



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/16545

30/08/2017

45605

**AUTOR/A:** ALONSO CANTORNÉ, Félix (GCUP-ECP-EM)

#### **RESPUESTA:**

En relación con el proceso de entrada de capital privado en la sociedad Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), cabe informar que éste se abordó desde su inicio hasta su culminación con total transparencia. De hecho, es un modelo de gestión que estaba expresamente regulado en una norma con rango de Ley, aprobada en la IX legislatura: el Real Decreto-Ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.

Por otro lado, es necesario señalar que la revalorización del precio de la acción también beneficia considerablemente al Estado, no sólo a inversores particulares, puesto que mantiene la propiedad con un 51% de su capital. AENA SMS S.A. sigue siendo de titularidad pública y, por tanto, el valor actual de la participación del Estado también se ha incrementado significativamente, como consecuencia de la revalorización de la acción por la excelente gestión llevada a cabo en los últimos años.

Por tanto, puede afirmarse a la vista de los resultados tanto económicos como de gestión, que la presencia de inversores ha generado valor para el conjunto de la sociedad y para el Estado como principal accionista

Por otro lado se indica que el Gobierno selecciona a las personas más adecuadas para el desempeño de los puestos de responsabilidad tanto en la Administración, como en las empresas del sector público, en base a los principios de mérito y capacidad.

En relación con el modelo de contratación actual de AENA SME S.A. se indica que no se basa en la austeridad o en primar las bajas económicas frente a la prestación del servicio, sino en garantizar una gestión eficiente de los recursos públicos, conjugando la calidad del servicio con el uso responsable de los fondos públicos.

De hecho, para que las empresas puedan resultar adjudicatarias, deben acreditar previamente una solvencia técnica, y su oferta desde un punto de vista técnico, debe superar un mínimo de calidad técnica establecido en los pliegos que rigen las contrataciones.



Por tanto, el criterio para la selección de la oferta económicamente más ventajosa es el económico entre aquellas ofertas que han acreditado previamente la solvencia técnica y superado una calidad técnica mínima, normalmente establecida en 60 puntos, frente a 100. En algunos casos, de singulares características en el objeto del contrato, el requisito de calidad técnica puede ser incluso superior a los 60 puntos.

Para las mejoras económicas, una vez que las empresas licitantes han acreditado su solvencia económica, y han superado la calidad técnica exigida en los pliegos, se utiliza la metodología de subasta electrónica en todos los expedientes cuyo importe de licitación supera los 500.000 euros.

En el caso particular del Pliego de Prescripciones Técnicas del expediente DEA 67/2017 “Servicio de Asistencia a personas con movilidad reducida. Aeropuertos de la Red de AENA” se exigía al prestador del servicio incrementar los niveles de calidad, derivado de las exigencias de las compañías aéreas para adaptar el servicio de asistencia a la operación actual de las aerolíneas.

Estos nuevos requisitos generaron incertidumbre entre los posibles licitadores al concurso público, por lo que resultó desierto en un primer momento.

Con posterioridad, y una vez aclarados los aspectos anteriores, el pasado mes de julio de 2017 el expediente fue publicado de nuevo, consiguiendo una elevada concurrencia por parte de las empresas del sector.

En relación con el incremento del sueldo y plantilla, cabe indicar que se están analizando las distintas posibilidades que, a tal efecto, contempla la propia Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, tanto en su vertiente de ampliación de la masa salarial de manera extraordinaria mediante el incremento de la productividad a través de la previsión normativa del artículo 23.2 de la citada Ley, como en lo que respecta a la contratación de personal más allá del límite del 100 por ciento de su tasa de reposición con objeto de dar cumplimiento a los instrumentos de planificación estratégicos de la Entidad, tal como prevé el apartado tres de la Disposición Adicional décima quinta de la referida Ley 3/2017.

No obstante, se indica que las retribuciones del personal del sector público estatal se han de ajustar a las disposiciones que establece la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.

En lo que respecta a la subrogación, AENA SME S.A. viene incluyendo en sus pliegos las mismas cláusulas que permite la legislación vigente en esta cuestión. No se ha producido ningún cambio legal ni de criterio respecto de esta materia.

En la cláusula de Medios Humanos de todos los pliegos que rigen las contrataciones de AENA, se establece con respecto a la subrogación, lo siguiente:

“[...] se estará a lo dispuesto en la legislación vigente y en los propios convenios colectivos que resulten de aplicación en materia de subrogación empresarial.”





En cuanto a las cláusulas de subrogación, en los Pliegos siempre se hace alusión al cumplimiento de la legislación laboral aplicable al objeto del contrato que se licita, siendo aplicable la subrogación en los casos en que así lo contempla la normativa convencional y laboral relativa al expediente (por ejemplo, a nivel nacional, servicio de limpieza y servicio de seguridad).

