

INTERVENCIÓN INICIAL DEL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO
Comisión de Fomento. Congreso de los Diputados
Martes, 14 de diciembre de 2010

En primer lugar, quiero reconocer públicamente el civismo demostrado por los pasajeros que han sufrido las consecuencias del sabotaje sobre nuestro espacio aéreo, llevado a cabo por los controladores que abandonaron su puesto de trabajo.

Los ciudadanos de nuestro país han dado una lección, una vez más, de serenidad y de responsabilidad ante una situación crítica.

En segundo lugar, quiero agradecer a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, a los trabajadores de AENA y del Ministerio de Fomento, a los empleados de las compañías aéreas, al Ejército del Aire, y a la Unidad Militar de Emergencias, su profesionalidad y su intenso trabajo desarrollado durante estos días.

En mi comparecencia voy a detallar las cuestiones más relevantes, para entender como hemos llegado hasta aquí y explicar por qué el Gobierno va a mantener su posición de impulso a la reforma estructural del sector de la navegación.

Pero esta comparecencia obedece también al cumplimiento de un deber político. Por varias razones:

Porque los hechos han tenido un enorme impacto en la sociedad española, que se ha sentido alarmada y conmocionada, con mucha razón, por una actuación que pretendiendo defender los intereses de unos pocos, ha puesto en grave peligro los de todos.

Los controladores no pueden abandonar las torres de control en pleno tráfico igual que los médicos no abandonan los quirófanos en plena operación: por un elemental sentido de la responsabilidad que es exigible a cualquier persona adulta.

Y si lo hacen merecen, además de la calificación jurídica que corresponda, el más duro de los juicios en el terreno simplemente ético.

Porque los hechos de ese fin de semana no han sido un episodio aislado, sino la culminación de un largo proceso de sucesivas amenazas, chantajes, actuaciones irregulares y coactivas mediante las que un colectivo de profesionales del sector público, valiéndose de la fuerza que les da el control de un elemento esencial de la navegación aérea, ha venido tratando de imponer un *status* económico y laboral cargado de privilegios injustos e inaceptables

Y porque, más allá de los hechos concretos de ese fin de semana, creo que ha llegado el momento de que esta Cámara reflexione sobre los problemas de fondo que están detrás de ellos y siga tomando las medidas de reforma legislativa que sirvan a la vez para adecuar el régimen de la navegación aérea al marco europeo y para evitar la repetición de este tipo de situaciones.

Tengo la intención de explicar y defender ante sus Señorías que las sucesivas decisiones que tomó el Gobierno fueron:

Legales, porque todas ellas están amparadas en la Constitución y en la leyes;

Adecuadas, porque respondieron de forma proporcional a la gravedad de la situación creada;

Necesarias, porque sin ellas no era posible garantizar el restablecimiento de la normalidad a corto plazo;

Y eficaces, porque lograron su propósito, que no era otro que hacer prevalecer inmediatamente la legalidad sobre la ilegalidad y el interés público por encima del privado.

Y tengo la intención también de pedir a la Cámara que respalde las decisiones que haya que tomar a partir de este momento para que la vuelta a la normalidad sea permanente y para que puedan solucionarse los problemas de fondo de nuestro sistema de navegación aérea, -que no se limitan al régimen de los controladores, aunque éste es sin duda uno de ellos.

Las Cortes representan al pueblo español, que es el titular de la soberanía nacional. Y a mi juicio, a lo que hemos asistido en este conflicto es precisamente a un desafío en toda regla contra la soberanía nacional, contra el poder democrático del Estado y contra la sociedad en su conjunto.

Por eso es imprescindible que la respuesta del Parlamento sea tan contundente como grave ha sido el desafío. Por eso es tan importante la sesión que estamos celebrando.

Dicho esto, pasaré a explicar en la parte inicial de mi intervención, los motivos por los que el Gobierno decidió emprender una reforma estructural del sistema de navegación aérea.

Para ello me remontaré a la comparecencia, de hace prácticamente un año, del día 11 de enero, en la que les informé de las líneas principales de las reformas que el Gobierno iba a llevar a cabo, para implantar un nuevo modelo de gestión aeroportuaria en nuestro país.

Ya entonces, expuse que los objetivos principales del ministerio, referidos al sector aéreo eran básicamente tres:

- Primero, garantizar al máximo la seguridad aérea.
- Segundo, ganar en competitividad, mediante la reforma estructural de la navegación aérea en el marco del cielo único europeo, y de los acuerdos internacionales.
- Y tercero, hacer más eficiente la gestión aeroportuaria, definiendo un modelo societario, cuya financiación permita distinguir tasas, prestaciones patrimoniales de carácter público y precios privados.

Decía en aquella comparecencia que nos encontrábamos en un momento histórico de la evolución de la navegación aérea hacia el Cielo Único Europeo.

Una evolución que, por cierto, a propuesta de la Presidencia Española, los países miembros acordamos acelerar, con motivo de la crisis provocada por la nube volcánica en abril.

Y también advertí, entonces, que el marco del cielo único era un contexto mucho más exigente, que obligaba a España a mejorar notablemente en algunos elementos cuya evolución condiciona la competitividad de nuestro transporte aéreo, y entre ellos, recordarán ustedes, que hice una especial referencia al sistema de navegación aérea.

El sector aéreo es estratégico para el país. Es estratégico, tanto por su propia dimensión, como por su carácter dinamizador para el resto de los sectores productivos.

Del sector aéreo dependen, entre otros, un sector tan relevante para España, y tan intensivo en el empleo, como es el sector turístico.

Tres de cada cuatro turistas que llegan a nuestro país, unos cuarenta millones al año, lo hacen a través de nuestros aeropuertos.

La Mesa de Turismo, organización patronal que agrupa a las más importantes empresas turísticas españolas, señalaba que la reducción de la tasa de navegación era fundamental para el sector turístico español.

Las tasas de navegación en España eran en 2009 un 40% superiores a la media del resto de países europeos.

Frente a los 57,11 euros de media europea, nuestras tasas de ruta eran de 84,14 euros.

AENA, en el año 2009, gestionaba el 10% del tráfico controlado en Europa, pero soportaba el 16% de sus costes.

La Entidad Pública Empresarial encargada de la gestión de nuestros aeropuertos había perdido su capacidad para garantizar la continuidad del servicio.

Las instituciones y organismos europeos e internacionales, entre ellos Eurocontrol y la IATA, se manifestaban continuamente a favor de cambiar esta situación de anormalidad, que afectaba a la competitividad de España, en el marco del Cielo Único Europeo.

En definitiva, señorías, todas las instituciones y organismos relacionados con el sector aéreo y el turismo señalaban el deterioro de algunos aspectos del sistema español de navegación aérea, como un lastre para nuestra competitividad.

Como saben, este problema tiene su raíz básicamente, en la peculiar situación laboral de los controladores en España.

El colectivo de Controladores de la Circulación Aérea, al desempeñar una actividad estratégica para el país, ha ido históricamente escalando peldaños en sus condiciones socio-laborales y económicas, mediante el recurso a la presión, a veces de manera directa, pero en la mayoría de las ocasiones recurriendo a “huelgas de celo” o, simplemente, al abuso de las bajas laborales.

El antiguo presidente del USCA, en una entrevista publicada por el diario El Mundo, el 11 de enero de 2009, describió gráficamente esta posición de poder, cuando se autocalificaron como el único colectivo capaz de derrocar a un gobierno, sin tener que hacer una guerra.

Pero más allá de la épica de las grandes declaraciones, estaba la realidad de los hechos.

En 2009, las retribuciones medias de los controladores españoles fueron de 323.000 euros al año, más del doble que las de los controladores alemanes y casi el triple que las de los británicos.

El camino recorrido para alcanzar esta posición de privilegio permanece en la memoria de muchos españoles y viene de largo.

Los controladores aéreos nunca llegaron a hacer efectivo su derecho constitucional a realizar una huelga legal, como el resto de los trabajadores.

Siempre han utilizado una estrategia de presión y chantaje, a lo largo los últimos 30 años.

Son muchos los ejemplos, desde la huelga de celo que obligó a suspender el Congreso de la UCD en 1981 en Palma de Mallorca, pasando por la amenaza de huelga de 1988 que no llegaron a hacer efectiva, o las amenazas que plantearon al hilo de las Olimpiadas de 1992.

En todos estos años, los controladores habían ido ganando pulsos a AENA y a los diferentes gobiernos, con los que hacían crecer su edificio de privilegios.

Pero, en 1999 se produjo un cambio cualitativo en esta larga historia de chantaje.

Todos aquellos privilegios que habían conseguido mediante sus amenazas latentes y explícitas, establecidas en el Estatuto de los Controladores Aéreos de 1992, se consagraron en el Primer Convenio Colectivo Profesional entre AENA y los Controladores, que entró en vigor el 1 de enero de 1999.

Un convenio muy favorable a los intereses de los controladores en 4 aspectos clave:

- Organización del trabajo
- Formación.
- Acceso a la profesión
- Jornada de trabajo y salarios

Organización del trabajo

El Convenio de 1999 cedió gran parte de la organización del trabajo de la empresa a los controladores.

