

Jesús Gómez Lera, presidente de APROCTA

España no está preparada para un incremento de tráfico aéreo

Hace tres años que el Gobierno puso en marcha un Real Decreto que sería la gran panacea para resolver los problemas de costes, déficit de profesionales y reestructuración y planificación de la navegación aérea española. Sin embargo, el déficit se ha agudizado. Durante el verano Barcelona, Madrid y Palma de Mallorca figuraron entre los centros de control aéreo europeos con mayores retrasos, entre las causas, por falta de plantilla, según Eurocontrol, y el gran recorte de costes se hizo mediante la ampliación de la jornada laboral de los controladores que la Comisión Europea considera ilegal.

La situación actual de los controladores españoles, los problemas de déficit, formación y actualización, y los problemas que confrontará España dadas las previsiones de incremento de tráfico en 2016 fueron algunos de los temas abordados con HOSTELTUR por el presidente de la Asociación Profesional de Controladores de Tráfico Aéreo (APROCTA), Jesús Gómez Lera.

España arrastra desde hace años un déficit estructural de controladores aéreos, ¿en qué situación está este problema?

La realidad es que siguen faltando controladores aéreos en España. Los retrasos que se han producido este verano en Barcelona o Palma de Mallorca, que ha recogido Eurocontrol en su último Network Operations Report, son una muestra más de que este es un problema que está lejos de corregirse.

Actualmente, ¿cuántos controladores hay en activo y cuál es el déficit?



Gómez Lera: "La realidad es que siguen faltando controladores aéreos en España y una muestra de ello son los retrasos que se han producido este verano en Barcelona o Palma de Mallorca, reportados por Eurocontrol".

Aproximadamente, y según nuestras fuentes, hay alrededor de 2.000 controladores aéreos operativos en España. Un país vecino como Francia, con la mitad de espacio aéreo que España, cuenta con algo más del doble de controladores.

Con las previsiones de crecimiento de tráfico aéreo en los próximos años, ¿cómo afectará este incremento la operatividad de los aeropuertos españoles?

No solo debemos hablar de las previsiones del crecimiento de tráfico aéreo, que efectivamente indican que en 2016, según Eurocontrol, ya habremos regresado a un volumen de tráfico similar al del año 2008, con 10,3 millones de vuelos en Europa. También debemos tener en cuenta que los controladores aéreos españoles carecemos de una formación continua equiparable a la de los países de nuestro entorno, en los que, además, los controladores hacen un menor número de horas en sus jornadas de trabajo. Estos dos factores, unidos a ese incremento del tráfico aéreo, presentarán problemas si no se toman medidas.

¿Por qué se han registrado tantos retrasos especialmente en los centros de Barcelona, Palma y Madrid?

De acuerdo con el Network Operations Report de Eurocontrol, las principales causas de dichos retrasos han sido la capacidad del control de tránsito

aéreo y la falta de plantilla suficiente. El espacio aéreo es el que es, tiene una capacidad limitada, por lo que no pueden volar con seguridad más aviones de los que vuelan a determinadas horas. A eso se añade la falta de personal para atender esa demanda. Por otro lado, se ha de tener en cuenta el aumento de tráfico en Barcelona, así como los problemas meteorológicos registrados en Palma, que también Eurocontrol señala como causantes de estos retrasos.

¿Se ha preparado a más controladores?

La formación de nuevos controladores aéreos se privatizó en la reestructuración de la navegación aérea llevada a cabo en España en el año 2010. Desde entonces, ya no es el Estado sino empresas privadas las que gestionan esta formación. Lo que hemos constatado tras este cambio es que la colocación de estos nuevos controladores aéreos —que solo pueden trabajar en torres de control— es escasisima: más del 80% están en el paro después de haber afrontado unos cursos muy costosos económicamente y que, además, se realizan en sólo unas semanas.

Reestructuración de la navegación aérea española

¿Qué consecuencias ha traído a la navegación aérea española el decreto de febrero de 2010?
La principal consecuencia tiene que ver con el

desequilibrio que se ha generado en el sistema de navegación aérea por la publicación de tantas normas en tan poco tiempo. Lo que en otros países ha constituido un proceso de aproximadamente 10 años, en España se ha afrontado en dos, produciéndose desequilibrios que se habrían detectado si se hubiesen realizado pertinentemente los estudios de seguridad previos.

Con el AFIS y el SDP que ha sustituido a controladores por operadores, ¿se ha reducido el déficit?

La realidad es que tanto el AFIS como el SDP no realizan las mismas labores que los controladores aéreos a un menor coste, como se ha querido hacer creer. Sus funciones son distintas y su responsabilidad, mucho menor. Además, en este tema hemos constatado el oscurantismo de las autoridades, que nos han impedido acceder a datos reales con los que evaluar de qué forma han modificado la navegación aérea en España. Lo que es evidente es que no se han resuelto los problemas. Uno de los argumentos que exponían quienes defendían la implantación de servicios como el AFIS o el SDP es que abaratarían la operación en los aeropuertos en que se instalasen. Y, sin embargo, lo que se ha hecho es incrementar las tasas de una forma considerable.

Como órgano profesional, ¿qué valoración hacen de que el Gobierno para abaratar costes haya sustituido profesionales por técnicos?

