

Se presenta como **Buena Práctica** la Operación llevada a cabo por AENA, consistente en “la Ampliación Área Terminal. Aeropuerto de Fuerteventura”.

Con fecha 29 de diciembre de 2009 los servicios administrativos de la Comisión recibieron la propuesta de cofinanciación del gran proyecto "Ampliación Área Terminal. Aeropuerto de Fuerteventura" con nº CCI: 2009ES162PR013.

La obra fue iniciada en marzo de 2006 y finalizada la obra civil en marzo de 2010. Desde mayo de 2010 se pusieron en servicio por fases de forma progresiva. La tercera y última ha sido inaugurada por parte del Ministro de Fomento el 23 de noviembre de 2010. Posteriormente se irán completando hasta su total puesta en explotación a principios de 2012. La ampliación del Edificio Terminal se realizó en tres fases coordinadas entre sí para no interferir en la actividad del Aeropuerto.

Las principales actuaciones que se llevaron a cabo fueron la ampliación del edificio terminal hacia el norte (incluyendo la readaptación de la actual sala de recogida de equipajes como zona de facturación) y la reubicación y ampliación del aparcamiento de autobuses.



En mayo de 2010 se ha puesto en servicio la zona de embarque, que en conjunto supone 7.500 m² adicionales, y que forma parte del proyecto de Ampliación del Área Terminal. Esta actuación incluye la puesta en servicio de 6 nuevas puertas de embarque (que se añaden a las 12 ya existentes) y de 3 nuevas pasarelas telescópicas (una de ellas doble), que se suman a las 5 existentes, de manera que el aeropuerto ya cuenta con un total de 8 puestos de estacionamiento (tres de ellos dobles) con servicio de embarque y desembarque directo.

Esta ampliación, que garantiza un mayor nivel de prestación de servicios al pasajero, forma parte de una serie de actuaciones que constituyen la ampliación del área Terminal, entre las cuales destaca la nueva Zona de Llegadas, puesta en servicio en noviembre de 2009, y de otras en ejecución, como la nueva zona de Facturación, en la antigua Sala de Llegadas y el Sistema Automatizado de Tratamiento e Inspección de Equipajes (SATE).

La nueva zona consta de una planta sótano con un patio de carrillos al mismo nivel de la plataforma, con las correspondientes cintas de descarga de equipajes y oficinas, una planta de nivel superior (planta baja) en la cual están los controles de pasaportes, sala de recogida de equipajes, aduana, vestíbulo de llegadas y viales de acceso para vehículos propios, taxis y guaguas, que conectan con los ya existentes.

Con esta puesta en servicio el aeropuerto pasará a disponer de una superficie para el pasajero en llegadas de más de 20.000 m² (actualmente son 5.400 m²), 13 hipódromos de recogida de equipajes (actualmente 7) y podrá atender hasta 4.000 pasajeros/hora.

La Ampliación del Área Terminal, que conlleva la nueva zona de llegadas (Fase I), la ampliación de salidas (Fase II) y la de facturación (Fase III), se pondrá en explotación, paulatinamente, entre noviembre de 2009 y noviembre de 2011.

El conjunto de todas estas actuaciones, que suponen pasar de un terminal de 38.000 m² a un terminal ampliado de 88.000 m², permitirá al aeropuerto disponer de una capacidad para procesar hasta 8 millones de pasajeros anuales, con un alto nivel de calidad y forma parte del Plan Canarias de infraestructuras aeroportuarias, cuyo objetivo es dotar a la red de aeropuertos canarios de mejores infraestructuras, adaptadas a la futura demanda de 2020.

Paralelamente, se están realizando actuaciones en el campo de vuelos, como la ampliación de la plataforma o la ya finalizada nueva Torre de Control. Todo ello forma parte del Plan Canarias de infraestructuras aeroportuarias que desarrolla, a través de Aena con la cofinanciación del Feder, y cuyo objetivo es dotar a la red de aeropuertos canarios de mejores infraestructuras, adaptadas a la futura demanda de 2020.