El Convenio facultaba a los propios profesionales a decidir sobre asuntos vitales para el servicio de navegación aérea como:

- Que AENA tuviera que pactar con USCA la forma de aplicar la normativa de carácter legal, tanto nacional, como internacional.
- La de organizar, planificar, dirigir, gestionar, ejecutar y supervisar los aspectos operativos para la regulación ordenación y control de la circulación aérea en todas las fases de vuelo. E incluso los criterios de determinación de plantillas mínimas para la prestación de los servicios.

- La implantación de otros servicios de tráfico aéreo distintos al de control, como por ejemplo AFIS y Servicio de dirección de plataforma, en los que era necesario un acuerdo previo con USCA.

Y además, el convenio permitía la posibilidad de que los controladores pudieran pasar a situación de inactividad (jubilación) al cumplir 52 años y 30 años de servicio, (o 55 años en todo caso) de forma voluntaria y automática, conservando las retribuciones que tenían en activo.

Así, AENA, que debía asumir el coste que esto suponía, no podía hacer nada, aunque dicha situación perturbaba gravemente la continuidad y la sostenibilidad económica del servicio de control y de la navegación aérea.

Por tanto, los controladores organizaban sus jornadas de trabajo no para mejorar la prestación del servicio, sino para maximizar sus ingresos salariales, tiempo de retiro y vacaciones, a costa de la eficiencia y la continuidad del servicio.

Formación.

En cuanto a la formación, el USCA controlaba los contenidos de los cursos, los itinerarios formativos y los profesores. Lo que hacía que el curso pasara a durar de 15 a 22 meses, dilatando el tiempo de incorporación de nuevos controladores, y reforzando así sus pretensiones de aumentar las horas extras, en beneficio propio.

Pero, sobre todo, controlaba la obtención de la habilitación en el puesto de trabajo, que requería la conformidad del sindicato y del controlador.

Acceso a la profesión.

En cuanto al acceso a la profesión, se establecía un comité de seguimiento de evaluación de las convocatorias con un 50 por ciento de representantes del USCA, que en la práctica condicionaba el número de plazas ofertadas al margen de las necesidades reales del servicio.

Jornada de Trabajo y salario

En relación a la jornada de trabajo y el salario, con este convenio del 99 consiguieron un importante incremento de los conceptos salariales fijos de un 62%.

Pero una vez acordado el convenio, no satisfechos todavía, presionaron de tal forma que tan solo 3 meses después de su firma, el 24 de marzo, consiguieron firmar unos acuerdos modulares de prolongación de jornada.

Con estos acuerdos, fuera del convenio, el USCA consiguió que se añadieran a la jornada ordinaria, unas jornadas extraordinarias, que llegaron a 600 horas de media, pagadas a un coste tres veces superior al de las ordinarias.

No sé como se deben calificar estos hechos: si fue una cuestión de improvisación o incompetencia o si, simplemente, fue que se doblegaron al chantaje de los controladores.

Lo que sí sabemos es que, con esta actuación, se perpetuó un sistema en el que los controladores trabajaban una gran cantidad de horas extraordinarias –repito: 600 de media al año- cobradas a un precio muy elevado, y que ha sido la causa fundamental de un incremento desmesurado, de un 60%, de la tarifa de ruta de 2000 a 2004.

Les pondré un ejemplo: Estos acuerdos llegaron a producir que algún controlador de la Torre de Barajas, llegase a realizar 1200 horas extraordinarias en 2008, lo que le supuso una retribución total de casi 1 millón de euros (166 millones de las antiguas pesetas).

Y en ese mismo año más de un representante del USCA superó la retribución de 600.000 euros. (100 millones de pesetas)

Esto es lo que la sentencia de la Audiencia Nacional, que luego comentaré, llamó utilización de la negociación colectiva en fraude de ley, no constituyendo un estado de normalidad, sino un estado de excepción permanente.

Como dice la propia sentencia, y les cito textualmente con esa negociación colectiva fraudulenta “se pactó una jornada ordinaria insuficiente, para negociar colectivamente, al tiempo, unas prolongaciones de jornada, que provocaban la realización de centenares de horas extraordinarias por controlador” como es el caso que les acabo de comentar.

En resumen, los controladores habían levantado un edificio de privilegios, cuya fachada más visible eran los salarios desproporcionados, pero que se venía cimentando en un poder absoluto para organizar su propio trabajo, y en una capacidad de influencia decisiva en los procesos formativos y en el acceso a la profesión.

El USCA fue generando nuevas necesidades de recursos de forma artificial, mediante presión en los momentos más sensibles del transporte aéreo, utilizando las capacidades de organización que les otorgaba el Convenio del 99.

No han hecho nunca huelgas legales, porque no las necesitaban para dañar la provisión del servicio.

Esta especie de monopolio por parte de los controladores en todos los aspectos sensibles de su profesión, se blindó en el convenio del 1999 y en los acuerdos de ampliación de jornada.

Como todos ustedes saben, el citado convenio agotó su vigencia el 1 de enero de 2005.

Desde entonces, se han realizado 20 rondas negociadoras, sin que se pudiese alcanzar un acuerdo para renovar el convenio colectivo.

Unas reuniones de 3 días, que se producían cada 3 semanas, como norma general, y que los representantes de la cúpula del USCA cobraban como horas extras.

La estrategia del USCA todos los años era clara: forzar un escenario de tensión negociadora que invariablemente llevaba a una ausencia de acuerdo, cada 31 de marzo, fecha en la que quedaban automáticamente prorrogados los acuerdos extraestatutarios, que era la mayor garantía para consolidar sus privilegios.

Por tanto, señorías, después de 5 años de negociaciones infructuosas, nos encontrábamos en una situación de estancamiento: en un punto muerto.

Negociación tras negociación, el resultado siempre había sido el mismo: los controladores forzaban un acuerdo extraestatutario para hacer centenares de horas extras, bajo la amenaza de bloquear los aeropuertos en los periodos de mayor tráfico aéreo, en vísperas siempre de las vacaciones.

Para este año 2010, se pretendía repetir el mismo escenario de siempre.

El 31 de marzo finalizaba el pacto extraestatutario en el que se fijaba la ampliación de jornada y las retribuciones.

De esta manera, a partir del 1 de Abril AENA no hubiera podido garantizar la continuidad en la prestación del servicio, como tampoco hubiera podido prestarlo de forma eficiente.

Hasta ese momento, se habían mantenido 65 reuniones de la Mesa Negociadora, durante las cuales AENA presentó hasta 10 propuestas de negociación, sin poder alcanzarse ningún acuerdo.

La estrategia de USCA, durante ese tiempo, fue distraer con aspectos puntuales de la operación, del día a día, el fondo de la negociación.

Pero, de cara a la opinión pública y, principalmente, a sus propios afiliados el mensaje era de máxima “colaboración y actitud negociadora”, intentando mostrar que AENA mantenía una postura inmovilista.

El último periodo negociador se produjo a partir del 11 de enero de 2010, negociándose ininterrumpidamente hasta el 28 de enero.

Momento en que tras múltiples requerimientos, por parte de AENA, el USCA presentó una propuesta por escrito y cuantificada.

Si hubiésemos aceptado esta última oferta del USCA, en 2012 los costes de navegación serían un 70% más elevados que en los mayores países europeos y el coste de prestar el servicio se elevaría a 1100 millones de euros en 2014, casi el doble que lo que costaba en aquel momento.

Y ahora, tras la aprobación de la reforma, los costes de navegación se sitúan en 480 millones de euros.

En esa misma oferta del USCA, pretendían que las retribuciones de aquellos controladores que pasasen a situación de inactividad a los 52 años, acogidos a la LER (licencia especial retribuida) cobrasen 170.000 euros no ya hasta los 65 años, sino durante toda su vida.

Es decir, se pretendía que siguiesen cobrando 170.000 euros al año de forma vitalicia, sin trabajar.

La diferencia abismal y las consecuencias que implicaba esta propuesta, forzó a AENA a comunicar a la Dirección General de Aviación Civil y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con dos cartas, el grave riesgo existente para la continuidad del servicio, así como para su sostenibilidad económica y financiera.

Unos problemas, cuya solución pasaba inexorablemente por un cambio en las condiciones laborales de los controladores contenidas en el Convenio Colectivo del 99 y los acuerdos de ampliación de jornada.

Además, no puedo dejar de subrayar un imperativo de orden comunitario en este asunto:

La normativa europea (Reglamentos comunitarios 2096/2005 y 1070/2009) obliga claramente a los proveedores de servicios de navegación aérea a:

- Primero: prestar los servicios de forma segura, eficaz, continuada y sostenible económica y financieramente y contar con una estructura que respalde esa forma de prestarlos.
- Segundo: reducir los costes del sistema de navegación aérea.

Asimismo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea había señalado las graves dificultades que tenía AENA para garantizar la eficiencia y la continuidad de la prestación de servicios de navegación en el espacio aéreo español.

Por su parte, la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) vino poniendo de manifiesto desde el año 2002, en sus sucesivos informes de auditoría de cuentas, que los incrementos retributivos de los controladores al servicio de AENA se realizan sin las preceptivas autorizaciones de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR).

