



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

04 SEP. 2024 11:44:18

Entrada **36770**

Proposición no de Ley en Pleno

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	162-Proposición no de Ley ante el Pleno.

Fdo.: Cristina VALIDO GARCÍA
Portavoz adjunta



Congreso de los Diputados

Cristina Valido García
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Mixto a instancia de la Diputada Cristina Valido García de Coalición Canaria, de conformidad con lo previsto en el Reglamento del Congreso de los Diputados presenta la siguiente **Proposición no de Ley sobre la paralización definitiva de la privatización de las Torres de Control de AENA y eliminación del Sistema AFIS en los Aeropuertos de AENA de El Hierro y La Gomera**, para su debate en Pleno.

Madrid, 4 de septiembre de 2024



Congreso de los Diputados

Cristina Valido García
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PRIVATIZACION DE LAS TORRES DE CONTROL DE AENA EN PERJUICIO DE ENAIRE

El 9 de febrero de 2023 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sometió el Proyecto de Orden Ministerial por el que se determinan los aeropuertos gestionados por AENA S.M.E, S.A., para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo al trámite de información pública.

Por parte de **APROCTA (Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo)**, de **USCA (Unión Sindical de Controladores Aéreos)**, **SPICA (Sindicato Profesional Independiente de Controladores Aéreos)**, **ENAIRE Entidad Pública Empresarial, Gobierno de Canarias**, etc., se presentaron alegaciones contra ese proyecto que, al no contar con el apoyo de los socios del Gobierno, ha sido paralizado, que no desechado para siempre tal como responden a una pregunta de esta Diputada de Coalición Canaria por la provincia de Tenerife, en concreto el Gobierno dice: ***“en la actualidad, tras recabar las alegaciones de todos los interesados y haber procedido a su análisis, se ha abierto un periodo de reflexión sobre el procedimiento”*** (sic).

Entre las razones que alegaban los actores antes indicados se señalan las siguientes de **APROCTA (Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo)** que es un **excelente resumen de todas ellas** y que deseamos transcribir en esta Proposición No de Ley para que pueda ser aprobada por el Congreso de los Diputados.

Con relación a las alegaciones jurídicas: una falta de acceso al expediente que impide las pruebas e informes que sirven de fundamento al Proyecto de Orden Ministerial lo cual genera indefensión a los actores respecto de sus derechos e intereses legítimos. Este proyecto además no está motivado de modo suficiente como legalmente se exigen a los actos administrativos por los que se limiten derechos subjetivos o intereses legítimos.



Entre las alegaciones relativas al interés general se destaca las siguientes:

1. Es importante que el controlador aéreo disponga de una **independencia** suficiente para tomar, sin miedo a represalias injustificadas, aquellas decisiones necesarias para la **seguridad aérea**, aunque sean contrarias a las instrucciones empresariales o a las peticiones del cliente.

Conocemos casos, **incluso en Canarias**, en los que controladores aéreos han sufrido persecuciones inaceptables, llegando a ser despedidos improcedentemente por primar la seguridad frente a criterios económicos. No es suficiente con que los juzgados les den la razón a posteriori, sino que debe garantizarse su independencia en el momento en que la seguridad está en riesgo. En este sentido, la **condición de empleado público de los profesionales de ENAIRE, Entidad Pública Empresarial garantiza su necesaria independencia y asegura la primacía del interés general en la prestación del servicio.**

2. La aviación y el turismo son sectores esenciales para nuestro país y **para las Islas Canarias en particular**, por lo que debería contar, al igual que otros Estados de nuestro entorno, con una **estrategia de aviación** que guíe a las administraciones a la hora de desarrollar el modelo de gestión de los servicios de navegación aérea. La estrategia debería abordar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de nuestro sector y fijar sus retos globales a medio y largo plazo, **poniendo en valor la importante red de instalaciones y servicios de Navegación Aérea y todo el personal ATC y de Mantenimiento de ENAIRE.** Los Técnicos de Mantenimiento de ENAIRE contando las posiciones de control de los Centros de Control del Tránsito Aéreo y Torres y sin incluir los sistemas de Energía controlan unos 1400 equipos/sistemas de unos 305 modelos distintos. No hay empresa en España que pueda competir técnicamente con la experiencia de los trabajadores de Mantenimiento de la empresa Estatal ENAIRE.
3. Los Servicios de Tránsito Aéreo (los **"STA"**) son actividades críticas,



realizadas desde **infraestructuras críticas**, mediante tecnologías críticas y utilizando información sensible, especialmente en lo que se refiere al transporte, la industria aeroespacial y la **defensa nacional**. Por ello, son varias las cautelas que la administración debería tomar al proponer su liberalización, especialmente en los cinco aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto (**Gran Canaria, Málaga, Santiago, Palma y Tenerife Norte**).