Además, es necesario señalar que, en materia de subrogación de personal y salarios de los trabajadores de los nuevos adjudicatarios, AENA SME S.A. no debe intervenir en las relaciones laborales existentes entre los adjudicatarios del servicio y sus trabajadores. No obstante, como se ha citado anteriormente, tanto en los pliegos como en los contratos que rigen estas contrataciones, se recoge la obligación de los adjudicatarios de cumplir con la legislación vigente, así como con los convenios colectivos que resulten de aplicación.

En relación con la inclusión en los pliegos tanto de una Clausula Social de Mantenimiento de la plantilla y salarios por parte de Aena SME S.A. y Enaire como de calidad del servicio prestado, se está a lo dispuesto al respecto en la legislación vigente.

Por otro lado, se indica que en el Aeropuerto de Córdoba no se está realizando ninguna modificación sustancial de condiciones de trabajo por falta de plantilla sino que se ha realizado por la ampliación del horario operativo del aeropuerto de Córdoba y a petición de los usuarios de aviación general, los cuales han manifestado por escrito su satisfacción por dicha ampliación.

Dicho incremento del horario operativo del aeropuerto se ha realizado tras un proceso de negociación con la representación laboral de acuerdo a lo que marca la legislación, y además de suponer una mejora del servicio a los usuarios, a futuro puede permitir incrementar de forma importante su actividad y abrir la posibilidad de creación de más puestos de trabajo asociados a dicho incremento de actividad (fundamentalmente a pequeñas empresas dedicadas a la actividad se escuela).

La modificación de condiciones de trabajo que afecta a los trabajadores a turnos de dicho Aeropuerto y que se ha implantado con efectos del 17 de agosto de 2017, tiene su causa en la autorización concedida a Aena SME SA por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), el 16 de agosto de 2017, para la utilización del uso flexible (uso público y uso restringido) en el Aeropuerto de Córdoba, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 1070/2015 de 27 de noviembre.

En el caso del aeropuerto de Menorca, AENA SME S.A. realiza un cumplimiento continuo de la Proposición No de Ley aprobada en la Comisión de Fomento el pasado 15 de febrero relativa a la falta de personal en el Aeropuerto de Menorca, contando este aeropuerto en la actualidad, con unas instalaciones de primer nivel y una plantilla bien dimensionada, y que le permite alcanzar unos excelentes niveles de servicio en comparación con otros aeropuertos similares.

Asimismo, AENA SME S.A. analiza permanentemente las plantillas de todos sus aeropuertos, entre los que se encuentra el de Menorca, al objeto de detectar posibles necesidades, en función de las previsiones de tráfico, bajas estimadas en los distintos colectivos, ampliaciones



de horario operativo, aumentos de categoría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Servicio de Extinción de Incendios, etc...

Por otro lado, en relación con el aeropuerto de Murcia- San Javier, cualquier decisión que se adopte deberá respetar los intereses legítimos de AENA SME S.A., como actual operador aeroportuario, y de sus trabajadores en el aeropuerto.

En todo caso, el proceso para la adjudicación de la Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, dependerá de las decisiones que adopte la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

En lo que se refiere al cumplimiento del Convenio Colectivo, por parte de AENA SME S.A. se da cumplimiento a lo dispuesto tanto en el convenio colectivo de aplicación como a lo establecido en la legislación laboral vigente; aunque ello, no impide que, en algunos casos, puedan existir discrepancias interpretativas respecto de algún aspecto legal o convencional que den lugar a la interposición de algún procedimiento judicial.

En lo que se refiere al conflicto en el aeropuerto de Barcelona- El Prat, desde el primer momento, tanto AENA SME S.A. como el Ministerio de Fomento, dentro de sus respectivas funciones, han llevado a cabo todas las actuaciones necesarias para minimizar las molestias que el conflicto laboral entre Eulen y sus trabajadores ha provocado a los usuarios del Aeropuerto, a la espera que las partes llegasen a un acuerdo.

Por tanto, el Ministerio de Fomento y la citada Sociedad, han desempeñado una labor muy activa para alcanzar su resolución, manteniendo reuniones previas para fomentar el desarrollo de las negociaciones, y convocando a las partes para desbloquear la situación.

En este sentido, no se puede confundir la presencia mediática, con la participación activa que se ha llevado a cabo para tratar de buscar alternativas para la resolución del conflicto, y en eso se ha estado trabajando desde el primer momento, dentro de las funciones que Aena SME S.A. tiene legalmente atribuidas.

En lo que se refiere a la actividad sindical, en primer lugar, se debe indicar que la condena a la que se refiere la pregunta es la sentencia nº 106/17, de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de les Illes Balears, en la que se aborda el cuestionamiento de unas instrucciones emitidas por la División de Relaciones Laborales, en las que, entre otros aspectos, se establecía que las asambleas debían autorizarse fuera del horario de jornada normal del centro, no solo se ha dictado esta sentencia, sino que se han producido otros pronunciamientos judiciales, también de Tribunales Superiores de Justicia, que han sido favorables a AENA SME S.A.