Es decir, incumpléndose las exigencias establecidas en la ley de presupuestos de cada año.

En concreto, permítanme que les lea textualmente un extracto del informe de auditoría de la IGAE que recibí una vez incorporado al Ministerio de Fomento:

- : *“la retribución media real por controlador ascendió en 2007 a 304.874 euros y excede en 210.316 euros a la que resultaría de actualizar con los correspondientes IPC anuales la retribución de 1999 (...). En los últimos ejercicios estos incrementos están incidiendo significativamente en las tarifas de ruta, que en 2008 fueron las más caras de Europa.”*

Pese a todo lo dicho, el colectivo de controladores prefería mantener el statu quo de privilegios que habían venido adquiriendo a lo largo de los años, frente a la firma de un nuevo convenio colectivo, que asegurara la continuidad del servicio, así como la sostenibilidad y la competitividad económica de nuestro sistema de navegación aérea.

Y era también, evidente, que los controladores seguirían usando su posición de fuerza, como trabajadores de un servicio público esencial, y su posición dominante, frente a la empresa en la organización del trabajo, para preservar sus privilegios, aun a costa de los ciudadanos.

Por tanto, la conclusión a la que llegamos es que si queríamos llevar a cabo nuestro objetivo de transformar el sector de la navegación aérea, en línea con el interés general y en consonancia con el nuevo marco de cielo único europeo, había que tomar medidas complementarias a la vía negociadora.

Vía que, como ha destacado la Audiencia Nacional, estaba agotada y había sido utilizada fraudulentamente por los controladores durante años.

Había que introducir un nuevo marco regulatorio capaz de hacer frente a estos desafíos.

La garantía de la seguridad y continuidad en la prestación de servicios de tránsito aéreo, la viabilidad económica de nuestro sistema de navegación aérea en el marco europeo, así como el cumplimiento de los requisitos impuestos por los reglamentos comunitarios sobre Cielo Único Europeo, nos exigían tomar medidas inmediatas y urgentes.

Por este motivo, era necesario abordar en profundidad una reforma estructural de la navegación aérea.

El 5 de febrero el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto-ley 1/2010, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Como la propia Audiencia Nacional ha destacado en su sentencia del 10 de mayo, *“la intervención del legislador era idónea puesto que si era imposible, a todas luces, remediar el estado de cosas, creado en el servicio público de tránsito aéreo, mediante la negociación colectiva, al ser impensable que el colectivo afectado renunciara negociadamente a un sistema que ha producido unas retribuciones millonarias, apoyadas en una jornada ficticia, no había otro remedio que la intervención del legislador para asegurar la libertad de circulación en el tráfico aéreo”*.

Un Real Decreto que, posteriormente, con el apoyo mayoritario de las Cortes Generales, pasaría a convertirse en la Ley 9/2010, de 14 de abril, y que tiene como objetivo mejorar la eficiencia, la competitividad y la seguridad de los servicios de navegación aérea, introduciendo una progresiva liberalización del sector, que equipare nuestro sistema de navegación aérea a los países más avanzados de Europa en este ámbito.

Es decir, con esta reforma decidimos:

- Liberalizar el sector y abrir a la competencia las torres de control.
- Recuperar la capacidad de organización del trabajo para los proveedores del servicio y, por tanto, para AENA.
- Reducir los costes de la navegación aérea normalizando el uso de horas extraordinarias.
- Favorecer la entrada de nuevos controladores en un sector liberalizado, con el impulso a la formación.

Para ello:

En primer lugar, esta reforma legislativa establece la apertura de los servicios de navegación aérea, para permitir que otros proveedores puedan prestar servicios de control aéreo en nuestros aeródromos, con el fin de mejorar las condiciones técnicas y económicas en las que se presta, tal y como sucede en la mayoría de países europeos.

La Ley establece también para aquéllos aeródromos de menor volumen de tráfico, la implantación, tras los correspondientes estudios de seguridad, de servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS)

En segundo lugar, la nueva Ley dispone que tanto AENA, como las nuevas empresas proveedoras, sean las responsables de la organización y dirección del servicio, atribuyéndoles así, las facultades de planificación, gestión, supervisión y control de su prestación.

La Ley devuelve, así, la competencia de organizar y dirigir el servicio a quien nunca debió perderla: la empresa proveedora.

En tercer lugar, la Ley establece una jornada ordinaria de trabajo para los controladores equiparable a la que tienen en el resto de Europa;

Y limita el número de horas extraordinarias a lo que permite el Estatuto de los Trabajadores: 80 horas al año, y no las 600 horas de media que venían cobrando los controladores anteriormente, y que se pagaban al triple de la hora normal.

Es un elemento de la reforma fundamental para reducir los altos costes de la navegación aérea en España.

Solo un dato les servirá, señorías, para hacerse una idea de lo que estamos hablando: en el año 2008, los controladores aéreos realizaron 1 millón 369 mil horas extraordinarias, que tuvieron un coste de 360 millones de euros (casi 60 mil millones de las antiguas pesetas "59.898.960.000"), y en lo que va de año, con la reforma, los controladores han realizado poco más de 18.000 mil horas extraordinarias con un coste de 2,5 millones de euros. (416 millones de pesetas "415.965.000")

Es decir, hemos pasado de gastarnos 360 millones de euros en horas extras, a gastar menos de 3 millones de euros.

En cuarto lugar, para favorecer la entrada de nuevos controladores en un sector liberalizado, la nueva Ley dispone la aprobación inmediata de planes de formación para habilitar nuevos controladores e introduce la posibilidad de entrada de nuevos proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo.

Estas son las líneas generales de la reforma que iniciamos en febrero, y que hemos venido desarrollando desde entonces, con el apoyo mayoritario del parlamento, de la Ley del 14 de abril, y la publicación de 4 reales decretos y 4 órdenes ministeriales.

La primera reacción de los controladores frente a esta reforma fue recurrir al Defensor del pueblo y a la Audiencia Nacional.

El primero, al no encontrar indicios de inconstitucionalidad, archivó el expediente.

Mientras que la sentencia del 10 de mayo de la Audiencia Nacional ratificaba, en todos sus términos, la Ley 9/2010 de 14 de abril.

Y no solo eso: ponía de manifiesto también que se trataba de una reforma totalmente imprescindible.

Citaré textualmente algunos pasajes de esta sentencia de la Audiencia Nacional:

"La intervención del legislador no solo era obligada, sino que era imprescindible para corregir en el plazo más breve posible de tiempo, una situación tan calamitosa".

Y prosigue, en otro pasaje:

"Puesto que si la negociación colectiva provoca, como sucede en el supuesto debatido, que el proveedor civil de servicios de tránsito aéreo se convierta en uno de los proveedores más ineficiente de nuestro entorno. Mientras los controladores obtienen retribuciones millonarias y disfrutan de unas condiciones de trabajo en las que el poder de organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la prestación de dichos servicios se "cogestiona" en el mejor de los casos y se desplaza individualmente a los propios controladores en el peor, como sucede con la disposición o no a prolongar la jornada, o a cambiar de turnos cuando lo exigen las necesidades del servicio, la negociación colectiva ha dejado de cumplir su función constitucional"

Y concluye la sentencia:

"La prolongación durante más de 20 años de una situación como la aquí acreditada, en la que se ha utilizado la negociación colectiva en fraude de ley... no constituye un estado de normalidad, sino un estado de excepción permanente, que ninguna Administración responsable debe tolerar".

Creo que se podría decir más alto, pero no más claro.

Quiero por tanto subrayar señorías, que la intervención, primero, del gobierno con el Decreto Ley del 5 de febrero, y luego de este parlamento con la Ley de 14 de abril, no ha producido violación alguna del derecho fundamental de libertad sindical, que engloba el de negociación colectiva, sino que ha resultado totalmente proporcionada y constitucional para resolver una situación de abuso y de chantaje que el estado no podía tolerar más.

Una vez conocida la sentencia, el Gobierno desarrolla estas reformas con firmeza y determinación, al tiempo que AENA seguía negociando un nuevo Convenio Colectivo con los controladores, dentro del marco de la nueva Ley.

En este sentido, quiero resaltar que la negociación no se interrumpió en ningún momento desde la aprobación del Decreto-Ley del 5 de febrero de 2010.

Entre esa fecha y la aprobación de la Ley se realizaron 10 reuniones, 4 de ellas de la mesa negociadora, que tuvieron lugar los días 25 de febrero, y los días 10, 17 y 24 de marzo.

Después de la aprobación por el Parlamento de la Ley 9/2010 se mantuvieron también las negociaciones, pese al recurso de los controladores a la audiencia nacional y la estrategia de litigiosidad masiva que estaban llevando a cabo.

De esta forma, los controladores interpusieron más de 200 recursos ante numerosos tribunales, desde el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía hasta en múltiples Juzgados de lo Social por todo el territorio nacional; como, por ejemplo, en Madrid, Palma de Mallorca e Ibiza.

Hasta ahora se han resuelto 53 de estos recursos, todos ellos reafirmando la constitucionalidad de la Ley y ratificando el contenido de las reformas que hemos planteado.

