía; no podía continuar así.

Hemos transmitido al sindicato —créame— por activa y por pasiva nuestra disposición al diálogo sin condiciones, con dos limitaciones: la primera, el respeto a la ley. La ley bajo ningún concepto la vamos a negociar ni a incumplir, y le puedo citar algunas anécdotas que se producen en el hecho negociador. La segunda, que la razón de

los servicios exprés es garantizar el derecho al ciudadano a viajar de manera continua, segura y eficiente. El servicio exprés, repito, surge en todas las organizaciones donde se trabaja a turnos, y en un trabajo del que depende una actividad que no se puede abandonar hay servicios de imaginaria o mecanismos que cubran las incidencias. Nuestro mecanismo para cubrir las incidencias son las imaginarias. Es un mecanismo que se conoce con antelación, es decir, cuando se programa el turno normal, que se programa por mes completo, con 10 días de antelación al inicio de mes; o sea, el turno del mes de junio los controladores lo saben el 20 de mayo. Saben cómo van a trabajar y qué imaginarias van a tener todo el mes de junio. El servicio exprés solo se lleva a cabo cuando falla el controlador que tenía que trabajar y falla su imaginaria. Es decir, es una segunda derivada. Incluso estamos dispuestos —y a sí se les transmitió; hoy hay comisión negociadora— a buscar fórmulas para que hasta la imaginaria sea pactada y cómoda, pero con una condición: que se cumpla.

¿Por qué se puso el servicio obligatorio? Porque llamábamos por teléfono a la imaginaria o a los controladores correspondientes que cubrían el servicio y ese teléfono no respondía. Y si no responde el teléfono tenemos dos opciones: o buscar de alguna manera que se cumpla —y que lo permita la ley— o dejar el servicio sin cubrir con un efecto negativo para el ciudadano. Estamos proponiendo que, centro por centro, estudiemos fórmulas, y sirva a título de ejemplo ilustrativo, nada más: si en un centro de trabajo tengo 120 controladores —por poner una cifra sencilla—, si divido por 12 me quedan 10 al mes; si esos 10 controladores son suficientes para cubrir las estadísticas, las imaginarias, las incidencias que hay encima de la mesa, hagamos el mecanismo siguiente: diez controladores cubre enero y los once meses restantes lo tienen absolutamente libre. Lo mismo se puede hacer con el resto de los meses; es decir, estamos dispuestos a buscar cualquier mecanismo que cubra los servicios, pero desde el respeto a la ley.

Como le decía antes, hemos tenido reuniones, y no se ha avanzado. Tengo que decir, con todo respeto pero también con toda claridad, que por parte del colectivo de los controladores quizá no se asumió totalmente la nueva situación. Cuando hablamos de la ley, esta claramente establece que el complemento transitorio se pagará cuando se negocie colectivamente. Fue lo primero que hicimos: por favor, negociemos esto, aunque sea de manera provisional, porque así lo podréis cobrar. El planteamiento de la comisión negociadora fue: nosotros aceptamos trabajar 1670 horas, pero páguensenos 1200 al precio, el que diga la ley, y las otras 460 me las pagas a otro precio. Dijimos: eso ya no puede ser, porque ahora ya no hay 1200 horas, ahora hay 1670; va contra la nueva ley. En esa petición estuvimos negociando dos o tres días y no se llegó a nada, lógicamente. Nuestro mensaje fue: no vamos a incumplir la ley. Ahora bien en el cumplimiento de la ley, negociación sin condiciones.

Tenemos noticias de que iba a haber elecciones sindicales el 18 de septiembre, se adelantan al 18 de junio, espe-

ramos que salga una nueva junta directiva —suponemos que apoyada por el colectivo de controladores— con capacidad de negociar y tomar decisiones que ayuden a superar esta situación. Pero, señoría, puede creerme, no hay en absoluto revanchismo ni hay ningún tipo de presión innecesaria por parte de nadie. Lo que le aseguro que hay es una actitud clara —hasta le diría que firme— pero abierta absolutamente al diálogo de que hay un nuevo marco jurídico, y ese marco jurídico hay que cumplirlo. Nosotros, como no puede ser de otra manera, no vamos a negociar la ley; negociamos todo aquello sin condiciones, repito, que la ley nos permite.

Un hecho reciente es el elevado absentismo laboral. El absentismo está creciendo de manera espectacular. Con datos recientes puedo decirle que en la torre de control de Alicante, de donde tenemos los últimos datos, el absentismo laboral medio —ayer recibí la noticia de que se habían incorporado tres o cuatro personas que estaban de baja— es del 30%, y llegó a afectar al 50% de la plantilla. En un colectivo de 21 personas estaban de baja 7 a la vez. En el centro de control de Madrid el absentismo laboral ha aumentado también de manera espectacular. Son índices que se salen de todos los parámetros, al menos conocidos por AENA. El absentismo normal que tenemos en el colectivo de AENA —le ruego que no tome la cifra como exacta porque la digo de memoria— está en el 4,2%. Sin embargo, en la torre de control está en el 30%, y en el centro de control de Madrid no sé la cifra, pero estoy seguro que no me equivoco mucho si digo que anda alrededor del 10 o el 20%.

Nos parece que hay una actitud anómala que estamos dispuestos a investigar y, si es necesario, a tomar algún tipo de medida; pero, repito, siempre con la disposición de diálogo con el colectivo de control. A mi juicio, repito, creo que el colectivo de control también debe hacer un esfuerzo de mentalización de que la situación jurídica actual no es la misma que la de hace unos meses, y no es la misma porque así lo decidió el Parlamento y fue ratificada por la Audiencia Nacional, como ustedes saben, y, además, de manera contundente, sin lugar a dudas. La sentencia de la Audiencia es, a mi juicio, de una contundencia total.

En cuanto al ruido, créame, señoría, que es uno de los asuntos que realmente me preocupan. Personalmente pienso que el principal reto que tienen los aeropuertos es ver si son capaces de compatibilizar el necesario desarrollo del aeropuerto con garantizar los derechos de los ciudadanos que viven en el entorno y para eso estamos haciendo una serie de medidas. Aparte de lo que representa la modificación de la ley que cité en mi intervención, estamos en un proceso de diálogo. Desgraciadamente, a veces no somos capaces de obtener resultados tan a corto plazo o no vamos tan deprisa como nos gustaría ir. Con los representantes de la urbanización de Santo Domingo seguimos dialogando, seguimos reuniéndonos de manera periódica, en la última hemos estudiado una serie de puntos que nos han presentado. La última acción que estamos tratando de llevar a cabo es ver si somos capaces en la actua-

lidad —y dejando claro que si hay una modificación de la estructura de tráfico, si el tráfico crece, estos datos varían, es decir, no los podremos garantizar eternamente— de disminuir los tráficos los fines de semana, incluso anular en algunos casos, cuando hay sobrevuelos sobre la pista que les afecta. Estamos trabajando en eso. Se van haciendo avances, lentos, pero se van haciendo. Esto es lo que a mí me transmiten y creo, por supuesto, y ese espíritu de diálogo continuará.

