



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 306

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 15 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 30 de agosto de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz):

- Para explicar la situación en el aeropuerto de Barcelona-El Prat a lo largo del verano de 2017. A petición propia. (Número de expediente 214/000039) 2
- Urgente, para dar cuenta de la situación que se está produciendo en los aeropuertos españoles, y especialmente en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, donde la falta de previsión, la política de personal y otras circunstancias están ocasionando constantes episodios de colapso, caos y larguísimas esperas para los pasajeros. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000561) 2
- Para que explique las causas, motivos, soluciones y consecuencias de la gestión de la seguridad en los aeropuertos españoles, con especial incidencia en el aeropuerto de Barcelona-El Prat. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000581) 2
- Urgente, para dar cuenta de las medidas adoptadas en relación con el aeropuerto de Barcelona-El Prat, donde la privatización de servicios públicos y los recortes en derechos laborales, salarios y condiciones de trabajo han provocado un conflicto que viene afectando a decenas de miles de pasajeros, y de las que tiene previsto adoptar ante la anunciada convocatoria de huelga del personal de AENA en el próximo cuatrimestre. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000585) 2
- Para que explique las interrupciones del tráfico aéreo fruto de los conflictos laborales en los aeropuertos de la red de AENA. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000591) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 2

- Para informar sobre la situación vivida en el aeropuerto de Barcelona-El Prat este mes de agosto, así como para dar cuenta del contenido de las reuniones y acuerdos alcanzados. A petición de los grupos parlamentarios Mixto y de Esquerra Republicana. (Número de expediente 213/000595) 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señoras y señores diputados, señor ministro.

Damos comienzo a la sesión extraordinaria de la Comisión de Fomento, que ha sido convocada a resultas de lo acordado en la pasada reunión de la Diputación Permanente del Congreso y que tiene por objeto celebrar una serie de comparecencias que va a evacuar el señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna Hernáiz. En primer lugar comparece, a petición propia, para explicar la situación en el aeropuerto de Barcelona-El Prat a lo largo del verano de 2017. También, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para dar cuenta de la situación que se está produciendo en los aeropuertos españoles y, especialmente, en el aeropuerto de Barcelona-El Prat. Asimismo, a iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, para explicar las causas, motivos, soluciones y consecuencias de la gestión de seguridad en los aeropuertos españoles, con especial incidencia en el aeropuerto de Barcelona-El Prat. A petición del Grupo Parlamentario Socialista, para dar cuenta de las medidas adoptadas en relación con el aeropuerto de Barcelona-El Prat, donde la privatización de servicios públicos y los recortes en derechos laborales, salarios y condiciones han provocado un conflicto que viene afectando a decenas de miles de pasajeros; del Grupo Parlamentario Ciudadanos, para que explique las disrupciones del tráfico aéreo fruto de los conflictos laborales en los aeropuertos de la red AENA, y finalmente del Grupo Parlamentario Mixto para informar sobre la situación vivida en el aeropuerto de Barcelona-El Prat en este mes de agosto, así como para dar cuenta del contenido de las reuniones y acuerdos alcanzados.

Como en todas las comparecencias, primero intervendrá el compareciente, en este caso el señor ministro, por un tiempo ilimitado. A continuación, dará la palabra a los grupos parlamentarios de menor a mayor. Responderá luego el señor ministro y finalmente daremos, como es usual en esta Comisión, un turno de no más de tres minutos para puntualizaciones, que no para reabrir debate, y cerrará el señor ministro.

Una vez más, le damos la bienvenida a don Íñigo de la Serna, que tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, dado que esta es mi primera comparecencia en sede parlamentaria desde que se produjeron este mes de agosto los atentados de Barcelona y Cambrils, quisiera, como ya se ha producido en la mañana de hoy, que mis primeras palabras fueran de recuerdo y apoyo a las víctimas y sus familiares y de agradecimiento a la labor que han prestado las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, los profesionales del Sistema de Salud, de Protección Civil, Servicio Consular, Mossos d'Esquadra; en fin, nuestro agradecimiento a todas las personas que han colaborado en relación con el atentado. Tal y como ya expresó nuestro presidente, quiero trasladar el mensaje de todo el Gobierno de que tenemos que seguir unidos todos los que compartimos los valores de la vida, de la libertad y de la convivencia en paz.

Comparezco en sesión extraordinaria, como ya ha explicado el presidente, a petición propia y también, tal y como ha sido aprobado en la Diputación Permanente, a petición de distintos grupos para informar sobre la situación que se ha producido y especialmente en el aeropuerto de Barcelona-El Prat. Voy a iniciar mi intervención con una muy breve cronología sobre el inicio y el transcurso de lo que ha sido la huelga en el aeropuerto de El Prat. Desde el pasado 24 de julio, periodo en el que realmente no existía esa huelga, cuando no había una huelga formalmente declarada, ya se puede decir que se comenzó a constatar una exagerada o deliberada lentitud en los trabajos correspondientes al control por parte de los trabajadores de la empresa Eulen destinados en el servicio de seguridad del aeropuerto de El Prat. El objetivo, que ha sido expresado públicamente, no es nada que yo descubra, era ejercer una meditada medida de presión para que se atendieran las reivindicaciones laborales. En este sentido, he puesto de manifiesto en todas y cada una de mis comparecencias públicas que llamaba mucho la atención que una de las representantes sindicales del comité de huelga hiciera un llamamiento a los trabajadores para que se generaran colas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 3

los filtros de seguridad —aunque oficialmente, insisto, no hubiera sido declarada la huelga—, manifestando expresamente: si hay colas, todo está ganado. El objetivo era conseguir una mayor presión sobre la empresa y una mayor repercusión mediática, pero lo cierto es que ese llamamiento generó ya en aquel momento retrasos superiores a los habituales en las operaciones y en las colas de los filtros de seguridad.

Posteriormente, se convoca la huelga indefinida en algunas franjas horarias todos los viernes, domingos y lunes desde el pasado 4 de agosto. Eran paros de una hora: de cinco y media a seis y media, de diez y media a once y media, de cuatro y media a cinco y media y de seis y media a siete y media, en los días de máxima actividad en el aeropuerto y en las horas de mayor afluencia de pasajeros de salida, por lo que los tiempos de espera para acceder a la zona de embarque se vieron incrementados considerablemente. De hecho, según los informes de seguimiento realizados por AENA en esos días, dichos tiempos superaron en algunos filtros los cien minutos de duración. El 3 de agosto el comité de huelga presenta la declaración de huelga indefinida a la Autoridad Laboral de Cataluña, Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y de Familia de la Generalitat, de veinticuatro horas todos los días de la semana a partir del 14 de agosto. La Delegación del Gobierno, como le correspondía, estableció los servicios mínimos, de acuerdo, entre otras cosas, a las cuestiones vinculadas a la seguridad derivadas de la situación que vive nuestro país, nivel cuatro de alerta terrorista. Es necesario también señalar, señorías, que esta situación —la generación de tiempos de espera de cerca de cien minutos— es absolutamente anómala, dado que en el aeropuerto de Barcelona-El Prat el tiempo medio de espera en lo que son los filtros de seguridad se sitúa entre los ocho o diez minutos. Hay una clara diferencia, que muestra las molestias e incomodidades que en esos días los pasajeros estaban sufriendo. Por ello, desde el primer momento tanto desde el Ministerio de Fomento como por parte de AENA, dentro de las respectivas funciones, hemos instado siempre a las partes a que alcanzaran un acuerdo y hemos realizado, en el marco de nuestras responsabilidades y de nuestras propias competencias, las actuaciones necesarias para intentar minimizar estas molestias, que más adelante describiré, a la espera de que se pudiera llegar a un acuerdo en el proceso de negociación del conflicto laboral. No hay que olvidar en este punto que estamos ante un conflicto de naturaleza laboral y que un conflicto de estas características tiene claramente definido cómo ha de tratarse, cuáles son los pasos y cuáles son las competencias que han de respetarse.

En un conflicto de estas características, como sus señorías conocen, debe ser la negociación entre la empresa y los trabajadores, como sucede en cualquier otro servicio público de cualquier otra Administración, la que concluya la resolución del mismo. El gestor aeroportuario, por tanto, que es el elemento que ha contratado los servicios a la empresa Eulen, es ajeno, como sucede en cualquier otra Administración y para cualquier otro servicio, a las relaciones laborales entre las empresas adjudicatarias que prestan el servicio en su red de aeropuertos y sus empleados. Quiero en este punto recordar que los empleos directos —no solo servicios de asistencia técnica y servicios a AENA— vinculados a la gestión de los aeropuertos se sitúan en torno a los 128 000. En estos casos la función de AENA reside fundamentalmente en velar por el cumplimiento de las cláusulas y las estipulaciones que rigen la contratación y garantizar la prestación del servicio en los términos acordados con la empresa adjudicataria, pero no dispone de competencias legales para poder resolver el conflicto entre la empresa y los trabajadores. En el caso de que no se llegara a un acuerdo, que fue el caso del aeropuerto de El Prat, de que no se consiguiera una resolución del conflicto laboral, la ley establece que la Administración competente es la Generalitat de Cataluña, que es el órgano competente para la mediación laboral. No obstante, y a pesar de las distintas responsabilidades y competencias del gestor aeroportuario, entre las cuales no se encuentra —vuelvo a repetir— intervenir en las relaciones laborales de las empresas que prestan servicio en el aeropuerto y sus trabajadores, y ante las repercusiones que se producían para los pasajeros como consecuencia del conflicto laboral, el Ministerio de Fomento y AENA han desempeñado una labor activa, de participación. Se han mantenido diversas reuniones previas para fomentar el desarrollo de las negociaciones y en algunos momentos se ha convocado también a las partes para que intentaran desbloquear la situación.

De manera resumida, y por citar algunas de estas acciones, se pueden mencionar las siguientes reuniones. El viernes 28 de julio, en la Delegación del Gobierno de Cataluña, con presencia de AENA y de la Guardia Civil, para analizar posibles medidas a aplicar ante las demoras en los filtros y planificar las medidas a aplicar en los días de huelga oficial y la petición de servicios mínimos. El martes 1 de agosto, entre los responsables del aeropuerto del comité local de seguridad, integrado por la Guardia Civil, la Policía Nacional y los Mossos d'Esquadra, y la empresa Eulen para coordinar las actuaciones en caso de huelga. El viernes 4 de agosto, día de inicio de la huelga, AENA, con un espíritu constructivo y para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 4

desbloquear la situación, convocó a una reunión al comité de huelga y a Eulen con el fin de facilitar esa negociación y ese diálogo y conseguir que las partes alcanzaran un acuerdo para evitar perjudicar a los pasajeros. Ese mismo día, y a resultas de la convocatoria que había llevado a cabo AENA, a la que siguió una convocatoria por parte de la Generalitat, AENA asistió a la reunión convocada por el mediador, que es el Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familia de la Generalitat, a la que también asistieron el comité de huelga y la representación de la empresa. Esas reuniones siguieron los días 6, 7 y 8 de agosto con la participación de AENA. Como día especial, quiero citar el 6 de agosto, día en el que se convocó el comité de crisis en el aeropuerto, con la asistencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el presidente de AENA, la directora del aeropuerto y el subdelegado del Gobierno de España en Girona y representantes de la Guardia Civil.

