El recorte de personal y recursos en AENA, provoca que en el Aeropuerto de Reus no se opere con los mínimos estándares de seguridad establecidos por la normativa vigente.

 **Situaciones derivadas del Recorte de personal:**

1. La pasada semana comenzó el último de los acontecimientos que afectan a la seguridad operacional del aeropuerto, cuando durante algunas horas de varios de sus días, no se dispuso en el Area de Movimiento de personal TOAM.

 Reseñar que el Area de Movimiento es el recinto donde aterrizan, despegan, ruedan y estacionan las aeronaves. El TOAM (Técnico de Operaciones en Area de Movimientos), es el responsable de velar por que todas las operaciones dentro del Area de Movimientos se realicen siguiendo los procedimientos que garantizan la seguridad, interviniendo activamente en algunos y supervisando la correcta ejecución de otros. En caso de incidente también tiene asignados algunos cometidos de respuesta al mismo, en función de su naturaleza y gravedad.

 En el aeropuerto de Reus hay un TOAM de turno durante todo el horario operativo, como medio para garantizar la seguridad operacional.

 Al no tener personal suficiente en plantilla, la dirección del aeropuerto envió al TOAM fuera de la instalación aeroportuaria a realizar revisión e inventario de obstáculos, dejando la instalación sin este personal algunas horas durante varios días de la pasada semana.

 La previsión es la de repetir esta situación periódicamente, enviando al TOAM hasta a 30 Km de distancia del aeropuerto.

 Si bien es cierto que la previsión se realiza cuando no hay vuelos regulares programados, no es menos cierto que en el Area de Movimiento sigue existiendo actividad de pequeñas aeronaves que transportan ocupantes. A esto hay que añadir la posibilidad de que en ausencia del TOAM llegue al aeropuerto una aeronave de línea regular, desviada por la existencia de algún problema meteorológico o de otra índole en los aeropuertos de Barcelona o Lleida, como se ha producido en innumerables ocasiones. De hecho, ya se ha producido la situación de operar aeronaves de vuelo regular sin la presencia de TOAM.

 Como ilustración, cabe reseñar la resolución del Ministerio de Fomento de 18 de julio de 2013, en la que ante una convocatoria de huelga, establece unos servicios mínimos entre los que se encuentra el TOAM, justificándolo de la siguiente manera:

*"A tal efecto se garantizarán los servicios mínimos indispensables, en las inexcusables condiciones de seguridad y con los trabajadores estrictamente precisos, en la medida en que la índole de su labor lo permita.*

*El transporte aéreo es un servicio esencial, como ha reconocido la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, para cuya prestación, en las debidas condiciones de seguridad resultan imprescindibles:*

*g) Las actividades precisas para garantizar la seguridad aeronáutica y aeroportuaria, así como la atención de las necesidades indispensables de los servicios de extinción de incendios, megafonía y telefonía.*

*i)Las actividades precisas de señalización que permitan el movimiento de aeronaves sobre las pistas y aparcamiento en las plataformas de estacionamiento."*

 Según parece, la dirección del aeropuerto de Reus tiene previsto dejar sin TOAM la instalación aeroportuaria, de manera intermitente, pero habitual, hasta 20 días en el mes de Noviembre, 11 días en el mes de diciembre y 13 días en el mes de enero.

 Reseñar que en el aeropuerto de Reus existe un procedimiento para operar en ausencia de TOAM. Este procedimiento se confeccionó para paliar una contingencia en el servicio TOAM (que caiga enfermo estando de servicio, no se presente en el puesto de trabajo por haber sufrido un incidente, etc.),durante el mínimo tiempo imprescindible para su restablecimiento. En el procedimiento, se distribuyen algunas de las tareas del TOAM entre el resto de personal del aeropuerto, que las realizan en precario, dejando sin atender algunas otras, como el guiado, señalización y estacionamiento a las aeronaves.

 Este procedimiento se ha venido usando como respuesta a la falta de personal, como por ejemplo los pasados meses de abril y junio, en los que no hubo servicio TOAM durante la totalidad del turno, teniendo que rodar y estacionar aviones de línea regular sin asistencia, guiado ni señalización.

1. El recorte de personal ha motivado también que a lo largo del año 2016, no se haya contado con personal AAPUC (Apoyo de Atención a Pasajeros, Usuarios y Clientes) durante 43 días. El AAPUC es la única persona presente en la terminal, con formación para usar los desfibriladores automáticos. Por lo que ante una emergencia cardiovascular no se hubiese podido dar respuesta a la misma.