Se presenta a continuación los **criterios que van a permitir calificar como de “buena práctica”** esta Operación:

La actuación ha sido convenientemente difundida entre los beneficiarios, beneficiarios potenciales y el público en general.

Se ha procedido a realizar los anuncios de subsanación por la no inclusión de la mención a la cofinanciación del Feder de los expedientes de contratación licitados durante los años 2007 y 2008. Se realizó esta subsanación mediante la inserción en BOE, DOUE, en 2 diarios de tirada nacional y 6 de tirada regional, y web de Aena de los anuncios de licitación con la mención sobre la cofinanciación del FEDER que las obligaciones de publicidad y comunicación exigen.

Además, la División de diseño web de Aena y la División encargada de la gestión de ayudas de la Unión Europea, se coordinaron para publicar en la web pública de Aena la inauguración y la permanente mención a la cofinanciación. La vocación de esta acción es la permanencia en el tiempo. Esta acción de comunicación de Aena pretende dar a conocer al público en general la labor del

Feder en la cofinanciación de infraestructuras que por su especial relevancia, se quiere dar una importancia en el momento de su puesta en servicio.



Se han publicado 9 noticias en diarios y web públicas sobre esta actuación, incluyendo mención a la cofinanciación del Feder, a raíz del envío de Nota de Prensa a los medios de comunicación.

Se procedió a la inserción en prensa regional de anuncio a toda página de la inauguración del Edificio Terminal de Fuerteventura con la mención a la cofinanciación del Feder.

Se ha procedido a realizar un vídeo divulgativo de la cofinanciación del Feder en los Aeropuertos Españoles, incluyendo información relevante correspondiente a la Ampliación del Área Terminal en el Aeropuerto de Fuerteventura. El DVD se ha distribuido mediante su colocación en la página web pública de Aena (35,7 millones de visitas en 2011) pudiéndose ver en: <http://www.aena.es/fondoseuropeos> y también en el canal de Aena de Youtube: <http://www.youtube.com/user/AenaAeropuertos/videos> . Se va a comenzar la distribución de ejemplares entre diversos colectivos del Ministerio de Hacienda, Aena y la Comisión Europea.

Se publicó en la Revista de Aena en su número de noviembre de 20011 un reportaje sobre la importancia del Feder en los Aeropuertos Españoles y sobre los Programas Operativos en los que participa Aena, entre ellos el de Canarias. Se incluye una entrevista a Andrea Mairate Jefe de la Unidad de España de la DG Regio. Esta revista se distribuye entre más de 11.000 suscriptores.

Además, se ha instalado la valla publicitaria y la placa permanente preceptivas según el Reglamento 1828/2006 de la Comisión de 8 de diciembre de 2006.

La actuación incorpora elementos innovadores.

La actuación, se integra en el Plan Canarias de Infraestructuras para el año 2020. Se trata de un elemento innovador, pues no existía en Canarias ningún Plan de Infraestructuras que responda a los retos de capacidad, calidad, seguridad y eficiencia a los que se enfrenta la Comunidad Canaria en general y la isla de Fuerteventura en particular.

Los resultados obtenidos con la misma se adaptan a los objetivos establecidos

Los actuales problemas de capacidad del aeropuerto se verían agravados conforme aumenta la demanda, de no realizarse este proyecto de inversión. Las dos consecuencias principales de no acometer esta Ampliación serían:

- a) Reflejo de una calidad inaceptable en el tratamiento de las operaciones y servicios a los pasajeros.
- b) Rechazo de operaciones que sobrepasen la capacidad máxima de las instalaciones existentes en la actualidad.