Una vez hecho un repaso de lo que ha sido la cronología del proceso, voy a explicar algunas de las medidas necesarias que se pusieron en marcha para mitigar el impacto de la huelga en los usuarios, medidas a las que antes me he referido. En primer lugar, para mejorar la gestión de las colas antes del filtro de seguridad, AENA ha incrementado el personal de información en ambas terminales. El personal informa de los filtros disponibles, de cuáles cuentan con menor tiempo de paso en cada momento y prestan especial atención a las familias y a las personas con necesidades especiales. En segundo lugar, en todo momento se han publicado también mensajes de aviso a los pasajeros en los monitores de información, indicando que se pueden producir tiempos de paso superiores en los accesos de seguridad e informando de los diferentes accesos disponibles, con las grandísimas dificultades con las que se llevaba a cabo esta acción, dificultades asociadas a que en algunos casos no se podía conocer con antelación el alcance, la magnitud de las colas que se podían generar en los filtros de acceso al aeropuerto. Se ha mantenido coordinación con las diferentes compañías aéreas para avanzar en esa información a los pasajeros y, como ya he mencionado, se han mantenido reuniones con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Esto es así porque los servicios de inspección —también me voy a referir a ello posteriormente— que prestan los trabajadores de Eulen se desarrollan siempre bajo la supervisión de la Guardia Civil, que es la responsable, quien tiene las competencias en la custodia y vigilancia de las infraestructuras aeroportuarias. También, como consecuencia de la pérdida de calidad del servicio y en esa función de fiscalización de las tareas que tiene que hacer una empresa contratista, se han abierto dos expedientes penalizadores por el perjuicio causado a los pasajeros y al aeropuerto, cada uno de los cuales puede alcanzar hasta un 20% del importe mensual, es decir, podrían llegar a 150000 euros. Estos expedientes se encuentran en estos momentos en fase de instrucción. Es decir, estas medidas tenían un doble objetivo: por un lado, ayudar al pasajero para que no fuera el principal perjudicado y, por otro lado, facilitar el diálogo entre las partes para permitir una rápida resolución del conflicto.

Vaya por delante que el Gobierno, como no podía ser de otra manera y como hemos reiterado en numerosas ocasiones, respeta absolutamente el derecho a la huelga de los trabajadores y así lo ha manifestado en cada una de las comparecencias públicas, pero también es cierto —y esto no es algo que diga el Ministerio de Fomento— que para llegar a un acuerdo es necesario que ambas partes tengan voluntad de llegar a ese acuerdo, y lo que hemos visto es que la interlocución no ha sido fluida, especialmente por una de las partes, en el desarrollo de las negociaciones. Esto lo ha constatado la propia Generalitat de Catalunya, y ha sido imposible alcanzar un acuerdo en la mediación. De hecho, es bueno recordar que antes de que se produjera la convocatoria oficial de la huelga los sindicatos integrantes del comité de huelga —el comité de huelga— no quisieron negociar con la empresa y no quisieron participar en los dos actos previos a la mediación convocados por parte de la Generalitat de Catalunya. Aquí me gustaría también señalar que es muy llamativo en este conflicto que ustedes hayan escuchado —como lo han hecho— hablar de la presencia del comité de huelga, pero que en ningún caso haya aparecido, como ocurre en otro tipo de conflictos, el comité de empresa. Como es llamativo también, a título de ejemplo, que únicamente 87 trabajadores de los 360, sin tener en cuenta el refuerzo que se produce en el periodo de verano de la plantilla de Eulen, votaran en la primera de las asambleas, el 2 de agosto, a favor de la declaración de una huelga indefinida; es decir, que fue el 24% de la plantilla el que manifestó estar de acuerdo con la misma. Creo que la actitud con relación a la mediación ha sido la de intentar buscar el acuerdo. Es absolutamente cierto que ha existido una flexibilización por una de las partes de la mesa en las propuestas de incremento salarial —porque se ha pasado de las cantidades que inicialmente se planteaban de 30 euros adicionales a admitir la propuesta del mediador de 200 euros— y una posición que hemos calificado en todo momento de inflexibilidad para poder acercar posturas, como también explicaré posteriormente, con lo que ha sido el resultado de la mediación definitiva.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 5

Como ya he explicado, la Generalitat comenzó a realizar las acciones vinculadas a su obligación como mediador laboral en el conflicto. Hay que explicar que las competencias residen en la Generalitat, no en el Gobierno de España —esto es muy importante recordarlo—, o en la comunidad autónoma correspondiente. En otro tipo de conflictos en otros aeropuertos la responsabilidad en la mediación es de la correspondiente comunidad autónoma. La colaboración del Gobierno con la Generalitat ha sido permanente. He de decir que el diálogo y el pacto de la Generalitat con el Gobierno durante el proceso de mediación también ha sido permanente y que la mediación, que se produce finalmente cuando no es posible el acuerdo y cuando las posturas están completamente alejadas, dada la inflexibilidad de una de las partes de la negociación, desde nuestro punto de vista era una mediación absolutamente razonable y así lo hemos expresado. Hemos manifestado en varias ocasiones que la mediación que plantea la Generalitat suponía una gran flexibilización respecto a las condiciones laborales y salariales a favor de los trabajadores y que nos constaba el esfuerzo realizado por parte de la empresa para llegar a un punto de incremento salarial y de mejora de las condiciones laborales —las contempladas en la mediación— importantes. Eso se produjo el 8 de agosto. En esa mediación se contemplaba un incremento salarial de 200 euros al mes en doce pagas —estoy hablando de los trabajadores recién incorporados, porque hay otros para los cuales las condiciones eran distintas, que son los que venían de Prosegur— y un aumento de la plantilla, incorporando un quinto vigilante en cada filtro de seguridad, medida que indudablemente suponía también una disminución de la carga de trabajo de la plantilla. Vuelvo a repetir que esta propuesta es consecuencia de un trabajo profesional y riguroso y que es una propuesta razonable. Desde nuestro punto de vista era una propuesta suficientemente ambiciosa como para que se hubiera podido alcanzar un acuerdo, porque suponía entre otras cosas un incremento de casi el 18% del salario para los nuevos trabajadores. Ustedes conocen las ratios de incrementos salariales que se están produciendo en estos momentos en las negociaciones colectivas y en las negociaciones entre las distintas empresas, sean del sector público o sean del sector privado.

Con motivo de esta propuesta, también me gustaría recordar aquí, como muestra del esfuerzo realizado por AENA para que las partes llegaran a un acuerdo, que el gestor aeroportuario envió el pasado 9 de agosto una carta al mediador en la que manifestaba su compromiso en dos aspectos —no en la propia resolución del conflicto porque, como he explicado, no tiene capacidad ni tiene competencias para poder actuar, pero sí en cuanto al futuro de lo que tenía que ser el servicio en el aeropuerto de El Prat—: en primer lugar, incorporar en el pliego de condiciones que rige la prestación del servicio para el futuro concurso público el requisito de que haya cinco vigilantes por línea como mínimo en los periodos de mayor afluencia de viajeros y, en segundo lugar, el compromiso de velar para que el importe de licitación correspondiente a esas futuras contrataciones garantizase el cumplimiento de los acuerdos alcanzados en materia salarial en el proceso de mediación. Evidentemente, estos compromisos estaban condicionados a que la asamblea de trabajadores aceptase la propuesta de mediación efectuada por la Generalitat. Como he explicado, esa propuesta de mediación fue de 200 euros y por una de las partes, la empresa, se pasó de los 30 euros mensuales a una propuesta mucho más importante, de 155 euros mensuales, y finalmente se llegó a aceptar la propuesta de los 200 euros mensuales. La propuesta fue rechazada, como ustedes saben, por el comité de huelga los días 10 y 13 de agosto y, por tanto, se ratificaba la declaración de huelga indefinida de veinticuatro horas a partir del 14 de agosto. En la primera de las asambleas, sorprendentemente, el comité de huelga puso encima de la mesa distintos salarios que no habían formado parte en ningún momento del proceso de mediación y, por tanto, no respetó el papel del mediador ejercido por la Generalitat, planteando opciones que no formaban ni habían formado parte del proceso de mediación, en contra de lo legalmente establecido, lo que motivó el reproche de la propia Generalitat, desde mi punto de vista absolutamente justificado, que tachaba de falta de respeto al mediador y al propio proceso de mediación la situación que se había generado. La propuesta votada en aquella primera asamblea, en términos homogéneos a la del mediador —es decir, en doce pagas—, ascendía a 312 euros al mes, un incremento que llega casi al 30%, una cifra —y esto es importante— muy alejada de la propuesta del mediador, es decir, representaba más del 50 de la propuesta del mediador y que prácticamente se queda en la propuesta inicial de los propios trabajadores, que ascendía a 350 euros al mes; es decir, que se ha pasado por una parte de la mesa de 30 a 200, mientras que la otra parte prácticamente se mantenía en cifras muy similares.

Llegados a este punto, en relación con la respuesta dada por el Gobierno, vuelvo a repetir que en un proceso de estas características primero hay una fase de negociación entre las partes, trabajadores y empresa; si esto fracasa, entra una segunda fase en la que tiene que participar el organismo mediador,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 6

que es la Generalitat; cuando esta segunda etapa tampoco llega a buen término, es cuando interviene en ese proceso el propio Gobierno. Es decir, que el Gobierno ha actuado en el momento que tenía que actuar en la resolución del conflicto, teniendo en cuenta, como he explicado antes, que con anterioridad se habían llevado a cabo algunas reuniones y el llamamiento a que se alcanzase un acuerdo, pero desde el punto de vista procedimental —es decir, competencial— el momento en que podía actuar fue el momento en el que actuó, desde el minuto uno, siempre guiado por ese interés general. Como consecuencia de ese rechazo, inmediatamente, el mismo día en que se produjo, convoqué para el día siguiente al comité de crisis en Barcelona, el viernes 11 de agosto, un comité que presidí personalmente en la Delegación del Gobierno en Cataluña y que contó con la presencia del secretario de Estado, del presidente de AENA, de la directora del aeropuerto, del delegado del Gobierno y de distintos representantes de la Guardia Civil. Ese mismo día también mantuve reuniones —al día siguiente, insisto, del fracaso en esa fase de mediación— con la Generalitat de Catalunya, con distintos consellers, de Trabajo, del Territorio, de Interior, porque no olvidemos que los Mossos d'Esquadra tienen competencias en las tareas de vigilancia antes de los filtros de seguridad, en todo el espacio público que se sitúa antes de llegar a esos filtros. Y mantuve una segunda reunión ese mismo día con la alcaldesa de Barcelona para trasladarle cuáles eran las conclusiones del comité de crisis y para que tuviera toda la información con absoluta transparencia. De hecho, convocamos y comparecí en sendas ruedas de prensa con ambas administraciones para explicar las acciones que íbamos a llevar a cabo. Ustedes conocen las acciones. Tengo que decir que las dos medidas que se pusieron en marcha —una vinculada a devolver la normalidad al aeropuerto de El Prat y otra relacionada con la necesidad de poner fin al conflicto laboral— fueron consideradas adecuadas y necesarias por ambas administraciones.

En relación con el incremento de la Guardia Civil en los controles de acceso a la zona de embarque, por supuesto se tuvo en consideración que estábamos ante una situación de huelga distinta a la que habíamos vivido anteriormente, puesto que a partir del 14 de agosto comenzaba la huelga indefinida veinticuatro horas —hasta el momento habíamos vivido huelgas de horas separadas—, y se planteó un incremento de los efectivos de la Guardia Civil como medida transitoria que duraría el tiempo necesario hasta que se produjera una normalización de la situación actual y también una resolución del conflicto de cara a garantizar la seguridad pública y el orden público en el aeropuerto. Por supuesto que en las conversaciones se tuvo en consideración el nivel de alerta terrorista, cuatro sobre cinco, y que la generación de colas producía aglomeraciones en las zonas públicas del aeropuerto, que evidentemente todos entendían que podían generar situaciones de riesgo, riesgo que, como por desgracia todos los españoles conocen, se ha demostrado que es absolutamente real. El Gobierno tomó aquella decisión de reforzar esa presencia en los controles porque era nuestra obligación y porque una huelga de esas características de veinticuatro horas, con generación de aglomeraciones muy importantes en una infraestructura crítica, hubiera producido una situación evidente de riesgo y se trataba de garantizar la seguridad pública. Por lo tanto, hicimos lo que teníamos que hacer y no haberlo hecho hubiera sido una irresponsabilidad en las circunstancias que acabo de describir. Me gustaría dejar claro que estos agentes en ningún momento han sustituido ni sustituyen a los trabajadores de la empresa, que siguieron realizando sus funciones, dado que los servicios de inspección que llevan a cabo los trabajadores de Eulen o de cualquier otra empresa de seguridad en cualquier aeropuerto se desarrollan, vuelvo a repetir, bajo la supervisión de la Guardia Civil. Es decir, esos servicios son de apoyo, de auxilio a quien tiene la competencia en virtud de un convenio que se firmó en 1999 con AENA. Y lo que es objetivamente claro es que en el momento en que entró la Guardia Civil se devolvió la normalidad al aeropuerto de El Prat y esto produjo una garantía de la seguridad pública en una infraestructura clave como es el aeropuerto de El Prat. Desde entonces no se han producido incidencias significativas en los filtros de seguridad y los tiempos de espera han entrado dentro de los límites de calidad del servicio que manejábamos como registros medios en el aeropuerto de El Prat.