4. Los Estados de nuestro entorno reservan para su **sector público** nacional la prestación de los STA de aeródromo en los aeropuertos de cierta entidad, debido a su criticidad, continuidad y a la afectación a la seguridad. **Los aeropuertos de las Islas Canarias deben ser para el sector Estatal por medio de ENAIRE Entidad Pública Empresarial**. Por otra parte, tampoco parecería sensato aplicar un **modelo no recíproco** en el que los proveedores extranjeros pudiesen prestar STA en aeropuertos españoles mientras que a los proveedores españoles no se les permite prestar servicios en el extranjero.

Alegaciones relativas a **aspectos económicos**:

5. Los STA de aeródromo no son servicios aeroportuarios auxiliares, sino que forman parte del núcleo del negocio aeroportuario y están intensamente relacionados con la **seguridad aérea**. A pesar de lo que pudiera parecer, no suponen una cantidad importante en la partida de costes regulados de AENA, S.A. pues en 2022 ascendieron al 6,7 %, cantidad semejante a los gastos de limpieza y conservación (5,4 %), tributos (4,8 %) o seguridad física (4,3 %) y muy inferiores a los costes previstos de los servicios de pasajeros (39,7 %), aterrizaje (18,6 %) o seguridad física (14,8 %).
6. A modo de ejemplo, una hipotética reducción de los costes por la prestación de STA de aeródromo en un 10 %: **(i)** influiría únicamente en una **rebaja teórica del 0,67 %** de las tarifas aeroportuarias (10 % del 6,7 %); **(ii)** tardaría **tres años** en repercutirse en la tarifa aeroportuaria, ya que el mecanismo requiere disponer de las cuentas de los dos ejercicios anteriores; **(iii)** esa reducción de coste sería **una variable más** en una serie de ecuaciones en las que se tienen en cuenta otros muchos factores que pueden rebajar o incluso elevar la



tarifa, como ha sucedido en las ocasiones anteriores; y **(iv)** esa influencia teórica, no significativa y demorada ligada al abaratamiento en un servicio esencial relacionado con la **seguridad aérea** llegaría al operador aéreo (la **compañía aérea**) pero no necesariamente al usuario final (el **pasajero**).

7. La liberalización de los STA en los aeropuertos con más tráfico e ingresos de la red de ENAIRE determinaría el **aumento del coste unitario** en los aeropuertos restantes, lo que desencadenaría el **deterioro de la calidad** (en un intento de reducir el coste) **o el incremento de las tarifas aeroportuarias**, que serían soportadas por las compañías aéreas, cuyos billetes pagan los pasajeros. En efecto, se propone la privatización de los STA en varios de los aeropuertos más **rentables** y el mantenimiento de la red pública en los aeropuertos **deficitarios**.
8. La liberalización ocasionaría ineficiencias derivadas de las **duplicidades** generadas al vaciar parcialmente la actividad en las dependencias donde se prestan STA de aeródromo de aproximación (Málaga, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Bilbao y Santiago), cuyos costes soportarían las compañías aéreas, cuyos billetes pagan los pasajeros.
9. La liberalización de los STA ocasionaría unos **importantes costes adicionales** relacionados con la segregación de las dependencias, la construcción de infraestructuras, la formación de los profesionales, la elaboración de documentos y un importante excedente de personal que generaría ENAIRE Entidad Pública Empresarial en las Islas Canarias.
10. La modificación o extinción anticipada del contrato de servicios celebrado entre AENA, S.A. y ENAIRE Entidad Pública Empresarial para llevar a cabo la liberalización de los STA podría plantear dificultades jurídicas, así como gastos no previstos.