Por todo lo anterior expuesto, se manifiesta la necesidad de acometer las actuaciones en el campo de vuelo y el lado tierra, tendentes todas ellas a aumentar la capacidad y calidad percibida por parte de los pasajeros, y así ajustar la demanda esperada, tanto de aeronaves como de pasajeros, con un tratamiento de calidad razonable de acuerdo con el tipo de servicio que se presta en las distintas instalaciones aeroportuarias.

Asimismo, a esto se añade el objetivo general de la prestación del servicio público aeroportuario como medio de transporte principal de la Isla, y como servicio de primera necesidad para sus habitantes en su conexión con el resto del archipiélago, con la Unión Europea y con el resto del mundo. Así, no hay que olvidar el fin económico-social y no centrarse solo en la valoración financiera del Aeropuerto de la Isla de Fuerteventura, perteneciente a la Región Ultraperiférica Canaria (RUP).

Contribuye a la resolución de un problema o debilidad regional.

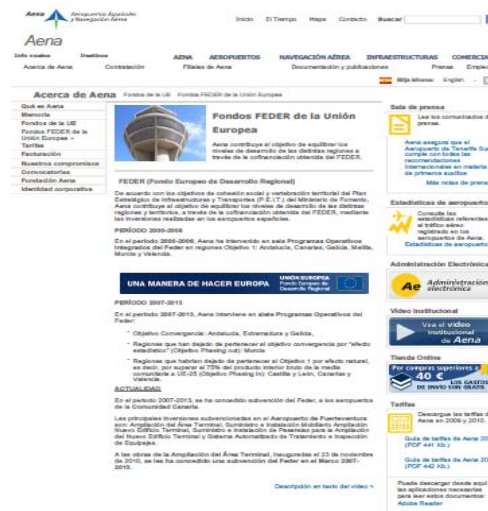
En 1997 finalizaba la construcción del anterior Edificio Terminal, Urbanización y Accesos del Aeropuerto de Fuerteventura. El Proyecto de Ejecución, fue finalizado en agosto de 1.993, y dividido en dos fases según las necesidades previstas para los horizontes del año 2000 (Fase I) y 2006 (Fase II). Se realizó la arquitectura de los Proyectos Básico y de Ejecución.

Para conseguir satisfacer la demanda de tráfico futuro, y teniendo en cuenta la capacidad de las infraestructuras existentes en ese momento, que se recogen en el “Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura” y en el “Diseño Funcional del Área Terminal del Aeropuerto de Fuerteventura”, se puso de manifiesto la necesidad de acometer la Ampliación del Área Terminal.

Tiene un alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigido.

En 2011, el Aeropuerto gestionó casi 5 millones de pasajeros, 44.500 movimientos de aeronaves y 1.600 toneladas de carga.

Representa una opción óptima para personas que desean comunicarse con el resto del archipiélago, con la Península, con el resto de Europa y del Mundo, de una forma cómoda, rápida y segura.



Se han tenido en cuenta los criterios horizontales de igualdad de oportunidades y de sostenibilidad ambiental.

El pliego de cláusulas administrativas particulares que regula la contratación de este expediente y de todos los de Aena están redactados desde la perspectiva de dar cumplimiento a todos y cada uno de los principios generales de la contratación administrativa: no discriminación, concurrencia, proporcionalidad, igualdad de trato, publicidad y transparencia.

El contrato establecen una serie de prescripciones de carácter social tales como la exigencia de que el personal laboral fijo que se emplee en la ejecución del contrato sea, al menos, del 40 % del total; que el personal femenino supere en diez puntos porcentuales la media nacional del sector; que el número de trabajadores discapacitados no sea inferior al 2 %, siempre que lo permita la disponibilidad el mercado laboral, además de un extenso control sobre la seguridad y salud en la ejecución de los trabajos, alcanzando todos los aspectos reseñados a los subcontratistas, cuyo control será llevado a cabo por el contratista principal, en tanto Aena vigila el cumplimiento de estas obligaciones durante la ejecución del contrato y mediante un control final.