Le pido disculpas por no tenerle suficientemente informado y, por supuesto, que estoy abierto a mantenerle informado de cualquier acción, tanto a usted como a cualquier diputado o senador, que estemos tomando en cualquier aspecto de la gestión de AENA y tomo nota de su comentario.

En cuanto a los proveedores de servicios de tránsito aéreo a largo plazo, estamos haciendo un estudio —como dije— para ver cuál es la eficiencia y la complejidad de las torres, para ver con qué grupo de torres comenzamos al principio, clasificándolas de menos a más eficientes y de menos a más complejas. Lo más cómodo para nosotros sería empezar por las menos complejas y menos eficientes. Trataremos de ver qué equilibrio podemos buscar para que sea la combinación óptima. Podríamos tenerlas en los plazos que he marcado. Estamos en ello.

En cuanto a los AFIS, están en los aeropuertos que he citado. El más adelantado es el de la Gomera, que quizás a finales de julio pueda entrar en funcionamiento.

En relación con Gibraltar, tengo que decir que no tengo más datos que los que he leído en la prensa, que los controladores habían hecho una denuncia que supongo que la agencia de seguridad estudiará. Nosotros, por nuestra parte, también veremos si hay alguna acción que tengamos que llevar a cabo. Pero al haber una denuncia sobre seguridad, es la Agencia Española de Seguridad Aeroportuaria la que tiene que tomar medidas.

Comparto su preocupación por el sistema de información al ciudadano. A pesar de todos los esfuerzos que estamos haciendo para que al ciudadano le llegue la información lo más veraz y lo más rápidamente posible, a veces no lo logramos. Creo que uno de los principales problemas que percibimos cuando medimos la calidad del aeropuerto es la falta de información. Un ejemplo muy claro fue el de la nube volcánica, que fue un problema serio. Hubo ciudadanos que se quedaron en aeropuertos lejanos y conozco casos de tener que venir desde París o Londres en coche. Todo el mundo sabía, por decirlo de alguna manera, cuál era el origen del problema y tengo que decir que el comportamiento y la comprensión de los ciudadanos fue ejemplar en los aeropuertos españoles, en general. Todo el mundo sabía que era una cuestión de la naturaleza, que se estaba haciendo todo lo posible por gestionarla. Los problemas vienen cuando el ciudadano siente que no se le está dando un servicio adecuado y no sabe por qué. Coincidió con usted, señoría, en que eso es inadmisibles. Haremos todo lo posible para buscar soluciones a este problema. Sé que no es fácil. Usted sabe muy bien que no es fácil, porque somos muchos los agentes que estamos en un

aeropuerto, desde la compañía aérea, a los agentes *handling*, al propio aeropuerto, a las fuerzas de seguridad del Estado, etcétera. Y a veces en un proceso tan lineal, donde participan tantas instituciones y tantas personas, cuando se rompe un eslabón de la cadena es muy difícil saber qué eslabón es y dar esa información. Si un eslabón no te da la información adecuada, no puedes transmitirla. Comparto esa preocupación y tomo nota para tratar de resolverlo lo mejor posible.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

No estando presentes los representantes de los grupos Mixto y Senadores Nacionalistas, corresponde la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, señor Maldonado.

El señor MALDONADO I GILI: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la doble comparecencia del director general-presidente de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, don Juan Ignacio Lema Devesa.

Intervengo en nombre de Convergència i Unió y en sustitución de la portavoz Montserrat Candini y quisiera empezar pidiendo disculpas por haberme incorporado un poco tarde a la comisión, lo que me ha impedido escuchar toda su información, aunque quizá quien debería pedir disculpas sea Iberia y no yo, porque desde hace tiempo los retrasos en los aviones del puente aéreo son reiterados. Podríamos decir metafóricamente que el puente aéreo se está convirtiendo en un Camino de Santiago aéreo, que sabes cuándo empiezas pero nunca cuándo llegas. Curiosamente hoy en Iberia, a través de la megafonía de los aviones, los pilotos excusan los reiterados retrasos y en AENA dicen que se deben a un problema de *slots* en Madrid. Quizá esto tenga algo que ver con la puesta en marcha de la ley de la que hablamos. No sé, doctores tiene la Iglesia y quizá usted nos los podrá aclarar.

Debido a mi incorporación un poco tarde a la comisión, quizá le pregunte sobre algún aspecto ya comentado, aunque no estará de más que lo vuelva a preguntar, sobre todo para que conste en el Diario de Sesiones la preocupación que tiene Convergència i Unió sobre la situación que se está creando. Creemos que se está viviendo una situación complicada. Sus explicaciones reiteran la preocupación que debemos tener todos —clase política, Administración y sector— y sobre todo nos preocupa lo que puede venir en un futuro.

Señor Lema, Convergència i Unió apoyó el decreto ley que anulaba el convenio laboral, muy generoso, de los controladores aéreos. Con esta fuerza moral, ahora hemos de denunciar que tenemos dudas de cómo se está aplicando la nueva ley. Creemos, señor presidente, que el Gobierno se está pasando de frenada. El proceso fue el siguiente: el ministro Blanco, con su habitual y locuaz oratoria, fue hábil y supo, en primer lugar, denunciar públicamente un

convenio que desde el punto de vista de la opinión pública, que desconocía, se definió como exagerado desde el punto de vista económico. Consiguió, en primer lugar, que la opinión pública conociera un convenio de antaño, que en algún aspecto, en este caso económico, pudiera parecer exagerado. En segundo lugar, su reiterada denuncia pública de la situación le hizo conseguir apoyos políticos —el nuestro en la votación de la nueva ley—, de los medios de comunicación, que denunciaban la situación existente, incluso de la opinión pública, que no entendía algunos aspectos que podían parecer exagerados. Esto le permitió aprobar esta ley, pero como decía antes, esta pasada de frenada nos puede conducir a un nuevo problema que no debería producirse, criminalizar la profesión de controlador aéreo. Y es que no basta solo con buenas palabras, con decir que son buenos profesionales, etcétera, porque siempre van a subyacer dudas sobre si cobran mucho y al cobrar ahora menos no rinden, y usted ha hablado de absentismo, etcétera, pero lo cierto es que entre todos, clase política y Administración, hemos de ser conscientes de que podemos criminalizar una profesión. A esto no debería llegarse porque es sabido que un solo árbol puede tapar un bosque, con lo cual no sería justo que los controladores aéreos tuvieran que ver criminalizada la labor que llevan haciendo desde hace muchos años, con mucha intensidad y muy bien.