En el periodo comprendido entre el 15 de abril y el 31 de julio se realizaron 19 reuniones, 8 de las cuales fueron de la Comisión Negociadora.

En junio, USCA renueva su cúpula pero continúa la táctica iniciada en febrero de intentar condicionar o hacer inaplicables los principales cambios introducidos por las nuevas normas.

Desde la perspectiva de la operación, y casi desde el mismo momento de la publicación del Decreto-Ley del 5 de febrero e incrementándose, principalmente, desde la sentencia de la Audiencia en mayo, hasta llegar al máximo en el mes de julio, los controladores comienzan una estrategia de obstaculizar la normal operatividad del tráfico.

Lo hicieron retrasando autorizaciones a pilotos para despegar en más de un 20% y ralentizando las operaciones.

Al mismo tiempo, en este periodo el absentismo entre los controladores se eleva hasta alcanzar porcentajes medios del 15 % (en algunas dependencias se llega a superar el 25 %).

A pesar de estas circunstancias, y de forma paralela a las reuniones entre AENA y USCA, el Ministerio siguió desarrollando las reformas previstas en la Ley 9/2010.

FORMACIÓN

El 5 de julio de 2010 se aprueba una Orden Ministerial, por la que se desarrollan los requisitos para la certificación de los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo.

Esta orden era una condición necesaria para la apertura del mercado y facilitar la entrada de nuevas empresas de formación en el sector.

La orden, además de desarrollar los requisitos que deben acreditar los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo, también regula el procedimiento para la obtención de la certificación y los procedimientos de evaluación y aprobación de los planes y cursos de formación.

AENA, de acuerdo con el calendario establecido solicitó a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el pasado 18 de octubre de 2010, su certificación como proveedor de servicios de formación de unidad y continua.

Dicha solicitud incluye procedimientos de evaluación de planes de formación de unidad de capacitación de dependencias y de formación de instructores

Además, en el ámbito de la formación en 2010 ya hemos realizado 2 cursos de formación de controladores.

A finales de junio, terminó un curso con 46 nuevos controladores certificados, y contratados por AENA en Octubre. En la actualidad, se encuentran en proceso de habilitación.

Este mismo mes de diciembre finaliza otra promoción de 27 alumnos.

A su vez, hemos implantado un nuevo modelo de formación de controladores, mediante un proceso de selección continua.

En julio, iniciamos los procesos de selección de alumnos al que se han presentado 3.200 solicitudes.

A día de hoy, se ha contactado con 1.550 solicitantes y se han evaluado más de 850. De todos ellos, 78 alumnos han pasado las pruebas y están a punto de finalizarlas, 62 más.

En todo caso, me gustaría resaltar que el impulso a la formación de nuevos controladores está orientado a favorecer la incorporación de nuevas empresas en el ámbito de la navegación aérea.

Porque en lo que se refiere, específicamente, a AENA, tengo que decir que no es cierto que en los últimos años esta empresa haya sufrido una falta de controladores.

De hecho, somos el segundo país de Europa después de Francia en número de controladores y el cuarto en volumen de tráfico aéreo, tras Alemania, Francia y Reino Unido.

Por otra parte, España tiene uno de los ratios de operación/controlador más bajos entre los países de nuestro entorno, siendo, en 2008, un 46% inferior a Alemania, un 16% inferior a Francia, un 50% inferior al ratio del Reino Unido y un 31% inferior al ratio de Italia.

En esta misma línea, y para que sirva de ejemplo, en el año 2010, el ratio de operaciones por controlador era de 708, mientras que en el año 2000 era de 792 operaciones por controlador.

LIBERALIZACIÓN DE TORRES

El siguiente paso, en el desarrollo normativo de esta reforma estructural, previo dictamen favorable del Consejo de Estado, es la aprobación el 23 de julio de 2010, en Consejo de Ministros, del Real Decreto 931/2010, que regula la certificación de nuevos proveedores de servicios de navegación aérea.

Este Real Decreto es un hito fundamental en la liberalización de los servicios y para adecuar nuestra normativa al nuevo marco del Cielo Único Europeo.

Al liberalizar se introducen nuevas empresas, lo que facilitará una mejora de la eficiencia al romper el monopolio que mantenía AENA.

Más concretamente, este Real Decreto tenía por objeto establecer el procedimiento para la expedición, renovación y modificación del certificado de proveedor civil de servicios de navegación aérea exigible para la prestación de estos servicios conforme a la normativa comunitaria de aplicación.

Este Real Decreto nos permitió comenzar con el proceso para la licitación de los correspondientes concursos públicos.

De acuerdo a estas previsiones que iba a establecer el Real Decreto, empezamos en mayo de 2010, los análisis correspondientes de las torres de los distintos aeropuertos, en función de la complejidad

de su tráfico aéreo, y del grado de eficiencia con que se prestan estos servicios de navegación aérea en la actualidad.

Con estos criterios, hemos podido identificar cinco grupos básicos de torres y hemos hecho el trabajo para que pueda arrancar este proceso de liberalización.

Hasta el momento, hemos recibido 5 solicitudes de empresas que están en proceso de certificación para realizar la provisión de servicios de control de torre, además de la empresa pública Ineco que ya ha sido certificada.

Estas empresas son: Saerco, ACS, Clece, Ferroser, Gesnaer e INDRA

Se trata, sin duda, de un paso importante hacia la mejora de los servicios de navegación aérea, liberalizando e introduciendo, por primera vez, competitividad en el sector.

Frente al impulso reformista del Gobierno, los controladores insistieron en su estrategia de bajas masivas injustificadas, sin preaviso, pero en este caso, coordinadas temporal y espacialmente, por todo el territorio.

Por ejemplo, en el mes de junio, en el centro de control de Sevilla, se produjeron incidencias médicas generalizadas, sin presentación de la pertinente baja, amparándose únicamente en el artículo 34.4 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, alegando disminución de su capacidad física o psíquica.

Tengo que explicar que antes de la aprobación del Real Decreto del 3 de diciembre, era el propio controlador el que podía abstenerse de realizar las actividades propias del tránsito aéreo cuando entendía que no estaba en condiciones adecuadas para poder realizarlo.

Esta estrategia continuó en julio, hasta el punto de que en dicho mes se produjeron bajas que llegaron a ser algunos días, del 31% en el centro de control de Barcelona (47 de 147 controladores) y del 54%, en la torre de Alicante (6 de 11 controladores).

Se requirió entonces la intervención de los servicios de inspección médica, que demostraron que 7 de cada 10 bajas eran injustificadas.

TIEMPOS DE ACTIVIDAD Y DESCANSO

Pese a todo, el Gobierno continuó desarrollando la reforma legislativa, con la aprobación el 5 de agosto, del Real Decreto 1001/2010, que regula los tiempos de actividad y descanso de los controladores civiles.

Este Real Decreto establece las normas de seguridad operacional aplicables a los tiempos de actividad y descanso de los controladores civiles, para asegurar que la fatiga no compromete la seguridad del tráfico aéreo.

Para determinar esta normativa se ha tomado en consideración la del Reino Unido, que es la más avanzada y exigente, pero al mismo tiempo flexible, para así adecuarse a los diferentes tamaños de los proveedores de servicio.

La aplicación de estas reglas permite una disponibilidad operativa compatible con la más alta productividad, todo ello garantizando unos altos estándares de seguridad.

El Real Decreto 1001 no tiene por objetivo regular la jornada laboral de los controladores o cuánto pueden o deben trabajar desde un punto de vista laboral, pues esta cuestión ya está regulada en el Estatuto de los Trabajadores y en la normativa laboral.

Lo que estableció es, desde el punto de vista de la seguridad, cuánto tiempo puede ejercer "actividad aeronáutica" un controlador, es decir, cuánto tiempo como máximo puede ejercer funciones efectivas de control.

Esta regulación, por tanto, garantiza el descanso y limita la jornada, aspectos que favorecen la seguridad.

Conviene aclarar, además, que con la nueva Ley los controladores no están trabajando más horas que los años anteriores.

Así, si en 2008 trabajaron 1.802 horas de media, en 2010 el máximo de horas de actividad aeronáutica está establecido en 1.670, más 80 horas extras voluntarias.

Como he dicho anteriormente, la diferencia es que antes de la reforma, 1.200 horas se cobraban a un precio normal y las restantes (en torno a 600 horas de media) se cobraban a precio de hora extraordinaria, que era casi el triple del precio de la hora normal.

Con estos cambios, hemos articulado una legislación que, no solo nos permite reducir los costes de la navegación aérea, sino que también mejora la seguridad y las garantías de continuidad del servicio.

Dado que la inspección médica en julio había hecho fracasar la estrategia de las bajas por incapacidad coordinadas, en agosto, los controladores decidieron contrarrestar el impulso reformista del gobierno, con la amenaza de un paro en ese mismo mes.

La determinación y la firmeza del Gobierno, junto con la presión social, lograron reconducir la situación en un mes muy importante para los intereses de nuestra economía, y en particular de nuestro sector turístico.