La segunda medida, en paralelo a la decisión que se tomó de incrementar la presencia de la Guardia Civil, fue la de analizar el posible procedimiento del laudo arbitral, de cumplimiento obligatorio de las partes, para poner fin al conflicto existente. Se solicitaron en su momento informes de la Abogacía del Estado para analizar si era viable desde el punto de vista jurídico y se tomó la decisión posterior de que evidentemente, dada la singularidad del aeropuerto de El Prat y dadas las circunstancias concurrentes para que se pudiera llevar a cabo —y las voy a mencionar ahora— ese arbitraje obligatorio, había que avanzar en el establecimiento de ese laudo. Una vez recibida esa información de la Abogacía, que considera que concurren los requisitos contemplados en el Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 7

el establecimiento de este procedimiento arbitral, se acordó la celebración de un Consejo de Ministros extraordinario el 16 de agosto y definitivamente se aprobó el arbitraje obligatorio, dado que, primero, se cumplían los requisitos de duración prolongada o que se generaran graves consecuencias; en segundo lugar, que las partes, como se constató, mantenían posiciones irreconciliables, máxime si se tiene en cuenta que el proceso de mediación ya había finalizado, y, en tercer lugar, la existencia —otra cuestión obvia— de un perjuicio grave para la economía nacional. Estamos hablando de uno de los principales aeropuertos de nuestro país, el segundo aeropuerto más importante. Permítanme insistir en que el hecho de haber convocado una reunión extraordinaria del Consejo de Ministros en agosto da muestra de la importancia que el Gobierno daba a la situación de seguridad en el aeropuerto de El Prat. Asimismo, el Consejo de Ministros en aquella reunión contempló la posibilidad de crear un grupo de trabajo, tal y como habían manifestado las principales organizaciones sindicales con la participación del Gobierno sobre el sector de la seguridad privada en infraestructuras públicas y sensibles para la seguridad ciudadana. Escuchamos la petición de los sindicatos mayoritarios, consideramos que era adecuado establecer un marco global para abordar de forma global la incidencia de la contratación pública de los servicios de vigilancia en infraestructuras de carácter público, por lo tanto recogimos el guante y accedimos a la creación de ese grupo de trabajo.

Esta acción, he de decir también, trajo consecuencia en la desconvocatoria de otras protestas similares que se estaban produciendo en otros aeropuertos. Había una consideración general de que lo razonable era tomar decisiones con carácter nacional en el marco de la Mesa sectorial de negociación colectiva. Evidentemente, en esa mesa el Gobierno no tiene y no debe participar, pero los sindicatos consideraron que a esa mesa se podían trasladar algunas cuestiones en el marco de ese grupo de trabajo que pudieran afectar al sector público y, en concreto, a la seguridad privada en infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo que fueran de competencia estatal.

Pues bien, en este punto me gustaría informar a la Comisión de que hemos aceptado la creación de ese grupo de trabajo. Desde el punto de vista del Gobierno, el objetivo principal que queremos dar a esa mesa es el análisis de cuantas cuestiones contribuyan a una mejora de la prestación del servicio y de las condiciones de trabajo en el ámbito de la seguridad privada en el transporte terrestre, aéreo y marítimo de competencia estatal, poniendo especial atención en la incidencia de la contratación pública en los servicios de vigilancia, y su repercusión en la estabilidad del empleo y en las condiciones laborales, y además en la formación de personal y en las condiciones de seguridad y salud laboral. Vamos a proponer la creación de esa mesa, constituida por ocho representantes de la Administración General del Estado, cuatro de las organizaciones sindicales y otros cuatro en representación de las organizaciones empresariales. Tenemos la idea de crear un grupo de trabajo de tamaño más reducido para que sea más ágil y más operativo el funcionamiento de esa mesa, cuyos cometidos se corresponderán con los objetivos y la finalidad de la mesa. Propondremos que dicho grupo esté constituido por cuatro integrantes de la Administración General del Estado, dos de las organizaciones sindicales y dos de las organizaciones empresariales. Nuestra intención es convocar esta misma semana, una vez nos pongamos de acuerdo en el objetivo principal de esa mesa, la primera reunión, la reunión constitutiva, de ese grupo de trabajo que se tendrá que reunir en los próximos días para abordar las cuestiones que he mencionado y, muy en particular, las que tengan que ver con la contratación pública y la estabilidad en el empleo, la formación profesional, el tiempo de trabajo y la seguridad y la salud laboral.

Por último, continuando con la cuestión referida al arbitraje, el 18 de agosto, como ustedes conocen también, dado que era imposible que las partes acordaran la designación de un árbitro, propusimos desde el Ministerio de Fomento a Marcos Peña, presidente del Consejo Económico y Social, como árbitro dentro del procedimiento de arbitraje obligatorio sin que las partes presentaran alegaciones al nombramiento.

Marcos Peña es un profesional de reconocido prestigio, miembro del cuerpo superior de inspectores de trabajo y Seguridad Social desde el año 1972. La designación oficial se produjo el lunes 21 de agosto, por tanto, hay diez días, tal y como estableció el Consejo de Ministros, para emitir el laudo de obligado cumplimiento. Esto significa que —lo avanzo porque ya lo hemos conocido a través de los medios de comunicación porque lo ha dicho el propio árbitro— en el día de mañana se conocerá el contenido de ese laudo arbitral de obligado cumplimiento que dará fin al conflicto laboral producido hasta la fecha. Quiero indicar, aunque ya lo conocen, que el comité de huelga decidió el 17 de agosto aplazar la huelga indefinida a raíz del atentado terrorista en Cataluña y que, en estos momentos, hay también abierto otro conflicto por una cuestión relacionada con el despido de una serie de trabajadores que no habían cumplido los servicios mínimos, pues no asistieron a su puesto de trabajo sin la justificación adecuada, pero esta es una cuestión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 8

ajena a lo que es el procedimiento del laudo arbitral que en estos momentos está en marcha. Como no puede ser de otra forma, el Gobierno va a seguir aplicando las medidas que ha puesto en marcha y todas aquellas que estén en su mano para garantizar el adecuado funcionamiento de los aeropuertos y su seguridad.

Antes de concluir quería referirme —ya que guarda relación con las peticiones de comparecencia que han formulado algunos grupos políticos— a la negociación abierta con el personal de AENA y ENAIRE que en estos momentos se está produciendo. Como saben, ayer mismo se llevó a término una nueva reunión presidida en este caso por el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. En esa reunión se abordaron asuntos relacionados con el incremento de las plantillas; con un planteamiento de unas primeras propuestas de crecimiento, más allá de la tasa de reposición de efectivos, hay que analizar también las condiciones y las propuestas salariales; en relación con las condiciones de trabajo se ha acordado que por las empresas y los representantes sindicales se vayan alcanzando acuerdos para establecer un marco dentro de esa negociación, y también se ha planteado una prórroga del convenio que estamos analizando de cara a la próxima reunión que se va a celebrar el próximo jueves, donde va a haber una segunda reunión.

Como ustedes habrán sabido por los medios de comunicación, hace escasamente unas horas los sindicatos no es que hayan desconvocado la huelga convocada, sino que han anunciado que no se va a convocar porque no se había convocado con carácter previo, dando con ello margen a la negociación que en estos momentos se está llevando a cabo con Fomento. Tengo que decir en este punto que valoro muy positivamente que no se haya presentado formalmente esa solicitud de huelga y que se haya tomado esa decisión por parte de las organizaciones sindicales. Esto abre un camino con tranquilidad y fuera del conflicto para seguir hablando, para seguir negociando y para analizar todos estos asuntos. Confío en que se pueda llegar a un acuerdo entre las partes y para ello se va a trabajar en los próximos días.

Reitero que desde el ministerio y desde AENA hemos llevado a cabo todas las acciones necesarias dentro de nuestros ámbitos competenciales para facilitar ese acuerdo entre las partes. Reafirmo que apoyamos absolutamente la labor de AENA en este conflicto. No se ha escatimado ningún esfuerzo para facilitar un acercamiento entre las partes y, por supuesto, para garantizar la seguridad pública de las personas. En todo momento se ha manifestado una predisposición para impulsar las negociaciones ante una situación que ha afectado a un gran número de ciudadanos y que, entre otras cosas, ha afectado a la imagen exterior de nuestro país. Repito que es un conflicto en el que, desde el punto de vista procedimental, hay fases que hay que respetar: la fase de negociación, la fase de mediación. Es, en ese momento, en el que esa última fase concluye sin éxito cuando interviene de forma inmediata el Gobierno, guiado por el interés general. Por lo tanto, nuestro objetivo ha sido evitar esas afectaciones a los pasajeros, evitar cualquier riesgo que se pudiera producir para la seguridad ciudadana y minimizar las posibles implicaciones negativas en la economía nacional, especialmente en un sector productivo tan importante para nosotros como es el turismo, que representa en torno al 11% del producto interior bruto nacional.

El transporte aéreo es un elemento clave para la generación de riqueza y bienestar de nuestro país, por lo tanto no debe ser afectado de forma importante, y desde luego el aeropuerto de Barcelona, El Prat, es una infraestructura estratégica. Como ya he dicho, es efectivamente el segundo aeropuerto por número de pasajeros de la Red AENA, pero está a la cabeza en la creación de nuevas rutas y ha sido el gran aeropuerto europeo en cuanto a crecimiento el año pasado. Nosotros vamos a seguir trabajando, como se ha hecho, para fortalecer este aeropuerto, realizando todos los esfuerzos necesarios para que siga siendo un elemento importante de dinamización de la economía y de vertebración del territorio español.

A partir de este momento quedo a disposición de sus señorías para responder a las cuestiones que quieran plantearme.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro de Fomento.

Es el turno ahora de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Mixto, doy la palabra al diputado del PDeCAT, don Carles Campuzano.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer la comparecencia del señor ministro. Comparece a petición de los grupos, también del Partit Demòcrata. He de decirle, señor De la Serna, que su intervención nos ha decepcionado. Yo no sé si en el segundo turno vamos a notar algún cambio, pero a partir del momento en que usted ha expresado, cuando ha hecho el relato de los hechos que han conducido a este caos que se ha vivido en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 9

El Prat durante este verano, que AENA y el Gobierno inicialmente eran ajenos —ha dicho ajenos— al conflicto ha situado perfectamente el gravísimo error político que AENA y el Ministerio de Fomento han cometido durante esta crisis. De hecho, casi pasa un mes entre el inicio de los problemas en el aeropuerto de El Prat antes de que el Gobierno tome las medidas que garanticen el buen funcionamiento del aeropuerto y la seguridad en el mismo. Afirma que Fomento y AENA son ajenos al conflicto que se está viviendo. El propio ministro ha dicho que parecía normal, que hoy hay un conflicto laboral en una empresa que gestiona un servicio a través de una fórmula de externalización de ese servicio y que ese conflicto laboral debe ser enfocado por la Administración competente en materia laboral, que en este caso es la Administración de la Generalitat. Son argumentos que el presidente Rajoy formuló en público el 7 de agosto, cuando el conflicto había empezado a mediados del mes de julio, y que el secretario de Estado reafirmó en esa misma dirección en esas mismas fechas.