 El Plan de Autoprotección, le asigna las funciones de guiado e información a los medios externos de ayuda a la emergencia, por las diferentes salas habilitadas para atender la emergencia. Por lo que de haberse activado el Plan de Autoprotección, no se hubiese dispuesto de los medios prescritos por el mismo.

1. También a lo largo del pasado verano y como consecuencia de los recortes de personal, ha venido siendo habitual la entrada en funcionamiento de la instalación aeroportuaria, sin la presencia de personal de AENA.

 El recorte de horario operativo del aeropuerto, no cubre las necesidades de las compañías aéreas, que para poder operar se ven obligadas a trabajar fuera del mismo. Esto ha provocado en varias ocasiones, que se haya estado operando con pasajeros en la terminal de embarque a primeras horas de la mañana, sin presencia de personal de AENA. Esto genera una falta de seguridad para los pasajeros, puesto que en caso de producirse una emergencia en la terminal (incendio, amenaza o sospecha de explosivos, etc), no se puede activar el Plan de Autoprotección de la instalación aeroportuaria, exigido por la legislación vigente, puesto que no se encuentra en la misma el personal encargado de activarlo, coordinarlo y ejecutarlo.

 Además, si un pasajero tiene una fibrilación cardiaca, tampoco se encuentra en la instalación el personal formado para el uso de los desfibriladores.

1. Durante el horario operativo del Aeropuerto, está de turno, al menos un técnico de mantenimiento de los equipos de navegación aérea, que son los que dan información y guían a las aeronaves en vuelo y les facilitan los aterrizajes y despegues. Estos equipos resultan especialmente importantes para la seguridad de operación de las aeronaves y el técnico verifica constantemente su correcto funcionamiento y corrige cualquier fallo o desviación que se pueda producir en ellos.

 Hasta en dos ocasiones en los que llevamos de año, no se ha podido cubrir el turno de trabajo, quedando estos equipos sin supervisión ni mantenimiento, mientras operaban aeronaves en el aeropuerto.

 **Situaciones derivadas del Recorte de recursos:**

 Los recortes de recursos que viene sufriendo el Aeropuerto de Reus, también han llegado a afectar la seguridad operacional del Aeropuerto.

1. Durante el recientemente finalizado verano, el Servicio de Extinción de Incendios (SEI) no dispuso de "reabastecimiento de agua en el lugar del incidente".

 La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), establece diez categorías de SEI aeroportuario, en función del tamaño de las aeronaves que operan en el aeropuerto. Para cada una de estas categorías se establecen los medios materiales y humanos mínimos necesarios.

 El Aeropuerto de Reus tiene un SEI de categoría 7.

 Uno de los recursos que la AESA establece como mínimo imprescindible es el "reabastecimiento de agua en el lugar del incidente", que en el Aeropuerto de Reus se realiza mediante un vehículo cisterna, que permaneció fuera de servicio en dos ocasiones, por falta de mantenimiento. Una de ellas de hasta 10 días de duración. Esta situación disminuye de manera considerable la eficacia prescrita por la AESA en caso de que una aeronave sufra un accidente.

 Como medida que garantiza la seguridad de los ocupantes de las aeronaves, una de las exigencias de la AESA es la de que el SEI sea capaz de llegar a una aeronave accidentada dentro del área de movimientos en un tiempo máximo de 3 minutos, desde la recepción del aviso. El recorte en recursos hace descender la calidad del mantenimiento de los vehículos del SEI, lo que ha provocado el pasado verano, que uno de los dos vehículos auto extintores que la AESA prescribe como obligatorios para un SEI de categoría 7, llegase al lugar del incidente habiendo superado ampliamente este tiempo, por problemas mecánicos.

 En este caso se trataba de un incidente de menor importancia, habiéndose producido un pequeño incendio de matorral. Pero de haberse tratado de un accidente de aeronave, la eficacia del SEI se hubiese visto seriamente disminuida, afectando de manera determinante a la seguridad de sus ocupantes.

 Estos son los incidentes más relevantes en relación a la seguridad del tráfico aéreo producidos en el Aeropuerto de Reus, motivados por la falta de personal y recursos, mientras se destina dotación económica a obras como la remodelación de jardines adyacentes a las terminales, entre otras, o la dotación de más de un millón de euros para la redacción de un proyecto que de una idea de cómo hacer más funcional la terminal.