El señor ministro hizo un trabajo de campo que le permitió llegar a la aprobación de la nueva Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicio y tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo. Pero una vez aprobada esta ley, yo diría que hay un antes y un después en las relaciones del Gobierno, de AENA con el sector de los controladores aéreos, con los sindicatos y con los profesionales en general. Sinceramente, nos preocupa mucho la actual situación y sobre todo el futuro de estas relaciones. Si no hay una actitud dialogante y negociadora por las dos partes —también por la suya, señor Lema—, creemos que la situación se puede complicar. Estamos de acuerdo, como usted ha dicho, en que hay que cumplir la ley. Este senador la votó favorablemente, con lo cual sería poco ético y nada correcto desde el punto de vista político decir que la ley puede suavizarse o que se puede pasar por ella de puntillas. Pero no. La ley hay que cumplirla, y más allá de eso hacen falta determinadas actitudes por parte de unos y de otros. En CiU requerimos también su actitud. No nos quedemos en que ya dialogaremos. Explíquenos qué es lo que se va a hacer realmente.

Por todo ello, Convergència i Unió pide datos fiables sobre la evolución del absentismo laboral de los controladores aéreos. Usted nos ha dado unas cifras escalofriantes, pero en un centro territorial se ha pasado de 22 bajas en el mes de enero a 55 en el mes de abril, y las cifras siguen creciendo. Yo he de ser sincero y por ello debo decir que es terrible oír hablar —se lo he oído al presidente de un ente— de una actitud anómala por la que el absentismo

laboral ronda un 30%. Algo pasa ahí. Pero vuelvo a decir que no se debe criminalizar al sector. Creo que ustedes tienen que coger el toro por los cuernos —digo esto a pesar de que soy antitaurino— para afrontar este problema de algún modo. Es decir, o se sientan a negociar con este sector, o si no, con medidas represivas laborales, jurídicas, etcétera, no lo solucionará nadie. Usted lo sabe puesto que su cargo es del más alto nivel y su buena gestión está más que comprobada. Usted sabe que solamente el diálogo, el diálogo y el diálogo lleva a la actitud, a la actitud y a la actitud. Repito que esta situación nos preocupa.

Han aumentado también los partes de incidencias producidos en la regulación del tráfico aéreo, lo cual también es preocupante. Y ¡cómo no!, ante el lógico y previsible aumento de tránsito en el período veraniego, hay que resolver esta cuestión tanto por motivos de seguridad, como ha dicho usted, como para evitar conflictos que puedan perjudicar al sector turístico, siempre tan importante para nuestra economía y más aún ahora en plena crisis económica. ¿Se imagina usted algún conflicto laboral, alguna situación no deseable en los meses de julio y agosto con los millones de turistas que nos visitan? Eso sería un terrible varapalo para la economía y sobre todo para el sector turístico.

Por tanto, señor presidente, creo que va a salir usted de esta comisión con una serie de deberes que le pone la clase política, y con ello no quiero decir que no esté usted haciéndolos, pero lo que le pedimos es más intensidad y por supuesto generosidad. Los controladores aéreos han sido públicamente denunciados por el ministro basándose en el convenio vigente de su profesión, un convenio que los controladores no hicieron ilegalmente ni a escondidas puesto que lo firmó en su momento el Gobierno.

Acabo ya, señor presidente. ¿Era exagerado ese convenio desde el aspecto económico? Sí. Nosotros votamos a favor de su disolución y de la nueva ley. Pero hasta aquí hemos llegado. Creo que ahora ustedes tienen que suavizar la situación, valorar la labor de los profesionales y sentarse a la mesa del diálogo porque si no, esos vientos pueden traer algunas tempestades.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Maldonado.

Por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés tiene la palabra el senador Muñoz.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: *Moltes gràcies.*

En primer lugar quisiera sumarme también a la bienvenida al señor Lema a esta Comisión de Fomento. Para evitar ser repetitivo intentaré ser breve ya que mis compañeros de otros grupos parlamentarios han sido muy claros y han entrado en muchos detalles.

Aprovechando su presencia hoy aquí, señor director general-presidente de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), quiero aprovechar, como senador que soy de la Entesa Catalana de Progrés —que como sabrá es un grupo parlamentario que coincide con el Gobierno catalanista de izquierdas de

la Generalitat de Cataluña—, para exponerle dos cuestiones relacionadas con dos planteamientos del Govern de la Generalitat. Ese Govern tiene una posición clara respecto a lo que debería ser la futura gestión descentralizada del aeropuerto de Barcelona, la que recoge el pacto nacional por las infraestructuras, un acuerdo entre los principales sectores económicos, sociales, políticos e institucionales de Cataluña sobre las infraestructuras que se necesitan para el desarrollo sostenible del país, el bienestar y la calidad de vida. El pacto dice, entre otras cosas, que se tiene que conseguir que la gestión del aeropuerto de Barcelona corresponda a un consorcio de mayoría pública participado en su órgano rector por la Generalitat de Cataluña, las administraciones locales, los agentes económicos y sociales más representativos y la Administración General del Estado. Y también dice que la parte catalana del consorcio debe tener en el órgano rector la posición determinante para adoptar cualesquiera de las siguientes decisiones establecidas: en materia presupuestaria, presupuesto anual; de explotación, política de inversiones; en gestión aeroportuaria, gestión del *slots*, establecimiento y modificación de tarifas; en servicios aeroportuarios, definición del régimen de concesión y prestación de servicios; en gestión de dominio público, infraestructuras, planificación de programación, planes estratégicos, planes directores, etcétera.

Y aparte de la gestión del consorcio del aeropuerto de Barcelona, la otra cuestión que se plantea en Cataluña en estos momentos se refiere a la desclasificación de los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell como aeropuertos de interés general y, en consecuencia, a su posible transferencia a la Generalitat de Cataluña. Estas son las dos cuestiones a las que me gustaría me respondiera.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el senador Gordo Pérez.

El señor GORDO PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradecemos al presidente y director general de AENA, señor Lema, su comparecencia, la tercera en menos de un año, en sede parlamentaria, y que, por otra parte, tiene el objetivo de informarnos —y entendemos que la información se ha de proporcionar en esta sede parlamentaria como se ha hecho en las anteriores—.

Nosotros valoramos muy positivamente su comparecencia en el día de hoy. No le vamos a poner nota, señor Lema, no tenga miedo. Ni tampoco vamos a dar grandes discursos doctrinales, porque para impartir doctrina hay que ser experto en la materia, y, al menos, el portavoz que les habla, aunque es ingeniero, se ha dedicado al mundo sanitario durante gran parte de su vida laboral, por lo que no se considera como tal, al igual que sus compañeros. Tampoco daremos grandes consejos mesiánicos. No es nuestro estilo. Pero sí lo es hacer un control y un seguimiento de la gestión para mejorarla.

Usted comparecía aquí en la presentación de los presupuestos de 2010 y definía un contexto del tráfico aéreo. Hoy, nos congratulamos de que los datos que ha presentado aquí durante el primer trimestre mejoran el transporte aéreo, la demanda y la importancia que tiene el turismo en aquel. Creo que es algo de lo que nos debemos congratular.