La Comisión Negociadora, entre AENA y el USCA, se reunió de forma ininterrumpida entre los días 4 y 6 de agosto, y entre los días 11 y 13 de ese mismo mes, y, finalmente, se alcanzó un acuerdo.

Un acuerdo enmarcado en la Ley 9/2010, que contaba con 12 puntos en los que se abordaban los elementos más importantes del Convenio Colectivo, desde la jornada laboral hasta las condiciones de trabajo.

En ese acuerdo de agosto:

1) Se garantiza una retribución media de 200.000 euros anuales para controladores con antigüedad anterior al 5 de febrero, lo que supondrá en su conjunto una masa salarial de 480 Millones de euros en el 2010. Para el período de 2011-2013 se garantiza una media salarial por controlador operativo de 200.000 euros.

2) En ese acuerdo también se acepta la jornada anual máxima con referencia a la Ley 9/2010, que son 1.670 horas de actividad aeronáutica y las 80 horas extraordinarias anuales, de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto de agosto.

Además, la jornada programable se flexibiliza de acuerdo a la carga de trabajo de cada dependencia y se establece el descanso (25% del tiempo en el turno de día y 33% del tiempo en el turno de noche).

3) Además, se acuerda abonar con cargo a la masa salarial del 2010 las cantidades de la acción social.

4) Y se acuerda la creación de los grupos de trabajo participativos, y una auditoría de Eurocontrol sobre las capacidades de sectores y posiciones de control.

Por último, AENA y USCA convienen el propósito conjunto de concluir la negociación del Convenio antes del 31 de diciembre de este año.

Y, quiero resaltar que en ese mismo acuerdo de agosto, el USCA se comprometió a mantener durante todo el proceso un clima de normalidad operativa.

Un compromiso que, como todos sabemos, apenas dos meses después, comenzaron a cuestionar e incumplir.

Después de haber valorado positivamente el acuerdo, y respondiendo a una solicitud del USCA, los recibí el 3 de septiembre.

Además, hemos mantenido gestos de buena voluntad para favorecer el diálogo, proseguir con los objetivos marcados y lograr un acuerdo definitivo.

Así, a petición de este colectivo, flexibilizamos la limitación al desempeño de las funciones operativas para los controladores mayores de 57 años, introduciendo una modificación a la Ley 9/2010, en la Disposición Final Segunda de la Ley 36/2010, de 22 de Octubre, sobre el Fondo para la Promoción del Desarrollo.

Con esa voluntad de acuerdo por nuestra parte, desde el 13 de agosto hasta el 30 de noviembre, proseguimos las negociaciones, llegándose a celebrar 30 reuniones, 7 de ellas de la Comisión Negociadora.

Durante este período las reuniones entre Aena y USCA se produjeron a través de grupos de trabajo orientados al desarrollo y al seguimiento de las medidas pactadas en el acuerdo de bases.

En el seno de la Mesa negociadora, el USCA planteó que se incluyeran otras cuestiones ajenas al proceso de negociación y fuera del contenido del convenio, como son el proceso de liberalización de las torres, el modelo aeroportuario, además de asuntos laborales relacionados con estos dos temas.

Además, siguieron planteando cuestiones de gestión y organización de empresa que la Ley 9/2010, estableció como indisponibles; pretendiendo dejar sin vigencia normas en materia de organización del trabajo, turnos, horarios, vacaciones y servicios.

Por su parte, AENA hizo la valoración de la propuesta económica de USCA, concluyendo que ésta sobrepasaba los límites establecidos en el Acuerdo de Bases, tanto para 2010 como para el período de 2011-2013.

La mesa negociadora se vuelve a reunir el 28 de octubre.

El día 5 de noviembre, y cumpliendo con lo estipulado en el Acuerdo de Bases, se presentó, en una reunión informativa, el plan de implantación del Real Decreto de Agosto, que fue posteriormente presentado en la mesa de negociación del 11 y el 17 de noviembre.

AENA presentó los criterios del cómputo de jornada, a la vista que el USCA manifestaba que la que estaba establecida era insuficiente.

De este modo AENA certificó, que ningún controlador, había superado en ese momento el límite de jornada de actividad aeronáutica y que si surgiera algún caso se gestionaría de modo que se cumpliera el Real Decreto 1001/2010.

Al mismo tiempo, el Gobierno prosiguió con su agenda reformista.

El 20 de agosto firmamos un protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Defensa relativo a la asunción del control de la circulación aérea general por el Ministerio de Defensa en el caso previsto en el artículo 4.4 a) de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que faculta al Ministerio de Defensa a ejercer el control de la circulación aérea general, cuando así lo decida el Presidente del Gobierno ante la concurrencia de circunstancias extraordinarias que así lo aconsejen.

Este protocolo prevé la firma de convenios específicos para definir:

1) los escenarios de posible intervención del Ejército del Aire;

2) los planes de formación del personal militar, que reconozcan las habilitaciones del personal del Ministerio de Defensa;

3) y los planes de formación de unidad o sector que faculten, a este personal, a ejercer su función en los escenarios previstos.

En este sentido, hemos establecido dos grupos de trabajo multidisciplinares entre Defensa, Fomento AESA, SENASA y AENA dedicados a la formación, y a la gestión operativa.

Por otra parte, el 10 de septiembre, previo informe del Consejo de Estado por el procedimiento de urgencia, se aprobó el Real Decreto 1133/2010 que regula el servicio de información de vuelo de aeródromos, conocido como servicio AFIS.

El AFIS es un servicio de información atendido por personal cualificado, contemplado por la OACI y que utilizan casi 200 aeródromos, con un volumen reducido de tráfico en toda Europa.

El cambio de servicio de control a AFIS permite ahorrar entre el 60% y el 80% de los costes de navegación aérea, sin merma alguna de la seguridad.

De esta manera, la implantación de servicios AFIS permite rebajar las tasas que pagan las compañías aéreas y, además, se produce un impacto positivo en la competencia, al pasar del monopolio de AENA a un mercado en competencia.

Por otra parte, el Real Decreto 1133/2010, de septiembre, establece la obligación de que los gestores de los aeródromos civiles públicos, realicen estudios de seguridad para determinar la necesidad y suficiencia de la prestación de servicios de navegación aérea (ATC) o, alternativamente, el servicio AFIS.

En España, este servicio ya está operativo en La Gomera desde el 29 de julio de 2010, con la Orden Ministerial FOM/1681/2010, de 19 de mayo.

Y en el Hierro desde el 23 de septiembre de 2010, con la Orden Ministerial FOM/2376/2010, de 10 de agosto.

La introducción del AFIS en la Gomera y en el Hierro ha permitido liberar a 5 y a 7 controladores, respectivamente.

Y va a suponer un ahorro de alrededor de un 70% para cada uno de esos aeropuertos.

Por eso, ya hemos iniciado también la formación de operadores de servicio AFIS, y hasta este momento, SENASA ya ha impartido dos cursos AFIS, uno de diciembre de 2009 a febrero de 2010, y otro de marzo a junio de 2010, en los que se han formado 72 de estos operadores.

Todos estos avances, reafirman la determinación del Gobierno en llevar a cabo la reforma de la navegación aérea.

De todas formas, pese a seguir manteniendo las negociaciones, los controladores continuaron planteando una posición inmovilista en la mesa de diálogo, al tiempo que reproducían nuevos episodios de conflicto, afectando negativamente a los ciudadanos, a los intereses de las compañías aéreas y a nuestro sector turístico.

Entre los episodios más destacados se encuentran:

- La auditoria de calidad que AENA decidió comenzar a realizar el 15 de octubre, en el Centro de Control de Torrejón y en la Torre de Barajas, a demanda de las compañías aéreas, dadas las repetidas quejas de cómo el colectivo estaba prestando el servicio, con actuaciones dilatorias en las distintas fases del control aéreo.
- AENA, en aras de la seguridad, y debido a la reacción exacerbada e irresponsable de los controladores del Centro de control de Madrid, pospuso su realización para otras fechas.

- En el mismo mes de octubre, y como consecuencia de la mejora en el sistema de navegación aérea, que era imprescindible realizar, se estableció un proceso de transición de acuerdo a un plan que abarcaba la formación en el sector afectado para toda la plantilla del Centro de Control de Canarias.

La noche del 20 al 21 de octubre, el USCA se negó a implantar este proceso, ya que consideraba que la formación debía hacerse para todos los sectores.

Este episodio demuestra cómo USCA sigue tratando, por un lado, de mantener la capacidad de organizar y gestionar el sistema y, por el otro, el incremento de sus retribuciones.

Además, estos dos incidentes nos anunciaban también que, pese a la voluntad de diálogo de AENA, los controladores seguían dificultando el tránsito aéreo para conseguir sus objetivos al margen de la ley.

En esa misma línea, y a pesar de lo acordado el 13 de agosto de mantener un clima de normalidad operativa, en noviembre el USCA comenzó a planificar el incumplimiento del Real Decreto de agosto, que establece las normas de seguridad aeronáuticas en relación con los tiempos de actividad y de descanso.

El USCA pretendía equiparar el límite establecido de 1.670 horas aeronáuticas al año, con la jornada laboral anual.