Alegaciones relativas a **aspectos sociales**:

11. Sin perjuicio de los importantes avances tecnológicos, **el profesional sigue ocupando un lugar central** en el sector de la aviación, particularmente en lo que se refiere a la prestación de los STA. El



éxito a la hora de alcanzar y mantener unos niveles de **seguridad** adecuados pasa por que los profesionales sean idóneos, estén suficientemente preparados y se encuentren en condiciones óptimas para el desempeño de su profesión.

Por ello resulta clave que las profesiones aeronáuticas, y entre ellas la de controlador de tránsito aéreo, sean puestas en valor y se asegure la existencia de **condiciones de ejercicio profesional adecuadas que favorezcan una aviación segura y el bienestar social**. Por otra parte, la existencia de dichas condiciones propiciará el desarrollo de las vocaciones aeronáuticas necesarias para asegurar el relevo generacional.

12. La liberalización podría suponer una **carga desproporcionada para los profesionales** que podrían verse abocados a abandonar sus centros de trabajo y lugares de residencia, arrastrando a sus familias, para poder continuar su relación laboral, llegando incluso a abandonar su región o su isla, al no tener ENAIRE más centros de trabajo en dichos lugares. También podría afectar severamente a los **futuros profesionales** ya seleccionados, pero todavía no contratados, así como a los que se encuentran finalizando el proceso de selección.

ELIMINACION DEFINITIVA DEL SISTEMA AFIS EN LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (EL HIERRO Y LA GOMERA)

En el Aeropuerto de El Hierro (AENA) existe una combinación de Servicio de Tránsito Aéreo que combina el servicio de información de Aeródromo (AFIS) y el Servicio de Control de Aeródromo (TWR ATC).

Respecto al horario, aunque inicialmente el Servicio de Control de Tránsito Aéreo se iba a facilitar entre las 8:00 y las 18:30, de lunes a viernes bajo el sistema AFIS, como consecuencia de las quejas y presiones de los habitantes de la isla de El Hierro, sus instituciones y representantes políticos, el servicio se modificó. En la actualidad éste se presta únicamente dos días a la semana, sábados y domingos. Esto representa menos de un 25% del horario total de operación del aeropuerto; precisamente los días con más tránsito en el aeropuerto de la isla de El Hierro.



Cristina Valido García
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE

Congreso de los Diputados

Según las normas internacionales, el AFIS únicamente puede implantarse en aeropuertos de baja densidad de tráfico. El Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS), establece que los ATC tienen por objetivo prevenir colisiones entre aeronaves y obstáculos, así como acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo. Por su parte el AFIS tiene por finalidad aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

En el año 2012, el aeropuerto de El Hierro contabilizó un tráfico de 170.968 pasajeros y unas 4.200 operaciones. Entonces se impuso el sistema AFIS entendiéndolo, como marcan las normas internacionales, un aeropuerto de baja intensidad. Ese mismo año, el aeropuerto de Logroño movió 24.527 pasajeros y 3600 operaciones y contaba con servicio de ATC.

En el año 2023, el aeropuerto de El Hierro duplicó el número de pasajeros con respecto a 2012: de 152.726 ha pasado a 301.241 y de unas 4000 operaciones anuales ha pasado a más de 6.000.

El pasado 4 de febrero del 2024, por parte de la compañía aérea Binter Canarias se solicitó el establecimiento del servicio de control ATC, ya que el servicio de AFIS iba a ralentizar las operaciones planificadas para ese día. Según la compañía aérea que opera en El Hierro, ese día tenía planificadas 28 operaciones, con el servicio AFIS no se garantizaba la operatividad en el funcionamiento pleno del aeropuerto.

Con el crecimiento expuesto según los datos de AENA, en los años que se estableció el AFIS en el aeropuerto de El Hierro, los domingos se realizaban 10 operaciones de media. En los últimos años, la media de un domingo ha pasado a 22 operaciones y se prevé que las operaciones puedan incrementarse. Tal y como ha planteado la compañía Binter Canarias, el aeropuerto de El Hierro sufriría problemas de operatividad porque el aeropuerto dejaría de ser considerado como de baja intensidad.