También fijaba entre los objetivos asegurar la viabilidad económico-financiera. Ha presentado una reducción de tasas y creo que conviene recordar que es mérito de AENA, porque ha sido valiente, junto con la propia política puesta en marcha por el Gobierno a través del Ministerio de Fomento, y ha tomado decisiones muy difíciles, dos de ellas entendemos que son valientes, como la modificación de la Ley sobre Navegación Aérea, conocida como la ley del ruido, o bien la ley que regula la prestación de servicios, la ley de controladores aéreos que, sin duda, están recogiendo en estos momentos los frutos.

Cuando se habla de una deuda del orden de los 12 000 millones, conviene recordar que esta tiene su origen, fundamentalmente, en inversiones como El Prat y el aeropuerto de Barajas —nada más y nada menos que seis más cinco, o sea, 11 000 millones—. Decisiones que tomaron otros Gobiernos y que el Gobierno socialista ha subrogado, porque tenemos voluntad de gobernar, como no puede ser de otra manera.

Quisiera formularle una primera pregunta. Cuando usted hizo la comparecencia de presupuestos, nos dio una cifra de aproximadamente 1853 millones de euros de inversión. ¿En qué medida el plan de ajuste ha afectado —si es que lo ha hecho— a esa inversión prevista que usted anunció en la comparecencia?

Por iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista tuvimos la oportunidad de debatir en el mes de febrero una moción sobre el Cielo Único Europeo que contó con el apoyo de todos los grupos. España preside durante este semestre la Unión Europea y ha manifestado la necesidad de impulsar las relaciones con otros países que están más allá del ámbito de la Unión Europea para potenciar y extender el cielo único. ¿Qué se ha hecho durante este tiempo?

También conocimos cómo se habían aplicado en el mes de julio pasado veintiocho medidas —de un paquete de veintinueve— que se iban a traducir en un ahorro de combustible y reducción de tiempos de vuelo, en el marco de un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Defensa, que usted ha enunciado en la reducción de rutas.

Nos gustaría conocer, asimismo, si los costes asociados al nuevo modelo europeo que, según se nos comentó en su momento, pueden llevar una reducción considerable, nos van a situar al mismo nivel que países como Estados Unidos o Australia, donde la reducción de costes ha supuesto entre un 30 y un 60%, y cómo se va a traducir esto en los billetes de avión.

En este sentido, y siguiendo con el Cielo Único Europeo, ¿qué plazos hay para abordar el calendario de las reformas asociadas al modelo de navegación aérea?

Entramos en otro tema también tratado aquí, como es el de la modificación de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea —la ley del ruido—, ley en la que, por cierto, nos hubiese gustado contar con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, como ocurrió en el Congreso, porque, a veces, señorías, da la sensación de que hay dos grupos parlamentarios populares en temas aéreos, el Grupo Parlamentario Popular del Congreso, que atiende a los intereses de los ciudadanos, y el Grupo Parlamentario Popular del Senado, cristalizado por su portavoz en esta materia. Esta es la sensación que nosotros tenemos.

Sin duda alguna, la ley del ruido, entrando en lo sustantivo, ha supuesto un nuevo marco jurídico claro que establece obligaciones precisas para el Estado, pero, sobre todo, garantiza la calidad acústica y da respuesta a la inseguridad jurídica, tanto de ocupantes y dueños como de los servicios ligados a infraestructuras. Evidentemente, esto ha supuesto un justo punto de equilibrio.

Por eso, como se habla de incrementos del 50% del ruido en el entorno de San Fernando, les diré que los japoneses tienen un dicho: hablar con datos verificados, porque si no, hablar por hablar es poco consistente. Sí. Acreditados y verificados. Porque en la tramitación parlamentaria hemos oído cosas que no se sustentaban y tengo que decirles que la información que nos proporciona hoy en esta comisión el presidente de AENA, para nosotros goza de todo el respeto y de toda la credibilidad, y, a veces, de lo que hemos oído aquí subyace que no es así. Por tanto, todo el respeto y toda la credibilidad, porque el presidente de AENA ha aportado aspectos positivos y ha reconocido algunos otros no tan positivos. Así pues, creo que es obligado respetar y dar validez a la información contrastada que, en este caso, presenta el señor presidente de AENA.

Si no se hubiese aprobado esta ley del ruido a la que me he referido, posiblemente hubiéramos tenido problemas muy importantes, mucho más dada la coyuntura económica. Hay que recordar que la cuarta pista del aeropuerto de Barajas supone una inversión de 6000 millones, con 45 000 puestos de trabajo. Pero también podría haber tenido una influencia directa negativa en la fusión de Iberia y British Airways.

Por tanto, responsabilidad con los intereses de los ciudadanos españoles, con el máximo respeto a las garantías de los que viven en el entorno. Por eso, hemos aprobado aquí una ley con el respaldo —voy concluyendo, señor presidente— de prácticamente todos los grupos, a excepción del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, que da respuesta a lo que quieren los ciudadanos y, sobre todo, garantiza la viabilidad y la creación de puestos de trabajo.

Por último, y para terminar, me voy a referir a los comentarios que se han hecho con relación a los controladores aéreos y, en concreto, a la ley reguladora. Es una ley valiente y absolutamente necesaria después del desastre del convenio del año 1999. Es una ley que rescata la organización y la dirección del tráfico aéreo. Permite mejorar la productividad y reducir costes —los controladores estaban trabajando 1200 horas en régimen ordinario, pero al

mismo tiempo, programaban sus turnos, sus horas, de tal manera, que, al final, las horas extraordinarias tenían un coste de casi tres veces el valor de la hora ordinaria—. Tengo que recordarles que un controlador por término medio venía cobrando 300 000 euros. Yo no sé a quiénes defienden, son pocos los españoles que pueden ganar 300 000 euros. Por lo tanto, es una ley que, como ha expresado el presidente, va a permitir reducir las tasas un 15%.

Quisiera preguntar al señor presidente qué valoración hace hasta el momento de la puesta en desarrollo de esta ley. Usted ha dado una serie de indicaciones y me parece que es un desarrollo ordenado. Sin embargo, me sorprende el síndrome respecto a los controladores que ha puesto de manifiesto el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Parece que usted está aquí ejerciendo más un papel de líder sindical que de senador para la defensa de los intereses... Sí, sí, ríase, señor Burgos, pero es la realidad. También tuvimos oportunidad de verlo en su intervención en el Pleno, no sé si hablaba usted para la CLAC en aquel momento. Lo cierto es que aquí es necesario hacer una defensa de los intereses de todos los españoles, y nosotros no defendemos ni a sindicatos, ni a despachos que defienden a los controladores, bajo ningún concepto. Nosotros avanzamos y trabajamos para que los controladores hagan su jornada laboral, para que no acumulen más horas de las necesarias y hagan sus descansos, porque eso sí que puede crear algún otro problema asociado y, sin duda, no se puede crear alarma social.