Así, intentaban argumentar que muchos de ellos ya habían, o estaban a punto, de cumplir su jornada anual y, de esta manera, justificar el progresivo bloqueo de los aeropuertos españoles, que estaban planeando.

Esta estrategia, la avanzaba el Presidente del Sindicato USCA, Camilo Cela, el 18 de noviembre de 2010.

En una nota informativa advirtió, y les leo textualmente:

“El goteo de bajas, se va a convertir en cascada según avancen las semanas y la gente vaya cumpliendo el máximo legal de horas en otras dependencias”.

Una advertencia que comenzaba a hacerse realidad a partir del 27 de noviembre, en el aeropuerto de Santiago de Compostela.

La no asistencia al trabajo de los controladores, provocó el cierre del espacio aéreo gallego en la noche del 28 al 29 de noviembre.

Y cierres parciales en los días sucesivos.

AENA estableció varias medidas para minimizar estos efectos. Entre ellas, se intentó incorporar a dos controladores de más de 57 años.

Pero, la presión de la plantilla operativa y de la delegación del USCA de Santiago lo impidió, haciendo desistir a uno de ellos.

También se ofrecieron horas extraordinarias, que tampoco aceptaron.

Por tanto, la respuesta de AENA fue, además de abrir expedientes administrativos a los controladores que incumplieron el Real Decreto, buscar soluciones para evitar el bloqueo del espacio aéreo gallego.

Siendo la actitud de la delegación del USCA de Santiago absolutamente obstruccionista, no sólo por incumplir la ley faltando a su puesto de trabajo, sino porque boicotearon todas las medidas dirigidas a restablecer la normalidad.

Ante esta situación, el miércoles 1 de diciembre, los diputados gallegos del Grupo Parlamentario Popular del Congreso emitieron un comunicado, donde reclamaban medidas inmediatas.

En la misma línea, el jueves 2 de diciembre, en declaraciones tras el Consello de la Xunta de Galicia, su Presidente, Alberto Núñez Feijoo, solicitó medidas para solucionar el conflicto.

Durante esos días, también se producen incidentes puntuales en otros aeropuertos.

Así, por ejemplo, en el centro de control de Torrejón, 2 controladores no acudieron a trabajar alegando las mismas razones.

De haber seguido con esta estrategia, a lo largo del mes de diciembre, se habrían producido una serie sucesiva de bajas, comprometiendo gravemente la normalidad y seguridad del tráfico aéreo.

En concreto, habrían faltado a su puesto de trabajo, según la estrategia fijada por el USCA:

- Un 39% de los controladores de la torre de Barajas (54).
- Un 8% en el centro de control de Canarias(11).
- Un 65% en el del Palma (72).
- Y un 36% en el Centro de Control de Torrejón (153).

Frente a esta conducta ordenada y planificada de inasistencia al trabajo, el Gobierno actuó desde el primer momento.

El miércoles 1 de diciembre, y atendiendo a una petición del USCA, 3 miembros de la junta directiva entre los que estaba su presidente, acudieron a una reunión con el Secretario de Estado de Transportes.

En esta reunión, al ver que estaba presente el Presidente de AENA, los representantes del USCA decidieron ausentarse. Ante esta intolerable actitud, la reunión no se produjo.

Ante la situación anteriormente descrita, los riesgos de que se extendiese y la imposibilidad de llegar a un acuerdo a través del diálogo, el Gobierno decidió aplicar la vía legislativa el viernes 3 de diciembre.

Ese día el Consejo de Ministros aprueba el Real Decreto Ley 13/2010 que en su disposición adicional segunda, determina lo siguiente:

- En primer lugar, clarifica, certificando el cómputo de horas de actividad aeronáutica (*máximo 1.670 horas anuales*) ya recogido en el Real Decreto 1001/2010 de 5 de agosto. A este respecto, tengo que subrayar que el Real Decreto de 5 de agosto de 2010 establece la definición positiva de la jornada aeronáutica. (tiempo de trabajo efectivamente dedicado a la función de control, incluido la formación en el puesto y los descansos durante la jornada), mientras que el Decreto-Ley de 3 de diciembre de 2010 define negativamente esa misma jornada (determina aquello que no computa como tal, como las bajas y los permisos). Ambas normas son, pues, de idéntico significado en términos jurídicos.

- En segundo lugar, el Real Decreto-Ley del 3 de diciembre establece que, cuando un controlador alegue disminución de su capacidad física o psíquica para continuar con su labor, “deberá someterse de manera inmediata a reconocimiento por parte de los servicios médicos” de AENA.

Estos mismos médicos, son lo que deben determinar si el controlador deber ser, o no, apartado de sus tareas.

- Y en tercer lugar, se da una nueva redacción al apartado 2 de la Disposición adicional Primera de la Ley 9/2010 de 14 de abril, con la que AENA deberá facilitar la inmediata aplicación de lo previsto en el artículo 4.4 a) de la Ley 21 /2003 de Seguridad Aérea, quedando sometidos los Controladores de la citada entidad a la dirección del Ministerio de Defensa, quien asumirá su organización, planificación supervisión y control.

Existía un conflicto generado por la actitud de los controladores, articulado a través de una estrategia planificada, y que amenazaba con agravarse.

Los coordinadores del sabotaje ya tenían fijada su hoja de ruta.

Tenían planificada una demostración de fuerza con la que llevan años amenazando.

Por eso, seguimos tomando las medidas necesarias y adecuadas.

Los impulsores del sabotaje, siguiendo su hoja de ruta, decidieron llevar el chantaje al Estado y a la sociedad española, hasta el último extremo.

Con esta actitud beligerante, el día 3, a primera hora de la tarde, gran parte de los controladores que estaban de servicio, abandonaron masivamente sus puestos de trabajo, alegando incapacidad física o psíquica para continuar desempeñando sus tareas.

De los 270 controladores programados para el turno de tarde, que empieza a las 15:00 horas, se negaron a trabajar 154.

De los 162 controladores programados en el turno de noche, que empieza a las 22:00 horas, no se presentaron 108. No les importaron lo más mínimo las consecuencias.

La más inmediata fue el colapso de los aeropuertos en nuestro país, atrapando a más de 600.000 viajeros. Su conducta obligó al cierre progresivo de nuestro espacio aéreo, siguiendo los Protocolos de actuación establecidos por Eurocontrol.

El cierre del espacio aéreo se llevó a cabo de forma paulatina, a medida que los controladores abandonaban el centro de trabajo y con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones.

De acuerdo con los protocolos de actuación establecidos por Eurocontrol, desde los Servicios Centrales de Navegación Aérea se fueron solicitando medidas de control de afluencia, tendentes a facilitar la atención segura y ordenada del tráfico, volando en espacio aéreo español, en ese momento.

A efectos prácticos, el cierre empieza a ser efectivo a partir de unos quince minutos después de haber sido solicitado, que es el tiempo que lleva informar a todos los vuelos y garantizar, que los que estuvieran a punto de despegar no lo hacen.

Como segunda medida los tráficos en vuelo son atendidos, hasta que han aterrizado todos, o han abandonado el espacio aéreo, en el caso de tratarse de sobrevuelos.

A partir de ese momento, el cierre es total y se comunica, oficialmente, a través de los canales de comunicación aeronáuticos establecidos internacionalmente.

La secuencia del cierre de nuestros Centros de Control de navegación aérea, y con ello el de la totalidad de nuestro espacio aéreo, se produjo de la siguiente manera:

- A las 17:50 horas, se comunicó a Eurocontrol el cierre del espacio aéreo de Madrid, donde, de los 61 controladores planificados, 59 se negaron a trabajar.
- A las 18 horas y 20 minutos, hora peninsular, se cerró el espacio aéreo de Canarias, donde de los 22 controladores planificados, 12 se negaron a trabajar.
- A las 20:00 horas, el de Barcelona, donde de los 46 planificados, 32 se negaron a trabajar.
- A las 23:00 horas, el de Palma, donde de los 17 planificados, 14 se negaron a trabajar.
- Y 30 minutos después de la medianoche, se cerró parcialmente el espacio aéreo de Sevilla, donde de los 19 planificados, 10 se negaron también a trabajar.

Si bien, quiero puntualizar, que tras el cierre del espacio aéreo, un total de 14 vuelos transoceánicos pudieron volar y 5 de ellos aterrizaron en Madrid

Los controladores son los únicos responsables del cierre del espacio aéreo español.

Se negaron a trabajar de forma coordinada y deliberada, siendo plenamente conscientes de las consecuencias que acarrearían sus actos.

Y se concentraron en asambleas. De todas ellas, la más numerosa fue la que se organizó en un hotel de Madrid, muy cercano al Aeropuerto de Barajas.

La gravedad de la situación requería respuesta inmediata.

Por eso, a las 6 de la tarde del viernes 3 de diciembre, constituí en la sede del Ministerio de Fomento, un comité de crisis para tomar las medidas oportunas.

Este comité, que presidí, estaba compuesto por:

- El Secretario de Estado de Transportes.
- El Subsecretario del Ministerio.
- El Secretario General de Transportes
- El Secretario General de Relaciones Institucionales.
- El Director General de Aviación Civil.
- La Secretaria General Técnica del Ministerio.
- La Directora de la Agencia de Seguridad Aérea.
- Y el Presidente de AENA.

