

Ángel Luis Arias Serrano
Director General

Carles Martí i Batera – Presidente de AOPA-SPAIN
Jesús Muela Moratilla – Presidente de RACE (Real Aeroclub de España)

C.c.:

Pedro Saura García – Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
María Jesús Rallo del Olmo – Secretaria Gral. de Transportes Y Movilidad
Raúl Medina Caballero – Director Gral. de Aviación Civil
Isabel Maestre Moreno – Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Ref. Sal. DGNL 1916/21

Sres. Presidentes de AOPA y RACE:

En relación con su carta del pasado 18 de mayo enviada por su Asesoría Jurídica, quisiera compartir con ustedes nuestras valoraciones respecto al hecho concreto que se critica, así como al trasfondo y tono general que impregna la carta en relación a un continuado mal trato que, desde esta entidad pública, parece darse a la Aviación General, trasladado a través de afirmaciones como “nada importa que se interrumpan los vuelos” VFR o *“Una vez más, su entidad (...) ha evidenciado imperdonablemente su falta de atención a ese colectivo de clientes”*.

Respecto del hecho concreto, que definen con un tono despectivo y de falta de conocimiento, como *“sustitución de un vidrio”*, es necesario que entiendan la actuación que se ha realizado en el fanal de la Torre de Control del aeropuerto. El cambio de cristales en el fanal, debido a su rotura, es una operación muy compleja. Hay que situar grúas de gran tamaño para poder retirar los cristales dañados, subir los nuevos cristales y colocarlos en su posición, con operarios trabajando a una gran altura. En esa operación el fanal debe ser desalojado de su equipamiento, y no puede trabajar nadie en el mismo, tanto por la seguridad de los controladores aéreos y técnicos, como por la seguridad de las operaciones debido al ruido, viento y afectaciones en la posición de trabajo de control. A estos efectos, adjunto en el Anexo I unas fotos para que puedan comprenderlo mejor.

Para poder garantizar un servicio mínimo con el fanal “cerrado por obras”, ENAIRe ha trabajado con la máxima urgencia y rapidez en poder disponer de un lugar de control temporal desde donde prestar un servicio con las garantías de seguridad que requiere el servicio crítico que prestamos, al objeto de no tener que aplicar el cierre total del aeropuerto. Por ello se ha trabajado para disponer de un puesto de trabajo de control en la entreplanta de la torre, equipando una posición de trabajo con los elementos necesarios para poder prestar el servicio, trasladando incluso

algunos equipos desde el fanal a la sala provisional. Se ha reforzado la plantilla de control y nuestro equipo de técnicos ha trabajado intensamente para garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas en ambos emplazamientos para que el impacto sea el menor posible.

Como ya he mencionado anteriormente, ENAIRE, como gestor nacional de servicios de navegación aérea, tiene una responsabilidad en la garantía de la seguridad de las operaciones, responsabilidad que entendemos además es nuestra primera prioridad en cualquier actuación que realizamos y que se concreta a través de la aplicación de los procesos del sistema de gestión de seguridad de la organización. Antes de prestar el servicio ATS desde la posición de control temporal habilitada en la entreplanta de la TWR, estos procesos de seguridad se han aplicado detectando lo siguiente: desde la posición se tiene buena visibilidad de la plataforma 2, las rodaduras y las pistas, pero no se dispone de visión directa en el plano horizontal de 360 grados. Por este motivo no permite la observación de un tránsito VFR realizando la maniobra publicada en la VAC para el caso de fallo de comunicaciones (haciendo órbitas al NW de la torre).

Esta amenaza se ha trasladado al estudio de seguridad ("ARGUMENTO COSEATM RG01210136" se adjunta como Anexo II) elaborado para esta actuación como sigue:

Ante un fallo de comunicaciones en una operación VFR, no sería posible observar el tránsito realizando el procedimiento de fallo de comunicaciones publicado en la VAC (orbitar al NW del campo a la espera de señales luminosas) debido a falta de visión de los 180º opuestos a las plataformas, rodadura y pista, y la no disponibilidad de pistola de señales luminosas, desde la posición temporal habilitada en la entreplanta de la TWR.

Para esta amenaza la medida de mitigación establecida ha sido la publicación del NOTAM que cita en su carta, de modo que, con esta medida mitigadora establecida para la amenaza identificada, el efecto resultante sería "sin efectos en la seguridad operacional".