Señorías, yo también he sido director de recursos humanos del Insalud. Lo digo porque el portavoz ha hecho una referencia a la organización sanitaria. ¿Qué se puede pedir a AENA más que establezca lo que nosotros llamamos en el sistema sanitario un correturnos?, y un correturnos reservas, es la mejor garantía. Ustedes conocen, o al menos los que han trabajado en el sector sanitario, que cuando se desarrollan mejoras o reformas que limitan o reestablecen la organización del trabajo corrigiendo excesos, siempre hay un momento inercial. Esto lo digo en relación con el absentismo. El absentismo, que es una asignatura en la que habrá que trabajar con ahínco, tiene toda su lógica. Al menos los que hemos participado o hemos dirigido centros sanitarios y el sistema sanitario sabemos que es una organización muy parecida, con algún matiz, y siempre que hay un freno inercial, la inercia lleva a esa organización y a los recursos humanos a presentar resistencias para adaptarse a la normativa establecida.

En este caso es una absoluta necesidad. Por tanto —con esto ya concluyo—, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, le pido que profundice, que trabaje en esa dirección porque, sin duda el presidente de AENA y director general ha demostrado durante este tiempo una enorme eficacia y que tiene una hoja de ruta, tanto usted como su equipo han demostrado ser unos excelentes gestores. Gracias, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y, si me lo permiten, también en nombre de todos los españoles.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Finalmente, en turno de portavoces, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Burgos.

El señor BURGOS PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Lema, me va a disculpar usted si utilizo un poco de tiempo para responder al senador Gordo. Muy mal tiene que andar de información para definir como doctrinales y mesiánicas determinadas intervenciones, que entiendo que el señor Lema habrá sabido apreciar. En todo caso, este grupo parlamentario siempre prepara intensamente las comparecencias de esta comisión. Por tanto, si usted no se las ha preparado, tiene poca información y cualquier cosa le parece doctrinal, es su problema.

En segundo lugar, no hay peor mentira que la verdad a medias: Poncio Pilato, fue crucificado, muerto y sepultado y resucitó al tercer día. Pues si usted coge una parte, efectivamente El Credo dice eso, pero, claro, ese no es en absoluto su sentido. Se lo vuelvo a decir, señoría, no hay peor mentira; muy mal tienen que estar ustedes con su desgobernado, que estamos sufriendo todos los españoles, para tener que decir medias verdades como grandes mentiras en este asunto. *(El señor Gordo Pérez: Demagogia)* Y no me interrumpa que yo no le he interrumpido a usted, señoría, porque demagogia la suya, ¿entiende? No puede decir que ustedes son los que defienden a los ciudadanos con la que está cayendo. No lo puede decir de ninguna manera. Eo en primer lugar.

Y en segundo lugar, no lo pueden decir respecto a la Ley del Ruido, porque lo que garantiza la Ley del Ruido es que se puede hacer todo el ruido que sea, y cuando haya un plan de acción, el ruido se someterá al umbral... *(El señor Gordo Pérez pronuncia palabras que no se perciben.)*

¿Señor presidente?

El señor PRESIDENTE: Señoría, entiendo que le corresponde el derecho a responder a las afirmaciones del anterior portavoz. Le estoy dejando expresarse, pero, dicho esto, quisiera hacer una reflexión para la comisión. Las comparecencias son para referirse a lo expuesto por el compareciente y pedir las aclaraciones pertinentes. La Presidencia de esta comisión ha sido tradicionalmente generosa en cuanto al contenido de las intervenciones y, también, en los tiempos, pero creo que lo que nos interesa a todos es que todos nos ciñamos al asunto y hagamos un ejercicio de autorregulación. Creo que los comparecientes siempre han aportado informaciones muy importantes para los trabajos de esta comisión y para los intereses de los españoles y, precisamente, por ello debemos aprovechar su comparecencia. Creo que nos deberíamos centrar en eso.

Y ahora pido que atendamos a la intervención del señor Burgos con el mismo respeto que hemos atendido al resto de los portavoces.

Tiene la palabra para continuar.

El señor BURGOS PÉREZ: Muchas gracias por su intervención, señor presidente. Por eso también le pedía disculpas al señor Lema, y le decía que nada más iba a dedicar un momento a responder a algunas insensateces del portavoz socialista.

Hay algunas cuestiones que le quería seguir planteando, señor Lema. La primera es que entiendo los esfuerzos que hace, pero vuelvo a insistir —también ha insistido el senador Maldonado— en que son insuficientes. Yo le pido que aborde el asunto del ruido en el aeropuerto de Barajas y que se reúna usted personalmente con los controladores. Le pido que se reúna usted, no me voy a reunir yo porque no tengo nada que negociar con ellos, salvo escuchar porque, naturalmente, escucho a todo el mundo.

En segundo lugar, le pido que, como sucede en su nota de prensa, no se digan medias verdades. Explíqueme usted cuál es el 20%, aun sabiendo que en un momento dado y puntualmente un tercio de la plantilla de Alicante no está disponible —y entiendo su preocupación, señor Lema—; en todo caso, explique claramente cuál es ese 20% en el tiempo total de los controladores.

No hemos hablado nada de plantillas nuevas. Desde el año 2004 se han convocado 300 puestos de controladores —creo que son exactamente 301—, aproximadamente 300 son los nuevos puestos de controladores que se han ofertado. Hubo una convocatoria en febrero de 2004, que ya ha mencionado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, pero, en todo caso, 300 controladores. Yo no sé si esta cantidad es suficiente para la tasa de recambio que necesitamos, pero, en general, parece que es insuficiente. Usted no se ha referido a ello y, por lo tanto, le ruego que me conteste en el último turno, si hace el favor —o, si no, me lo hace llegar por escrito—, cuáles son las previsiones sobre oposiciones.

Entiendo que estamos en una situación compleja y que cuesta adaptarse, pero cuando hay una dificultad de adaptación tiene que haber un esfuerzo mayor por parte de todos para intentar llegar a un acuerdo porque, si no, se dan vías de escape que nadie queremos. Usted no las quiere, yo tampoco, ni las quieren los ciudadanos, como sucede con un tercio de las bajas en Alicante, un 20% de las bajas en general, o las bajas a las que se ha referido en la torre de control de Barajas. No las queremos nadie, pero las situaciones de conflicto, de estrés, de presión que siguen en depresión no son buenas. ¿Por qué? No me diga algunas verdades a medias, señor Lema, se lo digo con todo el respeto, pero no me las diga, porque cuando se ha referido usted a los seis meses en el caso de desplazamiento de un controlador y cómo baja el tiempo medio, naturalmente baja el tiempo medio, pero de todos los controladores, no baja el tiempo medio del controlador que no se ha desplazado. Por tanto, no deberían hacerse algunas matizaciones para llevar el ascua a una sardina porque no son buenas para realmente, con los pies en el suelo, intentar un diálogo que todos necesitamos que sea razonable, sensato, prudente y decidido. Todos lo necesitamos, señor Lema.