Una vez analizada la situación, y en base a los datos que nos llegaban desde los distintos aeropuertos, se pusieron en marcha las medidas necesarias.

En primer lugar, se activaron los Comités de Crisis en toda la Dirección de Navegación Aérea y en los aeropuertos, reforzándose la información en los propios aeródromos para dar cuenta de lo que estaba ocurriendo.

En segundo lugar, se recomendó a través de los medios de comunicación, que no se desplazasen a los aeropuertos quienes tenían planeado viajar ese día.

En tercer lugar se indicó a las compañías aéreas y se alertó a Protección Civil, para que tomaran las medidas adecuadas para atender a los afectados.

Y en cuarto lugar, se reforzaron medios alternativos de transporte para quienes tenían programados vuelos nacionales.

Para ello, gestionamos junto con las asociaciones de transporte de carretera, la puesta a disposición de 10.000 plazas adicionales.

Por su parte, RENFE ofertó 14.000 plazas adicionales para mitigar las consecuencias de la cancelación de vuelos.

A las 7 de la tarde del día 3, el Secretario de Estado de Transportes mantiene una reunión con los representantes de USCA.

En ésta, los representantes de los controladores presentaron una propuesta de Convenio Colectivo, con el que pretendían recuperar los privilegios de los que disfrutaban antes de la Ley 9/2010.

Entre las propuestas cabe destacar:

- Considerar el Primer Convenio (1999) como referencia permanente, orillando la Ley 9/2010, aprobada por el Parlamento, que es el marco jurídico vigente.
- Dejar sin vigencia las normas en materia de organización del trabajo, turnos, horarios, vacaciones, servicios y cualesquiera otras relacionadas con el ámbito operacional emanadas de AENA.
- Un compromiso económico inaplicable, debido a los incrementos retributivos propuestos.

- Y una reducción de la jornada laboral.

“Si firmáis este Convenio se termina todo”.

Eso es lo que le dijeron al Secretario de Estado, cuando tenían bloqueados a más de 200.000 pasajeros en nuestros aeropuertos.

La respuesta del Secretario de Estado fue muy clara, ante la gravedad de los hechos que se estaban produciendo, solo cabía que los controladores volviesen a su puesto de trabajo y depusieran su chantaje.

Señorías, esto ha sido un chantaje en toda regla, que en ningún caso llegamos a considerar y que por otra parte, demostraba que lo que menos les importaba a los controladores era el Decreto-Ley que se había aprobado ese mismo viernes.

Ya que la exigencia del convenio colectivo que presentaron como medio de presión, no incorporaba ninguna referencia a las horas de actividad aeronáutica, supuestamente el origen del conflicto al que aluden ahora los controladores.

Este hecho demuestra, que la teoría de la provocación del Gobierno, que algunos defienden, no se sostiene.

Pero, además, hablar de provocación, es hacerle el juego a los que chantajean al Estado y a los ciudadanos.

Hablar de provocación, es avalar que la acción del Gobierno democrático debe alterarse por la amenaza de un grupo organizado, dispuesto a causar un perjuicio grave a los ciudadanos, incumpliendo la ley.

El Gobierno tiene la obligación de gobernar de acuerdo a la Constitución y a las leyes, todos los días de la semana, sea puente o no.

Y a quien quiera seguir empecinado en la teoría de la provocación o en la inoportunidad de la fecha de aprobación del decreto-ley, le invito a que compruebe el número de pasajeros que transitan por nuestros aeropuertos cualquier viernes y sábado del año.

Sólo daré un par de datos. El fin de semana del 19 y 20 de noviembre circularon por nuestros aeropuertos 925.784 pasajeros, operándose 9.123 vuelos.

Esto es un 9,6% menos de pasajeros y un 2,9% menos de vuelos, que los previstos para el fin de semana del puente.

Y aunque parezca un dato sorprendente, la media de pasajeros de los viernes y sábados de los últimos dos años, es de 1.036.922, un 2% superior a los viajeros del viernes y sábado del puente.

Por tanto, para quien se apoye en la lógica de la inoportunidad, no habría ningún viernes bueno para sacar el decreto-ley, porque todos los fines de semana hay cientos de miles de ciudadanos en nuestros aeropuertos.

Siguiendo con el relato de los hechos, a las 8 de la tarde, el Presidente de AENA compareció ante los medios de comunicación en el Ministerio de Fomento.

Explicó la razón del cierre del espacio aéreo por motivos de seguridad, e hizo un llamamiento a los controladores para que se reincorporen a sus puestos de trabajo.

A las 8 y media de la tarde, comparecí para exhortar a los controladores, para que volviesen a su puesto de trabajo y para anunciar que a las 9 y media entraría en vigor el Decreto-Ley aprobado ese mismo día en Consejo de Ministros.

Explicué, que con ello, se podría hacer uso de la disposición que permite a los militares tomar el control del servicio de navegación aérea.

Y advertí a los controladores que se llevarían a cabo todas las medidas necesarias para acabar con la situación de chantaje, que mantenía como rehenes a los ciudadanos.

Se unieron al gabinete de crisis el Vicepresidente Primero del Gobierno, la Ministra de Defensa, el Secretario de Estado de Defensa, el Secretario General de la Presidencia y el Abogado General del Estado, además del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el segundo Jefe de Estado Mayor y el Asesor Jurídico General de la Defensa.

Tal como había anunciado, a las 9 y media de la noche, el Boletín Oficial del Estado publicó el Real Decreto-ley 13/2010. De esta manera, entraron en vigor las medidas aprobadas que ya les he expuesto.

A las 22:00 horas, de los 162 controladores programados para el turno de noche, se negaron a trabajar 108.

A las diez y media de la noche, el Presidente del Gobierno firmó el decreto que ordenaba al Ministerio de Defensa, de conformidad con lo previsto en el Decreto-ley 13/2010 y en la Ley de Seguridad Aérea, encargarse de la supervisión, organización y control del trabajo de los controladores.

En esos momentos se activa la Unidad Militar de Emergencia.

Media hora más tarde, a las 11 de la noche, el Vicepresidente Primero del Gobierno compareció para anunciar, tal y como yo había adelantado, que el Ministerio de Defensa había asumido la dirección del control aéreo español.

Ante esta situación, se publican nuevas regulaciones para prorrogar hasta las 12 de la mañana del sábado 4 de diciembre, el cierre del espacio aéreo.

A la una y media de la madrugada del sábado se celebra, en el Ministerio de Fomento, una nueva reunión a petición del USCA.

En ella participan por parte del Gobierno:

- El Secretario de Estado de Transportes.
- El Secretario de Estado de Defensa.
- El Subsecretario de Fomento.
- El Director General de Aviación Civil.
- Y uno de los abogados de AENA.

Mientras que por parte del USCA asisten:

- Su presidente (Camilo Cela).
- Su Vicepresidente (José Manuel Acebedo)
- El Secretario General (Abel Hernández).
- El portavoz (Daniel Zamit).
- Un miembro de la directiva (Jorge Enrique Cabrera).
- Y dos de sus abogados

En esa reunión, se les informó de que el Ejército del Aire había tomado el control, y que por la mañana se reuniría el Consejo de Ministros en caso de que no depusiesen su actitud, para declarar el Estado de alarma, quedando desde entonces sometidos a la justicia militar.

La reunión terminó a las 2:00 de la madrugada. Diez minutos más tarde, compareció de nuevo el Vicepresidente Primero del Gobierno para dar cuenta de que la incorporación de los controladores a sus puestos de trabajo estaba siendo desigual, y que algunos de los que acudían no estaban trabajando.

Coincidirán conmigo, en que la situación en la que nos encontrábamos era de extraordinaria gravedad, pues dio lugar a la paralización del servicio público esencial del transporte aéreo.

Que impedía garantizar la libre movilidad de los ciudadanos. Y que, por tanto, justificaba la declaración del Estado de Alarma al amparo de lo dispuesto en el artículo 19 de la Constitución y en la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio.

Por ello, el Vicepresidente Primero del Gobierno, anunció que se reuniría el Consejo de Ministros a las 9 de la mañana del 4 de diciembre.

Y que, en el caso de que los controladores no hubiesen vuelto a trabajar, el Gobierno aprobaría el Real Decreto para declarar el Estado de Alarma.

A la hora anunciada, tuvo lugar el Consejo de Ministros Extraordinario.

En ese momento, cerca de la mitad de los controladores habían acudido a su puesto de trabajo, pero se negaban a trabajar.

A las 11 de la mañana el abogado de AENA y representantes del USCA se reunieron de nuevo y se les comunicó que el Gobierno iba a declarar el Estado de Alarma.

A las 12 y media, tras la reunión del Consejo de Ministros, el Vicepresidente Primero del Gobierno anunció la aprobación del Real Decreto por el que se declaraba el Estado de Alarma.

Hacia las 2 de la tarde, se hizo llegar a todo los controladores una notificación, con un requerimiento personal de incorporación inmediata a su turno y puesto de trabajo, bajo apercibimiento de las responsabilidades derivadas del incumplimiento de esa orden.