El acuerdo de Gobierno del Estado español establece en uno de sus puntos principales la reducción de la contaminación por parte de las compañías aéreas y la reducción de los vuelos de corto recorrido dentro de España, algo que se contradice con la operatividad actual. El servicio AFIS en la isla de El Hierro obliga a los pilotos a dar un rodeo sobre el aeropuerto que extiende el vuelo en alrededor de 10 minutos por aproximación. Toda vez durante los fines de semana el aeropuerto de El Hierro cuenta con una media de 20 vuelos diarios. Si multiplicamos esos 10 minutos de incremento de vuelos por cada aproximación, podemos concluir que cada fin de semana



Cristina Valido García
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE

Congreso de los Diputados

los aviones que cubren el servicio con El Hierro vuelan 200 minutos porque su aeropuerto dispone de un servicio AFIS en lugar de ATC. Al año contaminamos 10.400 minutos más. **El AFIS perjudica mucho a Binter Canarias y a CanaryFly.**

En el **caso del Aeropuerto de AENA La Gomera** dispone de un sistema AFIS todos los días de la semana y no dispone de aproximación instrumental, todo el tráfico llega a la vista.

Según fuentes del sector, el AFIS tiene muchas limitaciones operacionales y complica la operativa ya que ésta aumenta la carga de trabajo de los controladores de la dependencia colateral (Tenerife Sur para La Gomera), produce demoras al tráfico aéreo, aumenta el consumo de combustible y el correspondiente CO2 y los costes operativos principalmente de Binter Canarias la principal aerolínea que usa el Aeropuerto. Sin contar los helicópteros de evacuación médica, de la Policía, Guardia Civil entre otros.

Las Regiones Ultraperiféricas de la Unión Europea (recogidas como tal en el Tratado de la UE y de las que forma parte el archipiélago canario) deberían tener un trato preferencial que garantice su integración en el desarrollo económico y social del continente. Al elegir Canarias como banco de pruebas de la implantación del AFIS las autoridades políticas y aeronáuticas españolas de 2010 consideraron a los canarios como ciudadanos de segunda.

Básicamente la única ventaja del AFIS frente al ATC es económica debido a gastos de personal controlador, sin olvidar que su formación y responsabilidad están muy limitadas en el AFIS.

El Servicio ATC en La Gomera lo prestaba AENA Navegación Aérea que hoy se llama ENAIRE y que en su nuevo convenio tiene la posibilidad la empresa pública de optar por dar servicio ATC en La Gomera de modo competitivo si le dejan competir quedando esto en manos del sector público evitando problemas laborales como las huelgas del personal controlador privado de Canarias.

Si bien en el Aeropuerto de La Gomera la presencia de AFIS no tiene ningún efecto sobre la maniobra de aproximación porque La Gomera es un Aeropuerto sin maniobra de aproximación instrumental y la operación es similar a la actual, lo único que cambiaría siendo ATC es en algo muy importante, que el Controlador daría instrucciones para separar posibles conflictos entre tráficos en La Gomera, mientras que ahora sólo da información a las tripulaciones cuando coinciden dos vuelos. En el año 2010



Cristina Valido García
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE

Congreso de los Diputados

el Ministerio de Fomento convenció a los ciudadanos de La Gomera y sus representantes políticos que el AFIS no afectaría en nada y se comprometían a que si el Aeropuerto de La Gomera tenía más tráficos y pasajeros se volvería a un sistema de control aéreo tradiciones ATC. El futuro ya está aquí, no es que vamos a tener más tráfico y pasajeros, sino que salvo en pandemia, estos son los datos que no puede negar AENA pues es la fuente:

LA GOMERA

En 2023 hubo 113.318 pasajeros y 3.946 operaciones.

En 2010 hubo 32.488 pasajeros y 1.776 operaciones.

Un incremento entre 2010-2023 de 248,8% pasajeros y de 122,18% operaciones

Como es posible que Logroño tenga control aéreo ATC y no AFIS como La Gomera cuando es evidente que tiene muchos menos pasajeros y operaciones en 2023.

LOGROÑO

En 2023 hubo 16.728 pasajeros y 1.984 operaciones.

En 2010 hubo 24.527 pasajeros y 3.638 operaciones.