Sustituir controladores por este tipo de técnicos merma la seguridad de las operaciones, puesto que se pone el tráfico aéreo en manos de profesionales con una preparación menor y con unas responsabilidades tremendamente inferiores, ya que ellos no ejecutan las mismas funciones de los controladores aéreos que, por otra parte, se encuentran reguladas por una pormenorizada normativa europea. Sin embargo, el papel del SDP, por ejemplo, se circunscribe a un Real Decreto muy generalista.

¿Cuál es el balance de incidentes ocurridos desde que se realizó la reestructuración de la navegación aérea española?

El balance es claramente negativo en términos absolutos. En términos cuantitativos, el número de incidentes ha decrecido desde 2010, pero ello tiene una justificación: el abrupto descenso de vuelos que se ha producido en España en los últimos años. Lo que Aprocta ha detectado es que el tipo de incidente medio se ha agravado. Es decir, hay menos incidentes pero estos son más graves.

¿Cuál es la situación en las torres privatizadas?

Desde Aprocta hemos expresado nuestra preocupación por los problemas referentes a la formación que han surgido en estas torres. Algunos asociados nos han transmitido que han recibido presiones para que la habilitación de los nuevos controladores aéreos se hiciera con

máxima celeridad, lo que implica una merma en los estándares habituales.

¿Cuáles pueden ser las consecuencias a la seguridad aérea que no haya controladores aéreos preparados?

Es evidente que una formación deficiente conlleva una merma en la calidad del servicio. Lo hemos visto en Valencia, con los problemas que se produjeron ante un incendio el pasado julio. Contar con controladores experimentados permite afrontar mejor cualquier eventualidad. En este caso concreto se volvió a constatar la importancia de la experiencia. Sin profesionales que cuenten con un amplio bagaje profesional es más difícil hacer frente a este tipo de situaciones de una manera eficiente.

“La principal consecuencia del decreto de 2010 es el desequilibrio que se ha generado en el sistema de navegación aérea por la publicación de tantas normas en tan poco tiempo”

Seguridad operacional

La CIAIAC recientemente alertó de que la práctica de ir al límite del combustible atribuida a Ryanair pudiera extenderse a la industria. Ustedes denunciaron que no había sido peor por la pericia de los pilotos y los controladores pero que cada vez son más las compañías aéreas que van al límite. ¿Cómo está esta situación? ¿La competencia está llevando a ello?

Como en cualquier actividad industrial regulada por una ley de mínimos, hay compañías que juegan ajustarse al mínimo. De todos modos, cualquier compañía que opere dentro de los márgenes dictados por la ley es perfectamente legal. Por ello, en un clima de máxima competitividad, hay quienes buscan apurar al máximo su consumo para aumentar beneficios. Eso es lícito, siempre y cuando, insisto, se actúe dentro de los márgenes legales. Pero, evidentemente, jugar siempre al límite tiene unas consecuencias que, en cualquier caso, deben ser las autoridades las que valoren si deben o no ampliarse.

¿Cómo valora la seguridad aérea en España? ¿Está garantizada?

La seguridad aérea se sustenta en una serie de barreras que actúan como protectoras para minimizar las consecuencias de cualquier error. Esto hace que volar hoy sea así de seguro. Por otro lado, algunas de estas barreras de seguridad se

han visto dañadas por la crisis económica de estos últimos años. Una de nuestras misiones como asociación profesional consiste en contribuir a cimentar esas barreras para que los márgenes de seguridad sean cada vez más robustos.

Realmente, ¿podría producirse un accidente aéreo o un incidente severo a causa de los problemas que se denuncian, tanto a raíz de la reestructuración de la navegación aérea como las prácticas denunciadas?

Es obvio que los accidentes pueden ocurrir porque el sistema, pese a su robustez, también es vulnerable. Nadie está exento de sufrir un accidente, pero nuestra labor consiste en evitar por todos los medios que algo así ocurra. Para ello, desde Aprocta incidimos en la importancia de la formación, la mejora de los procedimientos y una profunda concienciación de todos los estamentos que estamos involucrados en la navegación aérea.

Cielo único Europeo

¿Por qué los controladores europeos, al menos de unos 11 países, se oponen al Cielo Único Europeo?

En la agenda del Cielo Único Europeo, la seguridad se ha relegado a un segundo término, en favor de aspectos económicos como la liberalización y competitividad. La Comisión Europea quizá debería centrar sus esfuerzos en mejorar la implementación de la regulación ya existente. Los ministros de Transportes de Francia y Alemania el pasado mes de junio, cuando afirmaron que “la implementación de proyectos técnicos es un proceso complejo, que requiere de un número de años antes de dar sus frutos”.

¿Los controladores aéreos españoles también se oponen?

Desde Aprocta pensamos que el momento actual, marcado por la incertidumbre económica, no es el más apropiado para establecer planes estratégicos de esta envergadura. Además, no existe una visión clara y compartida sobre el Cielo Único Europeo. En cualquier caso, los controladores aéreos españoles estamos acostumbrados a los cambios y conocemos los retos que supondrá el Cielo Único Europeo.

¿Cuáles son los aspectos positivos y negativos de la implantación de un cielo único en la Unión Europea?

- El principal aspecto positivo tiene que ver con la renovación tecnológica que traerá consigo el Cielo Único Europeo, lo cual es muy interesante teniendo en cuenta que en muchos casos se está trabajando con tecnología de los años 50. En esta renovación tecnológica están colaborando los controladores aéreos europeos, entre ellos los españoles, dentro del proyecto denominado SESAR.

Diana Ramón Vilarasau