Esa idea es lo que explica y es lo que exige las responsabilidades políticas en relación con lo que se hizo en El Prat, porque esa negligencia de AENA y del Ministerio de Fomento al haber abordado esa cuestión provocó que miles de personas perdieran sus vuelos, que decenas de miles de personas viviesen horas de retraso, que se afectase a la imagen pública de una de las principales infraestructuras del Estado español, una las principales infraestructuras de un país como Cataluña, que es líder en materia de turismo en el conjunto del Estado. Además eso sucedió estando España en alerta 4 por amenaza terrorista. También lo ha dicho el señor ministro, la responsabilidad de la seguridad en el aeropuerto fundamentalmente corresponde a la Guardia Civil, y el papel que juegan los servicios privados de seguridad es acompañar a la Guardia Civil en esas funciones. Por tanto, el Gobierno no podía ser ajeno a lo que estaba sucediendo, AENA no podía ser ajena a lo que estaba sucediendo. De hecho, las cosas empezaron a orientarse en el momento en que AENA se sentó en la Mesa de la mediación al lado de la Generalitat y con los trabajadores.

Señor ministro, las cosas se han hecho mal, muy mal, por el Ministerio de Fomento y AENA hasta que a mediados del mes de agosto se han asumido todas las responsabilidades. A nuestro entender, señor ministro, eso pasa porque hoy le exijamos al Ministerio de Fomento que cese al presidente de AENA; no puede suceder que visto lo que ha sucedido en El Prat nadie del Gobierno asuma alguna responsabilidad. Le reclamamos al cese del presidente de AENA. Pero es que además, señor ministro, más allá del caos que se ha vivido en este mes de agosto, lo que está en cuestión es la gestión del presidente de AENA, del gestor aeroportuario. Porque a la opinión pública catalana se le plantean dudas más que razonables sobre si la gestión que hace el presidente de AENA prioriza de manera adecuada y correcta la seguridad en el aeropuerto de El Prat, sobre si gestiona de manera correcta y adecuada la prestación de un servicio de calidad en El Prat. Por ejemplo, ¿qué razón explica que en el concurso de externalización de los servicios de seguridad se optase por una oferta un 2% más barata, se optase por Eulen, que la oferta de Prosegur, que era la siguiente empresa? El propio ministro en su intervención ha reconocido que deberá modificarse ese concurso aumentando el número de vigilantes y garantizando que los sueldos que se paguen se pueden reflejar en las licitaciones públicas futuras de este servicio de seguridad. El ministro hoy en su intervención reconoce que la licitación pública que se hizo en su momento y que permitió que Eulen gestionase este servicio no garantizaba un servicio en materia de seguridad.

Si además uno compara el esfuerzo que hace AENA en garantizar la seguridad en El Prat en relación con el que hace en Barajas, nos quedamos perplejos. Porque, señor De la Serna, por el mismo servicio AENA gasta en Barajas un 1,9 más que en Barcelona. ¿Cómo justifica casi el doble de gasto en Barajas con respecto a El Prat? ¿Lo justifica por el número de pasajeros? ¿Es difícil, no? Usted conoce mejor las cifras que nosotros pero estamos hablando de 50 millones de pasajeros frente a más de 44 millones de pasajeros. ¿Qué justifica este trato diferente entre Barcelona y Madrid? ¿Cómo justifica, por ejemplo, que en 2011 en El Prat hubiese 500 vigilantes y hoy tan solo sean 350? ¿Era consciente de que ese mal servicio implicaba un sobresfuerzo de los trabajadores, unas malas condiciones de empleo, que es lo que explica por otro lado el conflicto? Lo que explica el conflicto es que un mal servicio, una mala oferta de licitación por AENA ha conllevado que finalmente eso estallase, y en el peor momento. ¿Esos cambios que hoy ha anunciado, de cara a esas futuras licitaciones para dar salida a la propuesta del mediador, no debían haber formado parte ya de la oferta de licitación en su momento? ¿No debían haberse abordado mucho antes de que esa crisis estallase?

Señor ministro, tenemos la percepción de que los gestores de AENA, este gestor centralizado, decidió primar la reducción de un hipotético gasto excesivo en seguridad a una mayor rentabilidad del aeropuerto; parece que es eso. ¿Es razonable que siendo El Prat un aeropuerto rentable, quizás la joya de la corona

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 10

del sistema aeroportuario del Estado español, se decidiese jugar a la baja en la reducción de los costes de seguridad? ¿Tiene sentido que eso responda de esta manera? Es otra buena razón, señor ministro, para que le solicitemos el cese del presidente de AENA.

Finalmente, señor ministro, quisiera decirle que el debate público de estos días en Barcelona, en Cataluña, sobre lo que ha sucedido en El Prat vuelve a poner de manifiesto que la anomalía española que supone el sistema centralizado de gestión de los aeropuertos tenga consecuencias prácticas y concretas. Si la gestión del aeropuerto hubiese estado en manos de las autoridades de Cataluña y de Barcelona, de la Cámara de Comercio, el modelo que hace unos diez años, más o menos, parecía tener consenso, un modelo de gestión local del aeropuerto de El Prat con la implicación y las responsabilidades de las instituciones públicas de Cataluña y la participación del mundo empresarial —la propuesta que en algún momento llegó a formular el presidente Zapatero al presidente de la Generalitat, el presidente Maragall—, en ese contexto de una gestión cercana al conflicto, ¿hubiese permitido ese gestor que la intervención no se produjese prácticamente al cabo de un mes? Señor ministro, el modelo centralizado, alejado de la realidad, hace al gestor absolutamente insensible a esos problemas.

Señor presidente, ya termino. La cuestión de El Prat es la expresión política del enorme fracaso que ha tenido la política española para dar respuesta a las demandas que en Cataluña generan consenso. Hace unos diez años, el conjunto de la sociedad civil catalana —la izquierda, la derecha, los sindicatos, el mundo empresarial, el mundo económico y el conjunto de las fuerzas políticas en Cataluña— se conjuró para reclamar esa gestión local de El Prat. Ustedes —ahí hay una enorme corresponsabilidad de todos los que han gobernado España en estos diez últimos años— han sido corresponsables en el mantenimiento de esa anomalía histórica que supone el modelo centralizado de la gestión de los aeropuertos.

Con esta crisis —con ello termino, señor presidente— se pone de manifiesto que el modelo centralizado de AENA es un modelo ineficaz. No sirve para que los aeropuertos del Estado español funcionen de manera adecuada y hagan frente a las crisis. Es evidente que eso ha fracasado de manera estrepitosa.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campuzano.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Vasco. Si desea intervenir, tiene la palabra don Iñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muy brevemente.

Aunque pareciera que no es el ámbito geográfico que correspondiera a nuestro partido, el del aeropuerto de El Prat, el objeto de la principal polémica, y a pesar de que tampoco en nuestros aeropuertos de Euskadi ha habido algún tipo de conflicto ni se vaticina que lo haya, entendemos que las causas que originan lo que ha ocurrido en El Prat pueden reproducirse en el futuro en el ámbito de los aeropuertos vascos. Voy a hacer simplemente dos apuntes, porque en la intervención del señor Campuzano ya se ha expresado de una forma bastante clara. Primero, son servicios que están contratados por AENA los que han generado unas consecuencias indeseables. Segundo, el origen o la causa de todo ello son posiblemente, y a eso es a lo que nos vamos a referir, las condiciones en las que se han adjudicado esos servicios por AENA. Tercero, posiblemente también son las condiciones que se han contemplado en el ámbito de la licitación las que debieran haberse evitado, pues a diferencia del precio, que ha sido el principal elemento que ha caracterizado la adjudicación de ese servicio en el seno de los aeropuertos, se tenían que haber tenido en cuenta otros elementos de carácter sociolaboral que hubieran evitado posiblemente los efectos indeseables que conocemos.

Finalmente, coincidiendo con el señor Campuzano, debo hacer referencia a que es precisamente el modelo descentralizado, a diferencia del modelo centralizado, que reclaman también las autoridades vascas para la gestión de los aeropuertos en nuestro territorio, el que hubiera permitido aproximar las condiciones de adjudicación de ese tipo de servicios a la realidad y a la necesidad de su paz laboral, como condición inexcusable para la adjudicación de unos servicios que son necesarios, porque aun cuando no sean ejercicio de autoridad pública, sí tienen naturaleza pública.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barandiaran.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Tiene la palabra la diputada doña Teresa Jordà i Roura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 11

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, presidente. *Molt bona tarda a tots.*

Señor ministro, gracias por estar esta tarde aquí en esta comparecencia que, en definitiva, todos los grupos han solicitado después del caos que nos trae hoy aquí.

En primer lugar, Esquerra Republicana quiere mostrar su solidaridad con los trabajadores de Eulen y sumarse a sus legítimas demandas laborales. En segundo, queremos afirmar que no se puede bajo ningún concepto consentir la arbitrariedad en materia de seguridad, ya sea en un aeropuerto o en una estación de tren, es igual. No se puede consentir esta arbitrariedad, tal y como ha denunciado mi compañero cuando hablaba de que en estos momentos hay más seguridad en el aeropuerto de Madrid que en el aeropuerto de Barcelona. En tercer lugar, queremos felicitar también a la Generalitat de Catalunya, al *departament* competente en la materia y a su secretario general por el trabajo desempeñado. No podemos decir lo mismo, señor De la Serna —aunque después de escucharle a usted parecería que sí tendríamos que hacerlo—; no podemos felicitar a su Gobierno, porque llegó tarde y llegó mal.

No descubro nada si digo que los aeropuertos en pleno siglo XXI son algo más que una infraestructura de transporte. De hecho, son un auténtico factor —me parece que usted también lo ha señalado esta tarde— de desarrollo económico de primer orden y, a la vez, de dinamización territorial. Es pues, normal, o debería serlo, que los territorios y/o las ciudades, en este caso Barcelona —ya lo hizo en su día— mostraran un interés creciente en tener un papel relevante en la gestión de dichas infraestructuras como una herramienta indispensable de cara al futuro; en definitiva, una herramienta para diseñar estas importantes infraestructuras. Los aeropuertos son unas infraestructuras que nunca deberían verse de forma aislada al conjunto de la actividad económica.

De hecho, cuando en el año 1990 se creó AENA fue para dar una pátina y una cierta imagen de racionalidad y de profesionalidad a un modelo anterior, a un modelo caduco, que venía de la etapa franquista. AENA nació en principio como un gestor aeroportuario, como un proveedor de servicios y también para hacer funciones de regulador. Este es y ha sido un modelo único y singular, un modelo particular, un modelo raro, un modelo que es sabido que no tiene parangón en ninguna otra parte del mundo. Es un modelo de gestión fuertemente centralizado, un modelo que desentona y choca con los modelos modernos, con los modelos que funcionan, señor ministro, en el resto del mundo. Hay fórmulas diversas, normalmente aeropuertos que actúan y operan como auténticas empresas que compiten entre sí y que, además, están gestionadas con una fuerte participación de los distintos entes territoriales, con distintas fórmulas, con capital público, a veces con capital privado, y con la participación incluso de instituciones económicas, pero con un papel —insisto— determinante de los entes territoriales.

Pero vamos al grano. AENA es hoy un instrumento para articular el Estado español. AENA es, sobre todo, un instrumento para potenciar un único aeropuerto —debemos decirlo y nos sabe mal decirlo así— que es el aeropuerto de Madrid-Barajas, y también para conectar Madrid como una auténtica megalópolis peninsular. El aeropuerto de Barcelona-El Prat obtuvo un ascenso de pasajeros del 6,8% en los cinco primeros meses de este año; alcanzó hasta los 4325970 pasajeros, con lo que experimentó un incremento superior a Madrid-Barajas, el primero de la lista —usted también lo ha confirmado—, que creció un 5,4%, hasta los 4,5 millones —poco más— de viajeros. Así pues, la diferencia entre ambos se recorta este año en 200000 pasajeros. ¿Y por qué este recorte? ¿Está bien? ¿Está mal? No lo sé, pero en definitiva existe este recorte. La mayor afluencia de turistas en Barcelona con la llegada de los meses de primavera y verano aumenta, algo que en principio parece normal; de hecho, ambos aeropuertos suman más del 40% de la red de AENA. Pero, más allá de la estacionalidad, el crecimiento de El Prat también se debe —usted lo ha dicho— a la ampliación de sus rutas, con nuevas aerolíneas que han decidido usar el aeropuerto como base. Con este tirón Barcelona ya suma más de diez años con aumentos consecutivos de pasajeros. ¿Por qué digo esto? Porque, señor ministro, ¿usted y su ministerio no creen que el aeropuerto de Barcelona no da margen como para que se le trate mucho mejor?