El sistema AFIS limita mucho las operaciones y debe desaparecer de La Gomera, haciendo un cambio de procedimientos ENAIRE en el AIP y la empresa que da el servicio habilitar a su personal en el sistema ATC que no costaría nada o muy poco.

Con relación a lo anterior, recordar que AENA S.M.E., S.A debería respetar que el artículo 161 del Estatuto de Autonomía de Canarias referido a las infraestructuras del transporte prevé que corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la participación en la planificación y la programación y gestión de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal, por tratarse de redes esenciales para la conexión del territorio como región ultraperiférica.

Además, según nuestro Estatuto los puertos y aeropuertos radicados en Canarias calificados de interés general que no sean de competencia autonómica por ser gestionados directamente por el Estado tienen un régimen especial de funcionamiento establecido en una ley en que



Congreso de los Diputados

Cristina Valido García
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE

participarán las administraciones públicas canarias debido al carácter archipelágico y ultraperiférico.

Y finalmente, la Comunidad Autónoma de Canarias podrá participar, en los términos establecidos en la legislación estatal, en las decisiones que se adopten sobre el establecimiento de tasas, precios públicos o prestaciones públicas patrimoniales que afecten a los aeropuertos canarios.

Estas competencias, avaladas por la Reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, no han sido desarrolladas aún ni tampoco ha sido aprobada la legislación estatal que en cada caso ha de garantizar su ejercicio efectivo.

Por lo expuesto, se formula la siguiente

PROPOSICION NO DE LEY

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España a:

1º.- Rechazar la propuesta de la sociedad mercantil AENA S.M.E., S.A. sobre la privatización de más Torres de Control en detrimento de ENAIRE Entidad Pública Empresarial y que quede cerrado este tema para siempre.

2º.- Solicitar que se convoque a todas las organizaciones y personas participantes en el sector de la aviación a una verdadera consulta pública para la elaboración de un plan estratégico de Estado claro, coherente, enfocado a crear valor, preparado para la adversidad, que proporcione resultados alcanzables y medibles y, sobre todo, orientado al interés general que nuestro país merece.

3º.- Solicitar a la sociedad mercantil AENA S.M.E., S.A. ampliar el servicio ATC en el Aeropuerto de El Hierro a todos los días de la semana eliminando el servicio AFIS en fin de semana para aumentar y mejorar el nivel del servicio de control aéreo.

4º.- Solicitar a la sociedad mercantil AENA S.M.E., S.A. eliminar el servicio AFIS para aumentar y mejorar el nivel del servicio de control aéreo en el Aeropuerto de La Gomera sustituyendo por Servicio de Control ATC.

5º.-Iniciar las negociaciones con el Gobierno de Canarias, en el seno de la Comisión Bilateral Canarias-Estado, a fin de consensuar los términos e impulsar la aprobación de la legislación estatal que permita a la Comunidad



Congreso de los Diputados

Cristina Valido García
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE

Autónoma de Canarias el ejercicio efectivo de las competencias establecidas en el artículo 161 del Estatuto de Autonomía de Canarias, garantizando:

- La plena participación de la Comunidad Autónoma de Canarias en la planificación y la programación y gestión de puertos y aeropuertos de interés general dentro de AENA (art. 161.2 EA).
- La participación en las administraciones públicas canarias en el régimen especial de funcionamiento de los puertos y aeropuertos radicados en Canarias calificados de interés general que no sean de competencia autonómica por ser gestionados directamente por el Estado (art. 161.3 EA).
- La participación de Canarias en las decisiones que se adopten sobre el establecimiento de tasas, precios públicos o prestaciones públicas patrimoniales que afecten a los aeropuertos canarios (art. 161.4 EA).

6º.- Solicitar al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana la convocatoria urgente y extraordinaria del Comité de Coordinación Aeroportuaria de Canarias, como órgano de coordinación aeroportuaria que facilita la participación en la gestión aeroportuaria de las administraciones públicas y de los principales agentes económicos y sociales, para manifestar el rechazo de Canarias a que se sigan privatizando Torres de Control de ENAIRE en las Islas Canarias y en ningún lugar del Estado así como la especial consideración a los Aeropuertos de El Hierro y La Gomera para que elimine el AFIS.