Se han producido más incidentes alfa, once. Me refiero aquí exclusivamente a los incidentes alfa como tales. Se han producido en mayor medida que en el año anterior y AESA podrá visualizar en la grabación de la pantalla de radar, es decir, en el video del radar.

Nada de esto es bueno, nada de esto es bueno, señor Lema, y va pasando el tiempo. Evidentemente, usted habla de la planificación, y claro que cuando uno planifica y otros planificaban de otra manera hay un período de adaptación. Pero hay demasiada irritación, señor Lema, como para no escucharla, hay demasiado agravio como para no escucharlo, y, por lo tanto, es necesario un esfuerzo porque hay una sensación —se lo ha dicho también el señor Maldonado— de que las cosas están dando el pendulazo para el otro lado y cuando vuelvan nos pueden arrastrar a todos. Pongamos sensatez, pongamos prudencia, pongamos diálogo, diálogo, diálogo, diálogo, entendiendo que no es fácil en algunas circunstancias, pero intentémoslo porque el tema lo requiere. Pero, señor Lema, sobre bases verdaderas. No puede sacar una nota de prensa en la que dice además que el 20% está de baja, porque si el 20% de la plantilla está actualmente de baja... ¿Está actualmente de baja, señor Lema, el 20% de la plantilla? ¿De los 2400 controladores que hay 480 están de baja? No juguemos con cartas marcadas, juguemos realmente tendiendo la mano, señor Lema.

Ha habido momentos —y lo tengo constatado, señor Lema— en que no ha habido doce horas de descanso, no las ha habido, y lo tengo constatado. Entonces, que genéricamente se cumple la ley es una cosa, y que constantemente se cumpla la ley, es otra. Por favor, vigile esta situación, entre otras cosas, porque en su propia nota de prensa usted dice que trabajan doscientas horas al mes. Yo he hecho guardias toda mi vida y trabajaba una media de cincuenta y cuatro horas a la semana, un 50% más que cualquier funcionario normal, cincuenta y cuatro horas a la semana; doscientas horas mensuales son casi cincuenta horas semanales, señoría, una barbaridad, se lo digo yo: me dolía el alma, me dolía el cuerpo, me dolía todo, como para mantener la atención. Después de una guardia se está muy mal, se está muy mal y se está con una capacidad de atención disminuida. Por lo tanto, en su propia declaración, señor Lema, nota de prensa de AENA: doscientas horas.

Voy terminando ya, presidente, porque ha sido usted muy amable. Creo que debe haber una distinta cultura. Nos hemos referido reiteradamente, y todos la queremos, a pesar de las inventivas del portavoz del Grupo Socialista, todos queremos esa justa cultura, todos queremos una cultura razonable, todos queremos una cultura amable; justa cultura en la seguridad aérea, y queremos una justa cultura y un justo reparto de cargas también en todos los demás sectores, en el problema del ruido y en el de los controladores aéreos.

Yo no represento a ningún bufete —y lo niego— ni represento ningún interés ni represento a ningún sindicato, no los represento, y me parece una falacia —una falacia— lo que ha dicho el portavoz socialista. Dicho esto, creo que debemos trabajar en una justa cultura, en una sensatez, y le pido a usted, señor Lema, que se ponga manos a la obra. No es buena la situación que tenemos.

Por último, Ryanair. Ryanair se quiere instalar ahora en Barcelona, se ha desinstalado de Granada y sabemos un

poco cómo juega. Lo que le quiero pedir es que, por favor, informe a este grupo parlamentario de las actuaciones con Ryanair y le pido la más justa equidad, no le pido otra cosa; el más justo equilibrio, lo que dé a una compañía déselo a todas, a todas, sin artimañas, sin otros mecanismos, los que sean.

Por tanto, le pido equilibrio, sensatez, sentido común, justicia, cultura de justicia y le deseo también mucha suerte. Entiendo que no tiene usted una tarea fácil, soy plenamente consciente de ello, pero créame también que tengo la sensación, con todo el respeto, de que va pasando el tiempo y que hay algunas cosas que se van dejando estar. No sé en septiembre, cuando pida la convocatoria —porque tengo pendiente otra convocatoria pedida al secretario de Estado—, cómo va a venir usted: si de una cosa —según fuentes bien informadas— o de otra. En todo caso, le deseo suerte en su camino y que deje esta empresa en la que usted tiene responsabilidad actualmente de una forma sensata, que todos esperamos que lo haga.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Finalmente, para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el compareciente.

El señor DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (Lema Devesa): Muchas gracias, señor presidente.

En respuesta a algunas dudas del señor Maldonado, su señoría puede estar seguro de que estamos aplicando la ley con todo rigor, con todo cuidado y con toda transparencia. Eso es lo que le puedo decir. Estamos aplicándola con todo rigor, con todo cuidado y con toda transparencia y, repito lo que dije antes, con una disposición absoluta y sin condiciones para negociar aquello que la ley permita. Es decir, creo que no nos hemos pasado de frenada, porque la ley se cumple o no se cumple, y nosotros vamos a cumplirla.

Repito, ¿cuál es nuestra actitud? Puedo traerle alguna carta que he mandado, hasta las comunicaciones con el USCA, y los mensajes que estamos mandando constantemente son de absoluto diálogo; pero, repito, dentro de la ley. No quisiera parecer exagerado, pero si me permiten, en estos momentos es posible que el sindicato de controladores, incluso quizá el colectivo, se queje. Efectivamente, antes un portavoz decía que en los cambios hay una inercia, y es verdad, hay una inercia y el colectivo de controladores tiene que mentalizarse de que la situación es nueva. Estaba acostumbrado a una situación que, desde mi punto de vista, era un verdadero disparate: el salario medio, como decíamos aquí, en el año 2008 fue de unos 334 000 euros, en el año 2009 fue un poco menos, unos 320 000 euros, y ahora va a pasar a 200 000 euros, que es casi diez veces el salario medio de este país. Creo que no se pueden quejar de que estemos con una actitud de persecución cuando a alguien se le va a pagar 200 000 euros.

Y en cuanto a las condiciones de trabajo, repito, llevamos el más estricto control del cumplimiento de los tur-

nos, de los descansos, etcétera —me pasan una nota que dice que el tiempo mínimo de descanso es de diez horas en servicio nocturno y en un servicio entre turnos diurnos—. Lo estamos siguiendo con rigor. Exigimos que se cumplan los tiempos de descanso; tenemos noticias de que antes se agrupaban para después tener más tiempo libre, pero ahora no lo permitimos, es decir, que si se tiene que descansar el 25%, que se descansen el 25%.