¿Por qué narices, señor ministro, AENA, demoró tantísimo su entrada a participar en el conflicto? Usted insistirá en que no, en que entró cuando debió entrar, pero nosotros insistimos en que no fue así, que entró tarde y mal. Es evidente que esta demora no hizo otra cosa que retrasar también las posibles soluciones. El aeropuerto de Barcelona ha estado días absolutamente colapsado, con horas y horas de colas enormes a la hora de facturar, acumulación de viajeros antes de abrir el turno para conseguir ser los primeros en dejar la maleta para ir corriendo —por decirlo de alguna manera— a pasar los controles de seguridad. Caos, nervios —tengo que decirlo—, desesperación, y ante este panorama a su número dos, Julio Gómez-Pomar, no se le ocurre otra cosa que censurar y señalar a los pasajeros a los que se les ocurría ir antes al aeropuerto para algo tan normal como salvar su viaje y poder subir en el avión. A pesar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 12

de esta situación de caos, AENA va bien, aumenta un 177% en el primer trimestre del año su beneficio neto, alcanzando más de 80 millones de euros. Pues muy bien, estamos todos muy contentos, pero señor ministro, ante estos beneficios la pregunta es si ustedes piensan revisar el marco de licitaciones, algo que también se ha dicho esta tarde. Lo digo porque mientras AENA da beneficios ustedes permiten unas condiciones laborales que en absoluto se ven recuperadas. Al contrario, ustedes cogen la empresa que va más a la baja, algo que —tengo que decirlo— es pésimo, señor ministro, y para el colmo de los colmos ahora Eulen no acepta la propuesta del comité de huelga de que no haya represalias con los huelguistas después del laudo obligatorio. Pues ¡olé tú!, para más inri. AENA es hoy un sistema totalmente centralizado, un sistema asociado a una gran opacidad y falta de transparencia; AENA es quien cierra la puerta a que Cataluña participe en la gestión de El Prat. En definitiva, un nuevo golpe de Madrid a las aspiraciones catalanas.

Termino como he empezado, en el Reino de España la política en el diseño y en la gestión de infraestructuras es desastrosa; una política que, entre otras muchas cosas, va íntimamente ligada a la concepción centralista del Estado. De hecho, los catalanes no vemos absolutamente nada de bueno en todo esto, sino al contrario. Pero, ¿sabe? La única suerte que tenemos, señor ministro, es que gracias a su pésima gestión —no le señalo a usted; señalo a su Gobierno, al Gobierno que representa— en prácticamente todo dan a nuestro Gobierno y a nuestro pueblo tres mil oportunidades para demostrar que Cataluña ya es un Estado.

Muchas gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà i Roura.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro, por venir hoy a dar explicaciones sobre lo que ha ocurrido este mes de agosto en El Prat. La situación que se ha producido ha sido caótica, esto es obvio para todos.

Yo voy a empezar al revés de como lo ha hecho usted, con la anunciada convocatoria del personal de AENA de una huelga que, hace unas horas, hemos sabido que retiraban; no ha llegado a ser convocada, lo cual nos parece una buena noticia. La percepción de los trabajadores de AENA es que se ha hecho un trabajo muy intenso desde el momento de la privatización, desde la salida a bolsa, en los momentos de la crisis y que en estos momentos en que AENA multiplica sus beneficios parece razonable que los trabajadores también se vean beneficiados. Con lo cual, insisto, esta buena disposición del Gobierno que los sindicatos han dicho que han observado nos parece muy buena noticia.

Con respecto al asunto principal que nos ocupa hoy, los problemas de El Prat, me gustaría plantear desde un ánimo sinceramente constructivo un par de cosas. La primera es que si bien es cierto que la huelga se planteaba en un servicio externalizado, es decir, entre una empresa y los trabajadores que esta contrataba, así como que la competencia correspondía a la Generalitat, también es cierto —usted lo ha reconocido— que desde el primer momento AENA estaba detrás, incluso desde antes de que se convocar la huelga, lo cual es normal, porque si bien es cierto todo esto, el Ministerio de Fomento no puede abdicar de sus responsabilidades en materia tanto de seguridad como de seguridad operacional —lo que es la *security* y el *safety*—, por lo que es normal que desde el principio estuvieran mediando, aunque fuera informalmente. En este sentido, al menos para el público, la sensación es de que ha tardado mucho tiempo, que ha transcurrido mucho tiempo hasta lo que esperamos que mañana sea un punto de inflexión, un desenlace, con ese laudo arbitral de obligado cumplimiento. Por tanto, quiero preguntarle si usted cree entonces que ha sido una respuesta rápida. Le pregunto esto porque nos podría pasar lo mismo en otros aeropuertos, no solo en El Prat sino en cualquier de los otros cuarenta y seis de la red de aeropuertos gestionados por AENA. Yo tengo que recordar que algo así —aunque de menor importancia— pasó en Ibiza con el servicio de limpieza, que también ocasionó un cierto caos. Esta es la primera pregunta.

La segunda hace referencia a la contratación. A lo largo de la intervención parece haberse traslucido que ha habido problemas en la contratación. Ya se ha garantizado que en los siguientes pliegos que salgan de la licitación se garantizarán cinco vigilantes por línea —me ha parecido entender— y que el presupuesto garantizará los sueldos que se acuerden, así como que en este grupo de trabajo que ya se ha acordado básicamente se incidirá también en esto, en vigilar la elaboración de los pliegos. Lo cierto —y esta es una pregunta— es que un 2 de bajan no parece muy significativo, lo cual choca un poco con las diferencias que había al principio en cuanto a las exigencias de los trabajadores. Los 350 euros de aumento que pedían los trabajadores y los 200 que parece que al final aceptaba Eulen no se entienden

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 13

bien con ese 2% de baja. Entiendo que el presupuesto de licitación se hizo sobre la base de las condiciones de la empresa que estaba prestando anteriormente el servicio, de Prosegur, diciendo que sobre ese servicio se licitó dicho presupuesto. Hay algo ahí que realmente no entiendo, dónde se han producido esas bajas, cuestión que me gustaría que nos aclarara. De todas maneras, entiendo que ha existido ese problema en la contratación. Entiendo la necesidad de homogeneizar las condiciones de trabajo en todos los aeropuertos de la red; si las cifras que ha dado un compañero sobre las diferencias entre Barajas y El Prat son correctas, supongo que requieren una explicación. Entiendo que el grupo de trabajo tendrá que procurar que se produzca esa homogeneización de las condiciones de trabajo. Por cierto, nosotros no cuestionamos el servicio en red, el servicio global de AENA, sino que nos parece conveniente para esa vertebración y cohesión de España, con lo cual no nos oponemos a esa cuestión. Nosotros entendemos que AENA compite, pero lo hace globalmente, es decir, que no es un impedimento. Es cierto que hay otros modelos en Europa, pero no necesariamente esto es un impedimento. Sí creemos que todo esto tiene que hacernos recapacitar sobre este modelo de gestión. Es cierto que esta empresa tiene que buscar su rentabilidad, pero en ningún caso puede, como decía antes, abdicar de su característica esencial, de su función esencial de servicio público.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Confederal de Podemos. Tiene la palabra don Félix Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro. Antes de su comparecencia, habíamos pedido la del señor Vargas. Andaba usted de vacaciones en la playa de El Sardinero. Iba todo bien hasta que empezaron a suceder cosas raras y, ante la inacción del presidente de AENA, usted tuvo que desplazarse a Barcelona y nosotros nos vimos obligados a pedir también su comparecencia. Señor ministro, ¿sabe usted lo que es un bombero *single*? Un bombero *single* en el mundo de AENA significa la única persona que se hace cargo del servicio de salvamento, de extinción de incendios y del control de plataforma, lo que antes hacían los señaleros. Usted ha sido este mes de agosto durante el conflicto en el aeropuerto de El Prat un bombero *single*. Usted ha tenido que ir a Barcelona a apagar un incendio que sus responsables directos no supieron evitar o, mejor dicho, que su pirómano habitual en materia laboral, el señor Vargas, y sus políticas provocaron. Tiró la piedra y escondió la mano. Es cierto que es un conflicto de empresa, pero no es menos cierto que el Gobierno tiene responsabilidad en seguridad operacional y que el conflicto es producto de la Ley de contratos que alguien aprobó y que propicia las bajas temerarias, como demuestra un extracto en su página web: Reconstrucción de la plataforma B del aeropuerto de Palma de Mallorca: importe licitado, 19194162,42 euros; se adjudicó por 10700000 euros, una baja del 44,25%. Actuaciones de balizamiento para el cumplimiento de normas técnicas del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, una baja del 25,56%. Estrategia e implantación de la transformación digital en AENA, una baja del 40,76%. Nuevo solado de T1P00 y T2 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, una baja del 36,56%. Actuaciones en franja de pista 14R del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, una baja de 52,83%. Ampliación del almacén automatizado de equipajes de la T123 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, una baja del 42,08%. Mejoras de la T123 de acuerdo a diseño funcional del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, una baja del 58,30%. Reparación y tratamiento de la estructura metálica exterior T4 y T4S, una baja del 55,12%. En esa interminable lista de bajas también está Eulen, la empresa dirigida por el señor David Álvarez, que en 2011, en plena crisis, se despachó ante los medios con esta frase que yo creo que es premonitoria: es necesario trabajar más y vivir peor. Seguro que no lo decía por él, sino que iba dirigida a sus trabajadores. La política del señor Vargas —nos lo dijo aquí en el Congreso— está pensada para favorecer el mejor resultado para sus accionistas, o sea, en algunos casos buitres y hienas que generan plusvalías, explotando a sus trabajadores al máximo y, como dijo el portavoz del comité de huelga de Eulen, sin dejarles ir al baño.

Sabemos que el señor Gómez-Pomar estuvo en Barcelona. Le vimos en algunas imágenes, pero sobre todo le escuchamos en unas declaraciones algo desafortunadas cuando dijo que la pretensión de los trabajadores es recuperar las condiciones salariales y sociales de antes de la crisis, y eso —dijo el señor Gómez-Pomar— está fuera de lugar. No lo entiendo. Señor ministro, lo que está fuera de lugar es que el Gobierno en su día regalara a los accionistas 8000 millones al privatizar AENA. Eso sí está fuera de lugar y, por eso, seguiremos insistiendo el resto de grupos para sumar y pedir una comisión de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 14

investigación del pelotazo AENA. Señor ministro, cuando usted fue a El Prat —hemos de reconocerlo— tenía poco margen de maniobra y resolvió lo mejor que pudo, llamando a la Guardia Civil, tal como le sugirió en un tuit el conseller de Presidència, el señor Turull, aquel que me llama a mí súbdito, y a la espera de un laudo milagroso. Creemos que no es la mejor forma de resolver conflictos porque ahora le vienen de dos en dos o por parejas, como 'la mal pagá' Guardia Civil: el conflicto de seguridad en Barajas, por no hablar de las estaciones de ADIF, y la huelga anunciada de los trabajadores, de momento congelada, en AENA. ¿Pero no es consciente de que con ingresos récords y el incremento de productividad que se produce en los aeropuertos españoles no se puede seguir sin mover ficha y se han de reponer las plantillas al nivel de 2012 y aumentar salarios? ¿Sabe que AENA, el señor Vargas, está cobrando a los pasajeros una tasa superior por la seguridad al servicio que presta? Estos meses le hemos hablado de Menorca, Ibiza, Palma, Tenerife, Barajas, de las chaquetas verdes, y se presenta un otoño que anuncia lluvia de conflictos. Si usted no pone remedios, sus dotes ejecutivas que ha demostrado le impedirán volar alto, ya que lleva en la bodega mucho lastre, y ese lastre se llama señor Vargas. Le pedimos el cese del presidente de AENA y seguir negociando con los sindicatos. Me atrevo a hacerle una sugerencia. Si por algún motivo oculto usted no puede hacer dimitir al señor Vargas, haga un trueque con la señora Báñez: cambiar al señor Marcos Peña por el señor Vargas (**Risas**); eso sí, con las condiciones laborales del empleo que llega que, según la ministra, es de más calidad que el que se fue. Le hago esta sugerencia porque a este paso el señor Marcos Peña pronto parecerá de la casa y como mínimo parece razonable y sabe escuchar.