Por tanto, la única razón de limitar las operaciones de los tráficos VFR es la de garantizar su seguridad. Al contrario de lo que indica su escrito, no existe ninguna intención de ignorar y mucho menos de dañar a un sector de la aviación, ni muchísimo menos. La garantía de la seguridad de las operaciones, en un entorno degradado de trabajo, es la única motivación de esta decisión. Como continuamente hacemos, ENAIRE siempre está dispuesto a mejorar en sus procesos, y si de una manera constructiva nos hacen llegar sus comentarios, serán tenidas en cuenta para futuras actuaciones, teniendo en cuenta que estas actuaciones se producen de forma puntual cada mucho tiempo. Pero quiero trasladarles, respecto de este hecho concreto, que hemos aplicado nuestros procedimientos con rigor, siendo el resultado mucho más que una "solución de compromiso puramente formal", todo lo

contrario, es una conclusión de carácter puramente técnico que se establece como garantía de seguridad de sus operaciones.

Respecto de las acusaciones de no sólo ignorar sino también de cebarnos con la Aviación General, tengo que transmitirles con sinceridad que no sólo nos entristecen y decepcionan profundamente, tanto a mi personalmente como a todo el equipo de profesionales de ENAIRE que han trabajado todos estos años con ustedes, sino que también faltan a la realidad y son contrarias a todo el ingente esfuerzo que esta organización y sus muchos profesionales están realizando para, precisamente, apoyar el desarrollo de la Aviación General en España.

No quisiera extenderme, pero sí que considero preciso para situar la realidad de lo que ha hecho ENAIRE por este sector de la aviación, por lo menos listar las principales actuaciones y mejoras promovidas precisamente desde este ente público en los últimos años, iniciativas que en su momento han agradecido, aunque ahora parece han caído en el olvido y en el desprecio:

1. Organización y participación en diferentes **foros y grupos de trabajo con el sector**, encaminados a visibilizar y recoger las necesidades de la Aviación General y trabajar cooperativamente para darles respuesta:
 - Convocatoria de reuniones semestrales y ad-hoc del **Grupo Técnico de la Aviación General**, con participación de las organizaciones representantes de la Aviación General, donde se plantean y analizan iniciativas de mejora relacionadas con las necesidades de la aviación general relativas a la navegación aérea.
 - Jornadas **Volemos Juntos con la aviación General**, con las que se facilita a la Aviación General un canal para la comunicación con los grupos de interés (DGAC, AESA, EMA, Aena, controladores aéreos, pilotos, etc.) para promover las relaciones y el intercambio de opiniones e información.
 - Participación en el recién creado **Grupo Técnico de la Aviación General de la DGAC** para el tratamiento de temas transversales a diferentes instituciones.
 - **Creación de nuevos grupos de trabajo** para segmentos específicos (como aviación recreativa y drones), de forma que atendemos de forma cada vez más particularizada y enfocada las diferentes necesidades de cada uno.
2. Desarrollo de **Planes específicos para la Aviación General dentro de los planes estratégicos PV2020 y PV2025**, en cuyo contexto se han llevado a cabo y se continúan desarrollando actuaciones para la mejora del sector de la Aviación General, que dan respuesta a las necesidades específicas manifestadas por el sector:

- Publicación de la **Guía VFR**, para la mejora de la información sobre aeródromos privados.
- Adaptación de Insignia a la Aviación General (**Insignia VFR**).
- Desarrollo de una **APP para la elaboración y presentación de planes de vuelo** desde dispositivo móviles.
- **Apoyo a campañas divulgativas en aeroclubs** sobre seguridad y operativa.
- Creación del **Portal de Aviación General** y potenciación con material divulgativo sobre seguridad y operativa VFR, preparación del vuelo y otra información de utilidad.
- **Adecuación del espacio aéreo a sus necesidades**: modificación de TMA's, Revisión CTR's, diseño de pasillos/rutas VFR, Modificación Cartas VAC, etc.
- **Desarrollo del proyecto FIS VFR** que persigue la implantación del servicio FIS VFR para finales de 2022, supeditada a la aprobación de las plazas necesarias por Hacienda y Función Pública.

Sinceramente creo que todo el esfuerzo invertido por muchas personas de ENAIRe (sin entrar a valorar el coste económico) en estas acciones merece por lo menos que hubiesen tenido la confianza para consultar con más objetividad y menos agresividad sobre las razones del NOTAM en Vitoria, entendiendo que, si así se hubiera procedido, su carta hubiese sido más objetiva y equilibrada, proporcional a lo que seguimos pensando era y debe ser la buena relación que necesariamente estamos obligados a mantener entre organizaciones tan relevantes para la aviación en España.

Para finalizar, personalmente deseo que su carta no suponga un punto de inflexión en las relaciones constructivas y de confianza que han existido hasta la fecha entre las dos organizaciones que ustedes presiden y ENAIRe.

Un saludo

 Firmado
digitalmente por
ARIAS SERRANO
ANGEL LUIS -
DNI 06218167W
Fecha:
2021.05.20
16:57:37 +02'00'