Repito, no quiero exagerar, pero me parece que estamos un poco ante el síndrome de la princesa del guisante: ya conocen el cuento, estaba acostumbrada a tanto, que cuando a la princesa le ponen debajo de veinte colchones un guisante no duerme en toda la noche porque le molesta. Es decir, AENA no tiene en absoluto —y lo digo con toda claridad y rotundidad— ningún ánimo de persecución ni de satanización del colectivo de controladores. El colectivo de controladores es vital para el funcionamiento de la navegación aérea. Yo digo muchas veces, y lo digo aquí, en esta Cámara, que creo que en general es un colectivo serio y responsable; otra cosa es, a veces, el comportamiento de su sindicato, de sus representantes, porque ahí discrepamos.

Repito, se está aplicando la ley, creo que no nos hemos pasado de frenada, y reitero aquí nuestra disposición a negociar, dentro de la ley, sin condiciones y de manera sincera y transparente todo lo que haya que negociar. Y no se olviden de que ganaban 350 000 euros de media, pero van a ganar 200 000 euros de media, que es casi diez veces el salario medio de este país. El otro día leí un artículo que se titulaba «Cartas desde Guantánamo», y decía una controladora: La esclavitud se abolió hace tiempo, ya no nos llega el salario para los gastos corrientes. Si 200 000 euros no llegan para los gastos corrientes, no sé qué pasará con el 99% de los ciudadanos de este país. Y eso hay que tenerlo en cuenta.

Como resumen: diálogo incondicional —y así se lo estamos transmitiendo—, pero cumpliendo la ley y garantizando el derecho del ciudadano a volar de manera continua y sin sobresaltos.

Con respecto a las preguntas del señor Muñoz, lamento no poder contestarlas porque el modelo lo presentó el ministro en el Parlamento, allí adquirió sus compromisos —creo recordar que era que antes de que terminara el período de sesiones el Gobierno mandaría un anteproyecto de ley—, y en ello se está. Supongo que el ministro de Fomento contestará a sus preguntas, señor Muñoz.

En cuanto a las preguntas del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista sobre el plan de ajuste, he de decir que, dado que había muchos compromisos, el ajuste con respecto a los 1853 millones de euros destinados para este año va a ser leve, del orden de unos 130 millones de euros; por tanto, no se anulan obras sino que las que consideramos menos urgentes las vamos a aplazar.

En los ajustes que hemos llevado a cabo, quiero dejar constancia de que hemos respetado siempre dos cosas: la seguridad y la capacidad; es decir, no hemos retrasado ni reordenado ninguna obra que pueda afectar a la seguridad o a la capacidad del aeropuerto.

En cuanto al calendario para la reforma de la navegación aérea, he de señalar que, en cuanto al AFIS, las acciones más importantes se han puesto en marcha. Como he dicho anteriormente, esperamos que a finales de julio —son datos aproximados— pueda estar instalado el AFIS de La Gomera; quizá, si AESA aprueba los estudios de seguridad, sea para finales de septiembre; y en el caso de Huesca y Logroño, a principios del año 2012.

Con relación a los servicios de dirección por plataforma que realice el propio aeropuerto, esperamos que en Madrid esté en el primer trimestre del próximo año, y en Barcelona, en el segundo; y la apertura de las torres a los suministradores privados, como he comentado, oscilará entre diecinueve y treinta y tres meses.

Algún senador me ha preguntado por el número de controladores que tenemos previsto. Pues bien, hemos evaluado las necesidades de controladores para los próximos años y los datos —pueden sufrir alguna variación, pero muy poca, son aproximados— señalan que en el año 2011 tendremos necesidad de 84 controladores nuevos, como consecuencia de tres factores: por pasar al retiro al cumplir los 57 años; por incremento de tráfico, y por otro que vamos a analizar, y es la aplicación de la orden ministerial de competencia lingüística. Es decir, cada cierto tiempo es necesario comprobar si cumplen el requisito de saber inglés perfectamente, pues hay algunos que es posible que no lo cumplan y, por distintas circunstancias, no puedan reciclarse.

Por tanto, según los datos que poseo, en el año 2011 se necesitarán 84 controladores; en 2012, 86; y en 2013, 125. En cuanto a incorporaciones internas, 57 controladores, como consecuencia de los que quedan libres al instalar el AFIS, y los que quedan libres por los servicios de dirección de plataforma. Y en cuanto a incorporaciones externas, en el año 2010 serían, en principio, 47, que es una promoción que está en la escuela de SENASA y terminará ahora en el mes de julio; en el año 2011, 57, parte de una promoción de nuevos controladores que prevé formar, que terminará también a final de año o principios del próximo; en el año 2012, 72; y en el año 2013, 127. Es decir, tenemos previsto cubrir las necesidades de controladores temporalmente, bien con los internos que liberamos como consecuencia de la introducción de AFIS y del servicio de dirección de plataforma, o como controladores externos, que está formando AESA.

Respecto a los demás, repito lo mismo: diálogo, diálogo y diálogo sin condiciones, eso lo tenemos, y a la vez pido al colectivo de controladores: ley, ley y ley, sin condiciones también; es decir, diálogo en todo lo que permita la ley, sin ninguna duda.

En cuanto a Ryanair, he de señalar que tiene previsto volar en el aeropuerto de Barcelona, y le aseguro que las condiciones que se le exigen son exactamente iguales a las de cualquier otra compañía de bajo coste. Como usted sabe, en el aeropuerto de Barcelona el T-1 ha sido diseñado con un concepto de *hub*, y ahí es donde se ubican las compañías con alianzas capaces de generarlo, que son las que actualmente operan allí; y las compañías que no tie-

nen esa capacidad porque no tengan una alianza o porque no tienen esa estrategia, las estamos ubicando en el antiguo terminal T-2, que es donde está EasyJet, Air Berlin y ahora Ryanair. Esta última nos pidió que la ubicáramos en el T-1, y le hemos dicho que no por una razón, no porque le tengamos filia ni fobia, sino porque no cumple las condiciones que exigimos para que una compañía esté en el T-1, y es que sea una alianza que esté dispuesta a desarrollar un *hub* en el aeropuerto de Barcelona. Nos han pedido una serie de condiciones a las que tuvimos que decir que no, como, por ejemplo, que rebajáramos las tarifas o que les permitiéramos bajar sin utilizar pasarela. Pero, repito, se le exige las mismas condiciones que al resto de compañías que van a ese terminal y, si las cumplen, lógicamente, a Ryanair o a cualquier otra compañía no le podemos impedir —todo lo contrario— volar en el aeropuerto de Barcelona.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias por sus respuestas y por su comparecencia.

A continuación, si no tienen inconveniente, vamos a suspender tres minutos la comisión para despedir al compareciente, y la reanudaremos con el siguiente punto del orden del día. (*Pausa.*)

DICTAMINAR EL PROYECTO DE LEY SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA EN ESPAÑA (Número de expediente 621/000049).

El señor PRESIDENTE: Señorías, a continuación corresponde debatir el informe de la ponencia sobre el proyecto de ley sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España.