Ahora le formularé una serie de preguntas que le pasaré por escrito al acabar la intervención, veintinueve —no todas las haré ahora—, algunas de nuevo, para que si lo tiene a bien las conteste. Pero antes querría recordar que los trabajadores de Eulen, tras el atentado de Barcelona y Cambrils, fueron solidarios con la ciudadanía y desconvocaron la huelga. ¿Sabe cómo les pagan ahora estas hienas? Con despidos y multas. Eso en una mesa negociadora —usted y yo lo sabemos— se llama chantaje y usted tiene capacidad para frenarlo. En abril de este año le reiteramos las siguientes preguntas escritas —no se las leeré todas—: ¿Están previstos en el proyecto del DORA indicadores sobre tiempos de trabajo y descanso de los trabajadores implicados en la seguridad operacional como indicador a la hora de terminar la tasa? ¿Están previstos en el proyecto del DORA mecanismos de sanción que impidan volver a licitar en servicios relacionados directamente con la seguridad operacional para aquellas empresas subcontratistas del contenido de prestación del gestor que garanticen la seguridad de los usuarios en caso de reiterados incumplimientos? En los casos de servicios de subcontratados por el gestor relacionados con la seguridad operacional, donde se haya comprobado que las empresas contratistas hayan licitado reiteradamente con bajas temerarias que repercuten directamente en los salarios el incumplimiento de la legislación laboral y de salud laboral, el incremento de incidentes e incluso el abandono de los pliegos de contrato antes de la finalización de los mismos, ¿está previsto en el proyecto del DORA la obligatoriedad por parte del gestor de asumir como propios dichos servicios? Hoy sabemos por qué no respondió en su día a este grupo parlamentario: porque ni el DORA ni su ministerio tenían las respuestas. ¿Es conocedor el ministro de que hay contratos en AENA que quedan desiertos por insuficiencia de fondos, como los de personas con movilidad reducida? ¿Por qué razón ha dejado de incluir desde la llegada del señor Vargas a AENA en sus contratos la obligación de subrogación de los trabajadores en las condiciones en las que se encuentran para evitar la conflictividad laboral? ¿Tiene previsto AENA y ENAIRE introducir en sus pliegos una cláusula social de mantenimiento de plantilla y salarios para que las empresas adjudicatarias durante la ejecución del servicio mantengan la plantilla de los adscritos al objeto de la licitación sin que proceda suspensión o extinción de puestos de trabajo, salvo por bajas voluntarias? ¿Por qué desapareció el señor Vargas en el conflicto de El Prat, lo que les obligó a usted y al señor Gómez-Pomar, secretario de Estado, a tomar las riendas del asunto? ¿Por qué razón el señor Gómez-Pomar es quien lleva las negociaciones de AENA para evitar la huelga? AENA se autofinancia, no teniendo necesidad de acudir a los recursos de los Presupuestos Generales del Estado. ¿Va a plantear el ministro alguna salida que permita incrementar sueldos y plantillas? ¿Sabe el ministro que actualmente AENA está utilizando bomberos militares en aeropuertos como el de León? ¿Sabe el ministro que tiene huelgas convocadas por falta de plantilla en aeropuertos como el de Sevilla y conflictos abiertos en Málaga y Menorca por la misma razón? ¿Sabe el ministro que el pasado 15 de febrero por mayoría absoluta se aprobó una PNL en este Congreso para mandar a AENA a que negociara en Menorca una plantilla marco en verano y que no se ha cumplido? ¿Sabe el ministro que actualmente la gran mayoría de conflictos son por incumplimientos del convenio colectivo? ¿Sabe el ministro que AENA ha sido condenada judicialmente por no permitir la actividad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 15

sindical? ¿Sabe el ministro que por falta de plantilla de AENA se están modificando sustancialmente las condiciones de trabajo sin acuerdo en varios aeropuertos, como recientemente en el de Córdoba? ¿Está dispuesto el ministro a una huelga por no publicar el convenio colectivo del que se ha firmado la prórroga de 2018 a 2021? ¿Cuáles son los motivos por los que las empresas de AENA y ENAIRE no cumplen el acuerdo de desconvocatoria de huelga de 2015 en lo referente a la prórroga del convenio colectivo? Señor ministro, ayer día 29, usted lo ha dicho, el secretario de Estado se reunió con los sindicatos sin poner ningún compromiso sobre la mesa que permitiera la desconvocatoria de huelga. ¿Piensa usted asumir las peticiones de los sindicatos y defenderlas en el Consejo de Ministros, lo que supondría la paz social en un sector estratégico de la economía española? Finalmente, señor ministro, ¿tiene el Gobierno previsto estudiar la recuperación del servicio de seguridad privatizado?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista y tiene la palabra la diputada doña Mercè Perea.

La señora **PEREA I CONILLAS**: Muchas gracias, presidente. *Bona tarda*, buenas tardes.

Como diputada socialista catalana quiero agradecer las muestras de cariño y de dolor de los componentes de todo el arco parlamentario. Ciertamente, ha sido un momento muy duro para Cataluña, para sus ciudadanos, pero, sobre todo, para las familias de las víctimas, que parece que no hablamos de ellas cuando realmente son las importantes.

Señor ministro, se lo digo con el debido respeto, me ha hecho una comparecencia de manual, no esperaba otra cosa. Ustedes, los miembros del Gobierno, tienen un manual de comparecencias puesto al efecto. Realmente me ha parecido una comparecencia exquisita en cuenta a datos o en cuanto al comportamiento por parte de AENA y del ministerio pero se ha quedado en la superficie, dejando de lado los problemas de fondo que existen en este momento en la gestión aeroportuaria. En primer lugar, una concepción rígida y centralizada de la gestión aeroportuaria que impide ver más allá del conflicto inmediato. En segundo lugar, una AENA privatizada de facto por la venta del 49% y el reparto de beneficios gracias a una disminución del gasto, que ha ido en detrimento de los trabajadores. En tercer lugar, un modelo de gestión del servicio público mercantilizado, que para ello el señor presidente de AENA se ha esmerado de forma considerable. En cuarto lugar, señor ministro y aquí sí me gustaría que me escuchara y ya se lo han dicho el resto de miembros, un presidente de AENA desleal con el interés general, desleal con el servicio público al que él está prestando servicio y, sobretodo, desleal con usted. Yo, si estuviera en su lugar, no perdería ni un minuto más en cesarlo porque, francamente, le ha dejado al pie de los caballos. En esta Comisión veo que los grupos tenemos una elegancia considerable porque le puede asegurar que merecería una crítica mucho más dura. Se lo han dicho de una forma muy elegante por lo que no seré yo quien cambie la dinámica pero, ciertamente, lo del presidente de AENA no tiene nombre, haberle dejado solo en este mes de agosto cuando conocía el conflicto no de julio ni de junio, lo conocía perfectamente con anterioridad porque él es el que ha obrado nuestros pliegos de condiciones de estos contratos que gestiona AENA; no solo el de seguridad, que es muy importante, sino también el de restauración, otro conflicto que ya salió. Por tanto, señor ministro, usted debe o debería tener conocimiento de ello. En quinto lugar, subyace en todo este conflicto algo mucho más importante que es la precarización de los puestos de trabajo, de los derechos laborales, de las retribuciones salariales de los trabajadores. En definitiva, subyace aquí una reforma laboral de 2012 que ha servido de herramienta perfecta para desmontar y desproteger un sistema aeroportuario que merece la máxima protección por parte del Gobierno de la nación. Sí, señorías, hoy la comparecencia debería haber sido también de la ministra Fátima Báñez para dar cuenta de los efectos de su reforma laboral de 2012 en el mercado laboral, siendo el conflicto de El Prat un ejemplo —ya lo he dicho— de manual. Se pueden tapar los ojos, se pueden escudar detrás de la gestión del Partido Socialista pero el problema es que no lo van a solucionar así; ustedes pueden escudar en tantos sitios como quieran pero lo cierto es que la precarización de los puestos de trabajo, los salarios insostenibles y la parcialidad en los contratos son un hecho. Esto que va a hacer usted mañana con un arbitraje impuesto —que no negociado previamente, sino impuesto— no le va a solucionar el caos en los aeropuertos del país. Además, ya se lo ha dicho compañero de Podemos, el conflicto no solo es en El Prat, El Prat es el que ha explotado, ha sido el detonante, pero el conflicto subyace y lo hace por estos cinco puntos.

Para el Grupo Socialista AENA es un gran activo para todos los ciudadanos. El sector aeronáutico es estratégico tanto en lo económico como en lo social. El económico es un dato incontestable que el sector

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 16

turístico es clave en nuestro país y, en consecuencia, la gestión del servicio es fundamental. Solo el sector turístico —ya lo decía usted— supone un 11 % del PIB, más del 80 % del turismo internacional entra por nuestros aeropuertos. Aglutina 140.000 puestos de trabajo y hay más de 6000 empresas operando. En lo social porque es la palanca que permite la cohesión y vertebración territorial del Estado, así como la conectividad de muchísimas ciudades españolas, generando actividad económica inclusiva. Por ello, los socialistas consideramos básica la titularidad pública que debe garantizar sí o sí ese servicio público. Hablamos de calidad, de eficiencia del servicio y su viabilidad. Por ello, le preguntamos, señor ministro, cuando escuchamos al presidente del Gobierno que al turismo hay que darle mimo y cuidado, ¿a qué se refiere exactamente? ¿Se refiere a la imagen del aeropuerto en estos meses de julio y agosto en Barcelona? ¿Se refiere al hecho de tardar más de veinte días en dar la cara y cuando se actúa es para imponer un arbitraje sin ni siquiera intentar una negociación para buscar soluciones o sin ni siquiera querer conocer los problemas de fondo que tienen los trabajadores? ¿Se refiere, precisamente, a los sueldos paupérrimos y jornadas laborales interminables? ¿Se refiere a la vulneración día sí y día también de los derechos de los trabajadores? Por último y le pondré un ejemplo muy claro, ¿se refiere a un incumplimiento en temas de salud laboral tan flagrante como el hecho de que se produzcan siete abortos de trabajadoras al año que no han merecido la más mínima atención por parte ni de Eulen ni de AENA? Un hecho que Prosegur en 2009 sí tuvo en cuenta y que en 2012, señor ministro, dejó de tenerlo para Eulen. Estará conmigo —ya lo han dicho otros intervinientes— en que tanto Madrid Barajas como El Prat son dos de los aeropuertos de mayor volumen de pasajeros del territorio nacional. De 2011 a 2017 en El Prat hubo un incremento de un 30 % más. **(Muestra un gráfico)**. Esto usted lo sabrá perfectamente, estamos hablando de más de 10 millones de viajeros. En cambio, de 2011 a 2017 el personal se ha reducido en treinta y cinco trabajadores. **(Muestra un gráfico)**. Ya éramos pocos y resulta que, según datos facilitados por el ministerio, se ha reducido el número de trabajadores. Además, resulta que la inversión para los próximos años en Madrid Barajas va a ser de 445 millones de euros, según los datos del documento Dora, y 196 para El Prat. No es un tema de envidias, es un tema incluso de potencial económico que tiene El Prat. Se ha de tener en cuenta que en este mes de julio El Prat consiguió estar a una diferencia solo de un punto respecto de Madrid en cuanto a las expectativas de viajeros. Es decir, estamos a una diferencia de un punto con Madrid y, en cambio, tenemos menos de la mitad de inversión y de recursos humanos. ¿Cómo se explica el ministro que el aeropuerto de El Prat, a pesar de ser un polo estratégico de atracción en inversión y generador de puestos de trabajo, se encuentra en estas condiciones de asfixia? Yo creo que es porque su gestor, el señor presidente de AENA, realmente no tiene ningún interés en que sea ese polo estratégico. Estamos hablando, evidentemente, de cuestiones ideológicas. No se entiende este tratamiento tan dispar cuando ambos aeropuertos son igual de potentes en generación de economía y empleo. Señor ministro, cuando los socialistas exigimos un reconocimiento a Cataluña, cuando hablamos de la declaración de Barcelona, cuando hablamos de propuestas de futuro para conjugar consensos y crear un país más justo, estamos hablando justamente de eso, estamos hablando de lealtad institucional, de cooperación, de estrecha colaboración, estamos hablando de actuar con suficiente anticipación en pro del interés general. Eso es lo que no hemos encontrado ni en AENA ni, discúlpeme señor ministro, en el Gobierno de España. Consideramos de una gran miopía política el hecho de que ustedes no se hayan dado cuenta de la merma y de la asfixia que está sufriendo el aeropuerto de El Prat y no quiero pensar que hay voluntariedad porque entonces sería catastrófico.