Concretamente, la Sentencia nº 1173, dictada por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valencia con fecha 2 de mayo de 2017, ha desestimado el recurso interpuesto por el mismo sindicato que recurrió ante el Tribunal Superior de Justicia de les Illes Balears, por los mismos hechos que se produjeron en el aeropuerto de Menorca, y ha considerado que no se ha producido vulneración de derecho sindical alguno.



“En efecto, partiendo de que no existe norma legal ni pactada que contemple un supuesto derecho a que las asambleas se celebren en horario de mañana, conviene destacar que el artículo 78.1 del ET dispone que el lugar de reunión será el centro de trabajo, si las condiciones del mismo lo permiten, y la misma tendrá lugar fuera de las horas de trabajo, salvo acuerdo con el empresario, lo que es confirmado por el artículo 8.1 de la LOLS en referencia al derecho de reunión, de manera que en el presente caso cuando la empresa dispuso que las reuniones tuvieran efecto a las 3 de la tarde en lugar de a las 12 de la mañana de ambos días, la medida estaba justificada en tanto dicha hora era más apropiada para no perjudicar el servicio dispensado por la compañía, ....”

Habrá que esperar, pues, hasta que, en su caso, se produzca un pronunciamiento por parte del Tribunal Supremo, para comprobar si se sigue el criterio de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de les Illes Balears o por el contrario, el del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana.

En lo referente a la publicación del Convenio Colectivo, se procederá a dar cumplimiento a los acuerdos adoptados, tanto al del año 2014 como al de desconvocatoria de huelga del 2015, en el sentido de modificar el ámbito temporal del I Convenio Colectivo del Grupo AENA, extendiendo su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2021, manteniendo invariable el resto de su contenido actual, una vez realizados todos los trámites reglamentarios, entre los que se encuentra la autorización por la Comisión de Seguimiento para la Negociación Colectiva de las Empresas Públicas.

Asimismo, se procederá a dar cumplimiento al citado Acuerdo, modificando el ámbito temporal del I Convenio Colectivo del Grupo Aena, extendiendo su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2021.

En lo referente a la publicación de toda la información económica y contable, AENA SME S.A. publica toda la que está obligada por la normativa de aplicación en la materia, en su condición de Sociedad Mercantil cotizada, encontrándose la misma en el siguiente enlace:

<http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1237568522644//Informacion-economico-financiera.html>

En lo que se refiere al gasto en filtros de seguridad, en la tabla adjunta se muestra la información sobre el importe total destinado por AENA SME S.A. al servicio de seguridad en su red de Aeropuertos, en el periodo 2012-2017 (hasta julio). Dicho servicio se contrata globalmente, por lo que el gasto en los filtros de seguridad está incluido en los importes totales indicados.

2012	2013	2014	2015	2016	2017 (hasta julio)
121,1	108,5	106,3	123,5	129,6	78,2

Datos en millones de euros



En respuesta a las cuestiones sobre el Aeropuerto de León, cabe indicar que es una base aérea abierta al tráfico civil, y como tal, tiene un Plan de Autoprotección con un Plan de Emergencia coordinado, en el que en caso de accidente aéreo u otro tipo de emergencia que lo requiera, intervienen de forma conjunta los bomberos civiles y militares.

Asimismo, en las bases aéreas abiertas al tráfico civil, como es el caso del Aeropuerto de León, el responsable máximo del Plan de Emergencia es el Coronel de la base aérea, y por norma se realizan prácticas conjuntas, tanto de entrenamiento rutinario como de simulacros a gran escala, en los cuales, tal y como está establecido intervienen tanto los bomberos civiles como militares, ya sea una emergencia de una aeronave civil o de una aeronave militar.

Por lo que se refiere a los Aeropuertos de Menorca y Málaga, sus plantillas se encuentran dimensionadas teniendo en cuenta la actividad de los mismos, y no se tiene constancia de la existencia de conflicto en los mismos.

Para finalizar se indica que las funciones de seguridad pública en los aeropuertos de la red de Aena SME S.A., corresponden al Ministerio del Interior a través de las Fuerzas y Cuerpos de la Seguridad del Estado.

En los Aeropuertos de la red, la Guardia Civil es la que tiene la responsabilidad de los filtros de seguridad y es la citada Sociedad quien aporta el servicio de vigilantes privados para colaborar y apoyar el trabajo de la Guardia Civil.

Los servicios de inspección prestados por los trabajadores de las empresas de seguridad contratadas, se desarrollan bajo la supervisión de la Guardia Civil, como responsable de la custodia y vigilancia de las infraestructuras aeroportuarias y de acuerdo a la Ley 2/86 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

La colaboración de AENA SME S.A. y el Ministerio del Interior, se enmarca dentro de un Convenio de Colaboración suscrito en el año 1999, y tiene establecida una Comisión Mixta de Seguimiento, cuyos representantes de ambas partes, se reúnen periódicamente para analizar los aspectos relativos a este Convenio.

Madrid, 27 de noviembre de 2017