En los últimos años, la Dirección de Organización y Recursos Humanos ha potenciado políticas en materia de contratación de personal, ha adoptado medidas para favorecer la conciliación de la vida familiar y personal y ha llevado a cabo actuaciones encaminadas a promover la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

Es destacable el aumento de la presencia femenina que, ha superado el 31% del total de los empleados y presenta un ritmo de crecimiento muy superior al de la plantilla masculina (16,3% de crecimiento femenino, frente al 5,3% masculino, con respecto al período 2006-2008). En cuanto a los puestos directivos, el papel y la representación de las mujeres en puestos de responsabilidad es cada vez más significativo, de manera que la ocupación femenina representa el 22,6% en 2008, el 5,3% más que en 2007.

Es importante indicar que en Aena la relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres es de completa igualdad para todas las categorías profesionales. Los rangos salariales y la política retributiva de Aena están regulados en el Convenio Colectivo y son independientes del género del empleado, puesto que el sistema de retribuciones se estructura en función de la categoría profesional.

Respecto al cumplimiento de las normas de accesibilidad para las personas discapacitadas, los Aeropuertos Españoles cuentan con medidas de accesibilidad y adaptabilidad a cualquier tipo de usuario (visualización y escucha de la información).

El conjunto de aeropuertos y helipuertos de la red de Aena atendió una media de más de 3.400 solicitudes diarias de asistencia a pasajeros con movilidad reducida en los primeros meses de funcionamiento del nuevo Reglamento Europeo 1107/2006. Con la aplicación del nuevo reglamento europeo los aeropuertos de toda Europa ofrecen un servicio integral a las PMR, desde que entran en sus instalaciones hasta que ocupan su plaza en el avión. Este reglamento detalla cómo se debe actuar en los aeropuertos con las PMR, qué recursos y nivel de calidad deben poner a su disposición y la obligación de cumplir con el espíritu de la ley: asegurar la igualdad de oportunidades para todos los usuarios del transporte aéreo con independencia de sus condiciones físicas o psíquicas.

Desde Aena se ha realizado un gran esfuerzo para hacer posible la prestación de un servicio de calidad conforme al reglamento, ya que la aplicación del mismo en España afecta al conjunto de sus 47 aeropuertos y dos helipuertos. La aplicación del Reglamento garantiza que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo entre cualquier punto de la geografía europea con independencia de la discapacidad que posean.

En el período 2004-2008, Aena ha incrementado el 6% su plantilla de empleados con discapacidad hasta alcanzar 119 empleados, los cuales ocupan puestos en todos los niveles profesionales.

Aena ha recibido el premio 'Cermi.es 2010' en la categoría de "Accesibilidad Universal" por la implantación del servicio de asistencia y apoyo a pasajeros con discapacidad en toda su red de aeropuertos.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública

La Ampliación del Área Terminal ha implicado la cofinanciación, entre el Feder y Aena, del total de su coste y ha contribuido a potenciar los efectos positivos de la colaboración Feder-Aena.

Además, se pidió, y fue concedido, un Préstamo BEI para financiar inversiones en los Aeropuertos de Fuerteventura y Tenerife/Norte, por importe de 80 millones de €. Aunque el contrato no especifica que cifra del mismo corresponde a cada proyecto, podría considerarse que, para la ampliación del Terminal de Fuerteventura, han sido concedidos unos 25 millones de €.



Además esta Ampliación ha venido a potenciar las fortalezas económicas, turísticas y comerciales de la isla de Fuerteventura.

La Nueva Terminal se ha construido de acuerdo al compromiso que mantiene Aena con el medio ambiente, incorporando, entre otras, las actuaciones recogidas en la declaración de impacto ambiental, que tienen por objeto la protección de los suelos, del sistema hidrológico, la calidad de las aguas, la vegetación, la fauna y la atmósfera, así como las dirigidas a la protección contra las emisiones acústicas y del patrimonio cultural.