La gestión aeroportuaria ha dejado mucho que desear tanto en la forma como en el fondo. En la forma —ya lo han dicho otros intervinientes—, porque la gestión del presidente de AENA es nefasta. La dirección de AENA ha hecho dejación de sus obligaciones en la ejecución del contrato; tenía la obligación de hacer un seguimiento de la ejecución del contrato y comprobar si efectivamente las condiciones laborales se estaban cumpliendo o no, y aquí el presidente ha mirado para otro lado. Y lo que no es de recibo es que el ministro no exija responsabilidades a este señor, porque lo que ha hecho ha sido en detrimento de personas y familias, y esto es indecente en estos momentos actuales.

La contratación del servicio público de AENA deja mucho que desear —ya le hemos dicho por qué—, porque han hecho licitaciones donde solo se ha tenido en cuenta el precio, cuando el precio no es el único condicionante. Hemos pedido y vamos a seguir pidiendo documentación, los distintos pliegos que ha habido, tanto de Prosegur de 2009 como de 2011 y el actual, para ver exactamente qué prestación de servicios hay, porque sospechamos que lo que ha hecho el ministerio es una reducción del presupuesto en los contratos. De hecho, hay una circular del secretario de Estado que ya dice que para este año tenían que hacer una reducción del 10 % al 20 % en contratos de conservación y creemos que esto ha seguido la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 17

misma tónica. El recorte del gasto ha ido en detrimento no de los beneficios de los inversores, sino justamente del gasto en salarios y del volumen de recursos humanos.

Voy acabando. No quiero pensar que la gestión del señor Vargas es nefasta por una cuestión ideológica, creo que eso tiene un recorrido muy corto. Le hemos exigido que lo cese inmediatamente por deslealtad, deslealtad al Gobierno de la nación, que ya es grave.

En cuanto al peso del PIB, estamos hablando de un 11%; estamos hablando de que España recibió 75,6 millones de turistas internacionales en el año 2016 y que más del 80% de turistas llegaron a nuestros aeropuertos. Yo me pregunto qué pensarán esos turistas que llegan aquí y que tienen una imagen de España, de Cataluña, de Barcelona ideal y exquisita cuando sepan que las colas vienen porque hay una reducción de recursos humanos en la gestión operativa, porque hay un problema de deficiencia en el sistema de organización del trabajo, porque hay salarios no bajos sino indecentes. Le tengo que decir —no sé si lo sabe, espero que sí— que en Eulen-El Prat hay cuatro escalas de trabajadores: un grupo pertenece a Prosegur del inicio, otro a Prosegur en 2012, otro cuando entra Eulen y ahora los nuevos. Los nuevos —señor ministro, usted ha dicho que solo se había movilizado un 24% de trabajadores para votar— tienen miedo. El modelo de reforma laboral de 2012 genera miedo e inseguridad en los trabajadores. Si eso no lo vemos, flaco favor le hacemos a la ciudadanía. No valen datos genéricos, señor ministro, no valen porque, ¿sabe qué va a pasar? Que no les van a solucionar los problemas a los trabajadores y desde luego al modelo aeroportuario menos todavía.

El Grupo Socialista —y ahora sí que acabo— solicita la revisión de la contratación, de los contratos de seguridad y de restauración, concretamente de El Prat. Me parece una excelente idea la constitución de un grupo de trabajo pero, señor ministro, como no se vaya a mirar las tripas de los contratos no le va a servir de nada ese grupo de trabajo. Debe ser un modelo de gestión efectivo y en el que la descentralización sea un punto a tener en cuenta de futuro. Y evidentemente tendrán que mirarse la nueva Ley de Contratos del Estado, pero también le diré que el actual contrato no se sostiene; una sanción de 150000 euros pero no revisar ese contrato de fondo no lleva a ninguna parte; en este momento la situación es insostenible. Como no podía ser de otra manera, damos el máximo apoyo a los trabajadores de Eulen; les diré más, de Eulen-El Prat restauración y de Eulen de las residencias de mayores, porque ayer tuvimos la noticia de que en las residencias de mayores —señor presidente, ya acabo— los trabajadores de Eulen están en una situación realmente pobre, con gestión y servicios públicos totalmente depauperados.

Yo me quedo aquí. Le pediría que ese grupo de trabajo fuese un grupo serio. Le agradezco su comparecencia. Desde luego no puedo felicitarle por la gestión, porque tardó bastante tiempo, pero sí por la comparecencia y las explicaciones de hoy.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Perea.

Turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor ministro, por su comparecencia.

Empezaré por el final. Dice la portavoz socialista que se solidariza con los trabajadores de Eulen, que en concreto en las residencias de la tercera edad tienen unas condiciones lamentables, y habla de los pliegos de Eulen. Es bien fácil; yo a la hora de comer me he metido en Google y he puesto: licitaciones, adjudicaciones Eulen. Le recomiendo a la diputada del PSOE que no lo haga. El primer contrato que aparece, que es de 27 de julio, es decir de ahora, recientemente adjudicado, es de la Junta de Andalucía, de la Consejería de Educación. Pero he estado buceando hasta la página 21 y solo he encontrado cuatro contratos a autonomías, los cuatro de la Junta de Andalucía a Eulen, uno efectivamente para el cuidado de las personas dependientes y de mayores, otro para escuelas infantiles, un tercero de servicios sociales y un cuarto para adopciones; adjudicaciones del Gobierno socialista andaluz a Eulen. Imagino que usted debe ser de la parte de Pedro Sánchez porque si no, no lo entiendo. **(Rumores)**. Señora diputada, tengo el listado impreso y la última adjudicación...

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señores diputados.

El señor **BARRACHINA ROS**: Yo entiendo que esto resulte enormemente doloroso al Grupo Socialista, pero el Grupo Popular, que es el mayoritario, ha guardado respetuoso silencio. Si el Partido Socialista se pusiese de acuerdo consigo mismo, nos haría un favor a todos, y a ustedes también. Critican con saña lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 18

que hacen y lo que han venido haciendo, pero no la privatización en materia de seguridad en los aeropuertos, la que hay hoy, que es exactamente la misma que había cuando Pedro Sánchez era diputado y apoyaba al Gobierno de Rodríguez Zapatero, la misma. Y no hablo de seguridad, hablo en materia de sanidad, de servicios sociales, de educación. Lo puede leer usted en la página de Eulen sin perder más el tiempo.

Pero es verdad que se han dicho cosas sorprendentes y me gustaría que el señor ministro, que tiene la oportunidad, nos aclarase algunos plazos, porque yo estoy absolutamente desconcertado. Han hablado dos grupos nacionalistas de retrasos, de demora y ha habido quien ha cifrado incluso en un mes el retraso del Gobierno de España en actuar, cuando quien tiene la competencia exclusiva, es decir, la Generalitat catalana, presentó su propuesta el día 8 de agosto y, por los motivos que sean, probablemente no por su responsabilidad, fracasa en esa tarea en la que le confiere competencia exclusiva al Estatuto de Autonomía catalán. Esa propuesta se hace el día 8 de agosto, el día 10 de agosto se reúne el comité de huelga y dice que no la acepta, y el día 11 agosto —no habían pasado ni veinticuatro horas— el Gobierno de España determina reforzar el número de guardias civiles, cosa que resuelve el problema; repito, ni veinticuatro horas. Pero es que cuando el comité de empresa se reúne el día 13 de agosto y dice que va a hacer una huelga indefinida y la convoca en tiempo y forma y con el espacio necesario, se reúne el 16 de agosto un Consejo de Ministros extraordinario para establecer con acierto —y quiero felicitarle a usted, señor ministro, y también a la ministra de Empleo y al ministro del Interior, que también han tenido su parte alícuota de responsabilidad— un arbitraje obligatorio, porque efectivamente ese servicio —el del aeropuerto de El Prat de Barcelona— sí es para nosotros, para el Partido Popular, un servicio esencial, así lo determinaron usted y ese Consejo de Ministros. Por tanto, me sorprende que si estas son las fechas alguien pueda decir que ha habido una demora de un mes, de una semana o de un solo día. Por motivos que ellos sabrán, fracasa aquel arbitraje y el Gobierno de España toma cartas en el asunto y lo resuelve con absoluta rapidez.

Se han reiterado los argumentos de discriminación. Hoy no han dicho lo de Madrid nos roba, pero han estado ahí, en el bordecillo, con la comparación con Madrid. Me sorprende también que incluso la diputada socialista haya dicho que en El Prat se invierte menos de la mitad. Es falso. Le voy a dar la cifra exacta a la señora diputada y al resto: 513 millones de euros se han invertido en El Prat desde el año 2010 y en el mismo periodo se han invertido más de 600 millones en el aeropuerto de Madrid. Lo que necesita cada cual. Los criterios son idénticos, pero no en estos dos, sino en los cuarenta y seis aeropuertos que gestiona AENA. A nosotros nos interesan todos; los criterios son idénticos. Y si lo que les preocupa realmente es cómo va el partido entre un aeropuerto y otro, les diré que en lo que llevamos de año, hasta el 30 de junio, se han invertido 23 millones en El Prat y 17 millones en el de Madrid. Pero lo que importa es que el servicio sea bueno, sea de calidad, sea sobresaliente, y lo es. Lo raro, lo llamativo es que haya grupos que afirmen que todo va mal y que, de repente, se opere el milagro de que, yendo todo mal, hayamos pasado de 19 millones de pasajeros a 44 millones de pasajeros gestionando AENA, que es el primer gestor aeroportuario del mundo. El Partido Popular está enormemente orgulloso de que una empresa pública española lidere la gestión aeroportuaria del mundo. Debe haberse vuelto loco el mundo cuando aquí gerencia con éxito cuarenta y seis aeropuertos y dos helipuertos y fuera de España otros dieciséis. Se han vuelto todos locos para convertir a AENA en el primer gestor aeroportuario del mundo, 230 millones de pasajeros, duplicando al segundo, que tiene 100 millones, que es francés. Lo doblamos. Si en lugar de ser español fuese de una determinada población, aquí estarían lanzando cohetes y haciendo una fiesta diaria por el liderazgo mundial de la empresa. Pero dado que es de nacionalidad española, hay a quien esto no le gusta.