A partir del turno de las 3 de la tarde, la situación se normalizó por completo en todo el territorio nacional.

Se alcanzó una tasa de cobertura de los puestos de control superior al 93%. Tasa más elevada que la habitual en una jornada ordinaria.

Por lo tanto, a las 14:15 horas mediante NOTAM, publicación oficial aeronáutica, se anunció la reapertura del espacio aéreo.

Señorías, esta crisis se resolvió en menos de 24 horas, de acuerdo con la previsión de nuestra Constitución y de nuestro ordenamiento jurídico.

Se movilizaron los medios y las instituciones que fueron necesarios. Se tomaron todas las medidas que eran necesarias. Y actuamos con decisión y determinación ante el sabotaje que plantearon los controladores.

Ya lo apuntó el Presidente del Gobierno en esta Cámara: *“Ha habido que aplicar una medida de excepción para acabar con una situación de excepción”*

Una vez explicados los motivos que nos han llevado a realizar esta reforma estructural, las acciones que hemos llevado a cabo para ponerla en marcha y la respuesta del Gobierno para hacer frente al sabotaje de los controladores, les trasladaré en la última parte de mi intervención los próximos pasos que vamos a dar, tanto para impulsar la liberalización del sector, como para garantizar el derecho a la libertad de circulación de los ciudadanos y el servicio esencial del transporte aéreo.

En primer lugar, me referiré a las acciones que estamos tomando para delimitar las responsabilidades de los controladores aéreos que participaron en este acto de sabotaje.

La acción llevada por un grupo numeroso de controladores el 3 y 4 de diciembre, no debe considerarse en ningún caso como una huelga, que es un derecho Constitucional de los trabajadores.

Ha sido un auténtico sabotaje al normal funcionamiento de la navegación aérea.

Por tanto, estamos ante una acción de extrema gravedad y, como tal, ha de ser tratada a la hora de determinar y exigir las responsabilidades.

Hay tres ámbitos en donde se van a dirimir las responsabilidades de este suceso.

El primero es el ámbito de la responsabilidad judicial, en el que AENA, como no podría ser de otra forma, prestará la máxima colaboración, poniendo a disposición de la justicia toda la información que sea necesaria.

El segundo ámbito de responsabilidad es el de la sanción administrativa que puede ser impuesta por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), por vulneración de la ley de seguridad aérea.

Esta ley califica como infracción muy grave el incumplimiento de las obligaciones para quienes tengan responsabilidades vinculadas al control del espacio aéreo y a la seguridad del tránsito aéreo, cuando esta conducta haya provocado la suspensión de la prestación de los servicios aeronáuticos.

Esta conducta puede ser sancionada con multa de hasta 225.000 euros y/o con la pérdida de la licencia de controlador de tránsito aéreo.

Y el tercer ámbito es el laboral, en el cual AENA ha comenzado los trámites de más de 440 expedientes disciplinarios laborales abiertos.

Todos y cada uno de los expedientes se van a llevar hasta el final, siendo necesario un estudio caso por caso, para garantizar el derecho de defensa de cada controlador y para clasificar las diferentes actuaciones y comportamientos de forma singularizada.

En conclusión, el Ministerio de Fomento, a través de AENA y AESA va a actuar con toda la diligencia y el rigor para que el sabotaje del espacio aéreo llevado a cabo el 3 de diciembre, no quede impune.

El Gobierno ha tomado las decisiones necesarias para afrontar un gravísimo reto, con la urgencia y la contundencia que las circunstancias exigían.

Y desde el Ministerio de Fomento, vamos a continuar el trabajo, que venimos desarrollando desde hace meses, y que les he detallado en esta comparecencia, para actualizar la normativa que rige el servicio público de control del tráfico aéreo, tanto en lo que se refiere a normas de carácter general, como en lo que afecta al Convenio colectivo de los controladores.

La reforma estructural de la navegación aérea no se va a parar. Los hechos acontecidos el 3 de diciembre, vienen a demostrar que es más necesaria que nunca.

Por ello vamos a intensificar el proceso de liberalización de torres y de la formación de nuevos controladores.

Como saben, una medida clave en la liberalización (parcial) del control del espacio aéreo, es la liberalización de torres de control, apoyado en la ley 9/2010.

Estamos complementando este proceso con dos Órdenes que sacaremos en las próximas fechas, por las que se identificarán los aeropuertos, cuyas torres entrarán a concurso para nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo, distintos a AENA.

En este sentido, quiero señalar que las torres que AENA ha estudiado liberalizar en una primera etapa, a lo largo de 2011, son: Alicante, Valencia, Ibiza, la Palma, Lanzarote, Fuerteventura, Sevilla, Jerez, Sabadell, Cuatro Vientos, Vigo, A Coruña y Melilla.

Finalmente, en una segunda etapa, a desarrollar a partir de 2012, liberalizaremos el resto de torres.

Con esta liberalización rompemos el monopolio de AENA en la prestación de servicio de control aéreo en España, estimulando la competencia entre empresas, para así ganar en eficiencia y calidad del servicio.

Por otra parte, el Servicio de Dirección de Plataforma, que es el sistema de guiado de las aeronaves desde que llegan o salen de la pista hasta que aterrizan o despegan, y que hasta ahora estaba prestado por controladores, pasará a ser realizado por el personal de AENA en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

Además, vamos a seguir la hoja de ruta del proceso de liberalización de los servicios de Tránsito Aéreo implantando el Servicio de Información en Vuelo en Aeródromo, servicio AFIS, en cuatro aeropuertos más: Burgos, Huesca, Logroño y Córdoba.

Todas estas medidas liberalizadoras, junto con la introducción del Sistema AFIS, permitirán a AENA reubicar a algo más de 190 controladores en 2011.

Por último vamos a resolver en el primer trimestre del 2011, el reconocimiento de la competencia lingüística en inglés.

He tratado de trasladarles el caudal de actuaciones que está llevando a cabo el Gobierno para abordar una reforma tan compleja como necesaria. Quiero reconocer que el guión de esta reforma no está escrito solo con la voluntad del gobierno.

Esta reforma es un proyecto común, en el que ustedes han participado activa y, en la mayoría de los casos, constructivamente. Las décadas que llevaba enquistado este problema nos señalaban que no iba a ser un camino fácil.

No es mi intención aquí poner en cuestión la actuación de anteriores gobiernos. Pero en este caso más bien parece que, embriagados por tantos años de continuas cesiones, los controladores han llegado a pensar que todo era posible para mantener sus privilegios, incluso poner de rodillas al Estado tomado como rehenes a cientos de miles de personas.

Era una fantasía irreal. Porque las cesiones tienen un límite infranqueable: precisamente aquel en que el poder público, si abdica de sus obligaciones esenciales, deja de ser poder y deja de ser público para pasar a ser una marioneta de unos u otros intereses privados.

Lo que ha hecho este gobierno es, simplemente, cumplir con su obligación y actuar como gobierno. La firmeza en defensa de la ley es simplemente un deber, en el que la ideología no puede introducir diferencias.

No estamos aquí ante un problema laboral. Estamos ante una pura y simple cuestión de gobierno en la que todos los que creemos en la legalidad y en el Estado democrático -que somos todos los que hoy nos sentamos aquí-, podemos coincidir sin dificultad.

A partir de aquí, corresponde a los tribunales exigir las responsabilidades civiles y las responsabilidades penales que se deriven de lo que ha ocurrido.

Corresponde a esta Cámara, como ya he dicho, seguir adoptando las decisiones legislativas para la necesaria reforma y la modernización de nuestro sistema aeronáutico; Y corresponde al gobierno trabajar para que esto no vuelva a ocurrir. Esa es la responsabilidad de cualquier gobierno responsable y consciente de sus obligaciones.

Es importante que todos entiendan esto para evitar cualquier clase de tentaciones o recaídas.

Hay un antes y un después de la reforma estructural que emprendimos en febrero. Y también hay un antes y un después del 3 de diciembre, y en el después no se contempla la posibilidad de que nadie vuelva a confundirse a este respecto.

La huelga es un derecho legítimo de los trabajadores, reconocido en la Constitución y amparado por los poderes públicos cuando se ejerce con arreglo a la ley.

El sabotaje de un servicio público esencial es un delito, también descrito en las leyes y que tiene consecuencias para quienes lo cometen.

La diferencia entre una cosa y la otra está completamente clara para nosotros. Y es necesario que a partir de estos hechos esté igualmente claro para todos.

Si es así, si todas las partes comprenden la diferencia esencial que hay entre ejercer un derecho y cometer un delito, y sólo a partir del momento en que todos actúen en consecuencia siempre será posible recuperar un diálogo con los representantes de los controladores, como con cualquier otro colectivo, para intentar solucionar de común acuerdo los problemas y las demandas que en cada momento puedan plantearse.

Un diálogo al que estamos abiertos porque lo creemos necesario, que sólo tiene el límite de lo que es razonable y compatible con el interés público y la ley, y que en ningún caso nos impedirá seguir actuando como gobierno y haciendo honor a la confianza mayoritaria del Parlamento, que es lo que sostiene a este y a cualquier gobierno en una democracia.