A este proyecto de ley se han presentado 23 enmiendas y vamos a comenzar por la defensa de las enmiendas según el orden en que han sido presentadas. Para aligerar el debate, pediría a sus señorías que utilicen el turno de portavoces para manifestarse con relación a las enmiendas del resto de los grupos. En consecuencia, vamos a consumir ahora un primer turno para que cada grupo defienda sus enmiendas y después abriremos un turno de portavoces para que cada grupo se manifieste respecto a las enmiendas del resto.

Con este criterio, corresponde la palabra al portavoz del Grupo de Senadores Nacionalistas para defender las enmiendas números 1 a 11.

Tiene la palabra el senador Pérez Bouza.

El señor PÉREZ BOUZA: Muchas gracias, señor presidente.

Haciendo caso de la recomendación del presidente, voy a aligerar más el debate. Doy por defendidas las enmiendas presentadas por el Grupo de Senadores Nacionalistas y votaré en contra del resto de las enmiendas presentadas por los distintos grupos, porque estoy en sustitución del portavoz de nuestro grupo en esta comisión y, por lo tanto, no las he visto y no tendría criterio para votar en sentido

positivo o abstenerme. Así pues, votaré en contra con el único ánimo de que puedan ser debatidas en Pleno.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Pérez Bouza.

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés mantiene viva la enmienda número 12.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Muñoz.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: *Moltes gràcies.* Muchas gracias, señor presidente.

Doy por defendida mi enmienda.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Para la defensa de las enmiendas números 14 a 23, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, tiene la palabra el senador Maldonado.

El señor MALDONADO I GILI: Muchas gracias, señor presidente.

Haré caso yo también de su ruego e intentaré ser breve, pero, en aras de que quede constancia en el *Diario de Sesiones*, además de darlas todas por defendidas y esperando que podamos defenderlas en el Pleno, diremos que todas ellas son de ámbito competencial y, por tanto, nos gustaría que fueran aprobadas, ya que, en caso contrario, estas actividades cartográficas afectarían a nuestras competencias estatales.

Estas enmiendas son relativas a dos aspectos. Unas son en coherencia con el Estatuto de Cataluña, tristemente recurrido por el Partido Popular —por tanto, ahí está el recurso, pero nosotros y el Gobierno de Cataluña tenemos el Estatuto en marcha y, por tanto, creemos que hay que respetarlo, porque, hasta que no se diga lo contrario, ha sido aprobado por el pueblo de Cataluña—, y algunas de ellas se presentan en coherencia con el informe del Consejo de Estado, atendiendo a una regulación excesiva de esta materia, que se puede diferir al reglamento.

Por tanto, ya sea por el Estatuto de Cataluña o por el informe del Consejo de Estado, las damos por defendidas y nos gustaría tener el apoyo de los dos grupos mayoritarios, porque últimamente estamos viendo que tanto en el Senado como en el Congreso y con respecto a las leyes que se presentan se está lapidando y rebajando de una manera sibilina el techo competencial de Cataluña.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Madonado.

Tal como les había anunciado, pasamos ahora al turno de portavoces.

¿Senadores Nacionalistas? (*Denegaciones.*)

¿Grupo de Convergència i Unió? (*Denegaciones.*)

¿Entesa Catalana? (*Denegaciones.*)

En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Gordo.

El señor GORDO PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero manifestar nuestra posición, en nombre del Grupo Socialista.

Tanto las enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas como las de Convergència i Unió son las mismas y ya han sido suficientemente debatidas en el Congreso. Por tanto, nuestro grupo va a mantener la misma posición que se mantuvo en el Congreso.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz.

El señor MARTÍNEZ IZQUIERDO: Buenos días.

Gracias, señor presidente.

Señorías, exactamente igual que el portavoz del Grupo Socialista, que ha dicho que va a mantener lo que ya dijo en el Congreso de los Diputados sobre el informe de la ponencia, el Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo con el texto, y en el Pleno decidiremos si ampliamos esta información.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martínez.

De acuerdo con el artículo 116 del Reglamento, no corresponde ahora votar las enmiendas, sino el informe de la ponencia en su conjunto. El informe incluye la enmienda número 13 que ha sido incorporada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor PÉREZ BOUZA: Señor presidente, pido la palabra para una cuestión de orden.

El señor PRESIDENTE: La tiene su señoría.

El señor PÉREZ BOUZA: ¿Se puede votar favorablemente el informe de la ponencia y mantener vivas las enmiendas para el Pleno?

El señor PRESIDENTE: Por supuesto.

Votamos ahora el informe de la ponencia y, después, cada grupo actuará como crea conveniente en cuanto a enmiendas o votos particulares.

Sometemos a votación el informe de la ponencia. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado el informe de la ponencia y, en consecuencia, este se convierte en dictamen de la comisión.

Para la presentación de este dictamen en el Pleno cabe designar ahora a un miembro de la comisión para que lo lleve a cabo. (*Varios señores senadores: Que sea el señor presidente.*) Ha sido designado el presidente de la comisión para presentar el dictamen ante el Pleno.

DESIGNAR PONENCIA QUE INFORME EL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL (Número de expediente 6217000051).

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto tercero del orden del día, que ha sido añadido al comienzo de la sesión: Designación de la Ponencia para la Ley de Puertos.

Por el Grupo de Senadores Nacionalistas, tiene la palabra el senador Pérez Bouza.

El señor PÉREZ BOUZA: El señor Anasagasti.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el senador Maldonado.

El señor MALDONADO I GILI: Por el Grupo de Convergència i Unió, la senadora Candini i Puig.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Entesa Catalana de Progrés, tiene la palabra el senador Muñoz.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: Yo mismo, Pere Muñoz Martínez.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Gordo.

El señor GORDO PÉREZ: Por el Grupo Parlamentario Socialista, los senadores Abreu Expósito y Fidalgo Areda.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Gordo.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ortiz Pérez.

El señor ORTIZ PÉREZ: Por el Grupo Parlamentario Popular, don César Antonio Rico Ruiz y yo mismo, Juan José Ortiz Pérez.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Recuerdo a los portavoces y a los miembros de la Mesa que, una vez finalizada la sesión, tenemos reunión de Mesa y Portavoces.

Señorías, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las trece horas y cuarenta y cinco minutos.

Edita: © SENADO. Plaza de la Marina Española, s/n. 28071. Madrid.
Teléf.: 91 538-13-76/13-38. Fax 91 538-10-20. <http://www.senado.es>.

E-mail: dep.publicaciones@senado.es.

Imprime: ALCAÑIZ-FRESNO'S - SAN CRISTÓBAL UTE
C/ Cromo, n.º 14 a 20. Polígono Industrial San Cristóbal
Teléf.: 983 21 31 41 - 47012 Valladolid

af@alcanizfresnos.com.

Depósito legal: M. 12.580 - 1961