Todas las comparaciones son odiosas, pero el aeropuerto de Barcelona, y estamos enormemente orgullosos, es el aeropuerto que más ha crecido de Europa en el último año, con un Gobierno del Partido Popular y con la actual gestión de AENA. El que más. Parece que esto se haga por sorteo, que sea milagroso que, a pesar de las múltiples discriminaciones, de repente la gente empiece a acudir por millones. No; esto es fruto de un trabajo meticuloso y esforzado de gente que lo hace muy bien, y no hablo solo de la dirección de AENA y del ministerio, sino también de sus trabajadores, a los cuales el Partido Popular les da las gracias, a la Unión General de Trabajadores, a Comisiones Obreras, a USO, a todos aquellos que han decidido aplazar decisiones de hacer una huelga a la que tienen derecho ellos y todos los trabajadores de España, incluyendo los dos millones y medio de nuevos de trabajadores que, con motivo de la reforma laboral, hay en España. Por cierto, cuando escucho a la izquierda hablar de la reforma laboral presto atención, porque la reforma laboral es la que aplicó el PSOE para expulsar a su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 19

personal de la sede de Madrid; pero no solo la reforma laboral del PP, sino en su grado máximo, aquella que permitía despedir con veinte días, lo mismo que hizo la Junta de Andalucía. Por tanto, cuando la izquierda habla de utilizar la reforma laboral presto atención, porque son usuarios habituales de la reforma laboral del Partido Popular, copiada sin éxito por François Hollande, el último socialista que gobernó Francia. Les presto atención porque ellos saben exactamente de lo que hablan. Para su personal es lo que vienen aplicando. Dejémoslos de bromas. Si esto tuviese que ver con la reforma laboral, ¿qué hacen en 2009 —la reforma laboral es de 2012— los actuales sindicatos denunciando cuestiones similares? Por cierto, si la reforma laboral fue para toda España, ¿por qué ha sucedido solo en uno de los cuarenta y seis aeropuertos? Deberían estar los cuarenta y seis en armas si fuese cierto lo que erráticamente la diputada socialista ha venido a afirmar. Por tanto, no tiene nada que ver; de hecho, ellos mismos han afirmado que esto no tiene nada que ver con ellos. Lo que sí es cierto, y además preocupante, es que se reitera la afirmación de las privatizaciones y de que la culpa es de privatizar. Ya le he dicho cuáles son los contratos que usted va a descubrir si se mete en la página de Eulen. No se meta, porque se va a llevar un disgusto gigante. Pero es que la privatización es la que nosotros paramos. Este señor de aquí —**muestra una foto de un periódico**— no es Rajoy ni el otro es don Íñigo de la Serna, son Rodríguez Zapatero y el señor Rubalcaba. El señor Zapatero anuncia la privatización de El Prat y de Barajas. Se acuerdan en Consejo de Ministros dos decisiones, la del 49% de AENA, que el Partido Popular continúa, y la privatización íntegra, completa, del cien por cien... (**Rumores.—El señor Gordo Pérez: Se garantizaba la titularidad pública**).

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías, dejen hablar al orador. No es mucho pedir.

El señor **BARRACHINA ROS**: Entiendo que deben estar dolidos. Si yo viese esta foto, me quedaría muy dolido, pero si además de ver la foto leyese esto de aquí... Les pido un minuto de atención porque esto es del Consejo Consultivo de Privatizaciones —¡qué palabra tan rara: privatizaciones!— respondiendo a dos acuerdos de Consejo de Ministros. Es de 26 de julio de 2011 y no les voy a leer las veinticuatro páginas, pero acaba con las conclusiones, en las que el Consejo Consultivo de Privatizaciones establece que la licitación de los contratos de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat cumplen los requisitos. Fuimos nosotros los que dijimos que no y usted ahora viene a echarnos la culpa de que los privatizamos. Pónganse ustedes de acuerdo con ustedes mismos y facilítenos la tarea al Gobierno de España y a la oposición. Nosotros estamos orgullosos de cómo lo ha resuelto el Gobierno. Sucede en todos los países y seguirá sucediendo; tienen derecho; todos los trabajadores de España tienen derecho, es un derecho fundamental, como también lo es el de la libre circulación de los más de cuarenta millones de españoles y 80 millones de extranjeros que, felizmente, vienen a disfrutar de uno de los países más bonitos, que es España.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde a los grupos parlamentarios el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, presidente.

Agradezco la intervención de todos los grupos. Voy a intentar dar respuesta con carácter global porque ha habido coincidencias en algunas de las cuestiones que se han planteado por los distintos portavoces.

Comienzo con PDeCAT, con el señor Campuzano. En primer lugar, en relación con la participación de AENA. Dice usted que yo he dicho que hemos permanecido ajenos al conflicto. No, no es lo que yo he dicho. He dicho que, desde el punto de vista competencial, AENA es ajena a la relación laboral entre un contratista y sus trabajadores, de la misma manera que el Ayuntamiento de Barcelona es ajeno a la relación entre la empresa y los trabajadores de Metro, si tiene algún tipo de subcontrata dentro del Metro, y han estado en huelga durante tres meses, usted lo conoce. Y seguramente la Generalitat sea ajena a la relación entre la empresa que lleva a cabo el servicio de ambulancias en Girona y sus trabajadores, donde en estos momentos —no sé si se ha puesto ya fin al conflicto— hay una huelga planteada. Una cosa es que uno sea ajeno desde el punto de vista competencial y otra cosa es que no se haya participado desde el primer momento, y yo lo que digo es que se ha participado desde el primer momento. Y una cosa es que no se haya participado o que se haya participado desde el primer momento, que ya he avanzado que desde el pasado 24 de julio se han llevado a cabo desde AENA actuaciones para facilitar el diálogo, y otra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 20

cosa es que se esté permanentemente en los medios de comunicación diciendo en lo que uno está participando. En eso puede haber críticas sobre si se tenían que haber explicado todas y cada una de las reuniones que se estaban manteniendo, pero yo le puedo asegurar que esas reuniones, esos encuentros y esa preocupación se han mantenido por parte de AENA desde el primer momento por parte de su presidente y de los responsables de AENA, sin perjuicio de que hayan tenido más o menos apariciones públicas. Otros han decidido hacer lo contrario: no han tenido ninguna participación y han estado permanentemente en Twitter y en los medios de comunicación haciendo declaraciones de carácter político sobre este asunto. Pero no confundamos la presencia mediática —y podemos abrir un debate sobre si es o no es necesaria en determinados momentos de la negociación— con la participación o no a la hora de tratar de buscar alternativas para la resolución del conflicto, y en eso se ha estado trabajando desde el primer momento y se ha estado trabajando en la medida en que se podía trabajar. ¿Usted se imagina que el Gobierno hubiera tomado la decisión de sentar en una mesa y, a la vista de que se está produciendo un importante problema laboral, hubiera dicho que asumía el papel de mediación en este conflicto? ¿Usted se imagina la respuesta que hubiéramos tenido por parte de la Generalitat? ¿Se imagina la reacción que habrían tenido algunos grupos políticos para intentar hacer ver que el Gobierno está pisoteando las competencias de una comunidad autónoma y tantas otras cosas que se habrían dicho si nosotros hubiéramos asumido un rol que no nos correspondía competencialmente, como es el de la mediación? No hicimos eso. Sí es cierto que tomamos una decisión en un momento dado, pero fue una decisión consensuada en la que yo participé. En una de las reuniones en las que ya se veía claramente que las posturas estaban muy lejanas, que creo se produjo un jueves o un viernes, con un fin de semana por medio en el que estaban planteadas huelgas intermitentes a distintas horas del día, la Generalitat —la mediación— planteó una nueva reunión que, creo recordar, se iba a producir el martes. En ese momento, yo trasladé a los responsables de la empresa y a la secretaría de Estado que en unas circunstancias como las que estábamos viviendo no se podía volver a celebrar una reunión cuatro días después con una huelga de por medio, y AENA tomó la decisión de convocar a las partes a una reunión —que no mediación— para que se sentaran en la mesa e inmediatamente, con absoluto acierto por parte del mediador, como reacción a esa convocatoria de AENA, se convocó para ese mismo día —era el día siguiente, creo recordar— una nueva reunión de la mediación y se anuló la convocatoria que estaba planteada para cuatro días después. Fue una acción que llevó a cabo AENA porque la mediación en ese momento estaba planteando un espacio temporal que, entendemos, hubiera producido un daño importante con relación a la seguridad y al propio aeropuerto. Dice que la cosa mejoró notablemente cuando AENA se sentó. Esto entiendo que es una valoración personal, porque la conclusión que hemos sacado todos es que en un momento dado hubo una gran demanda política para que AENA se sentara en una mesa de mediación de una comunidad autónoma no solo sin estar obligada a ello, sino realmente sin poder participar en la posibilidad de establecer medidas para conciliar una solución al conflicto laboral. Lo hizo, y a las pruebas me remito: ese no era el problema. Se había trasladado públicamente que el único problema que estaba poniendo en riesgo la posibilidad de llegar a un acuerdo era que AENA se sentara en una mesa. AENA se sentó no solo una vez, sino dos, tres, cuatro veces —todas las que fue necesario—, y las posturas siguieron siendo absolutamente distantes e irreconciliables. Luego las pruebas demuestran que en ningún caso se trataba de que AENA se sentara en una mesa, pero lo hizo, y lo hizo porque quería también poner todo de su parte para participar de la solución del conflicto.

A partir de ahí, algunos de ustedes piden el cese —usted el primero, señor Campuzano—, lo cual es tanto como si yo le dijera a usted: dado que la mediación resultó un auténtico fracaso, ¿cree usted que los responsables del Gobierno debemos exigir el cese de la consellera de Trabajo? Yo creo que no porque se hizo lo que se podía hacer y con unas dificultades que ustedes no mencionan aquí porque ninguna de las intervenciones ha entrado en la gran diferencia que hay entre las dos posiciones y la poca flexibilidad que ha habido por una de las partes de acercar posturas. Nadie ha hecho ninguna reflexión sobre esta cuestión, como tampoco nadie ha hecho una reflexión sobre los llamamientos a generar colas, que a mí me parece que suponían una grave irresponsabilidad, dada la situación en la que estaban Barcelona y España. Creo que todos los que estamos aquí —y desgraciadamente el tiempo ha demostrado lo que ha demostrado— sabemos que no es lo que un representante sindical, lógicamente preocupado en ejercer la mayor presión posible, debe hacer poniendo en riesgo con ese tipo de medidas la seguridad de las personas.

El modelo de contratación, cuestión a la que se han referido varios grupos. El modelo de contratación de AENA no es una subasta, como han trasladado algunas voces que acabo de escuchar; el modelo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 21

seguridad no es una subasta, y todas las administraciones hacen subastas. Y, ojo, porque entramos en un tema global al que me voy a referir, el de la seguridad privada, porque seguridad privada hay en los aeropuertos y, en unas condiciones muy similares si no idénticas, en los puertos, pero también en todos los colegios públicos, y también en todos los hospitales, y también en todos los edificios de todas las comunidades autónomas, y todos esos contratos los sacan las comunidades autónomas y los sacan los ayuntamientos. Y le puedo decir que todos, sin exclusión, de todos los colores políticos, a la hora de puntuar en un concurso público puntúan más en la valoración las ofertas más ventajosas para la Administración. Señora diputada, esto es así, porque, entre otras cosas, si no lo hicieran así estarían cometiendo una ilegalidad. Otra cosa distinta es que unos planteen el modelo de subasta, otros planteen un modelo de concurso público —procedimiento abierto o procedimiento restringido— y otros planteen el modelo que tiene AENA, en el que hay una primera valoración de carácter técnico. Dan ustedes a entender que aquí entra cualquiera que quiera entrar, arrojando unas bajas tremendas porque no tiene capacidad para luego cumplir el contrato. No; aquí hay un filtro de carácter técnico en el que tiene que haber un mínimo de calidad técnica establecido en los pliegos que rigen las contrataciones. En concreto, el criterio es seleccionar la oferta económicamente más ventajosa, la más favorable económicamente para la Administración, pero habiendo superado 60 puntos frente a 100 en cuanto a calidad técnica mínima. Por tanto, ese es un modelo que cumple con la normativa que en estos momentos está aplicando AENA, que es la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales de todas las administraciones, y el Real Decreto Legislativo, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público. Quiero señalar que se cumple íntegramente la Ley de Contratos del Sector Público. Porque parece que aquí hay una empresa pública que no está cumpliendo la Ley de contratos. Faltaría más; está cumpliendo la Ley de Contratos y lo está haciendo de manera muy similar a lo que ocurre en otras administraciones. Y, por supuesto, se cumple también la norma interna de contrataciones generales para todos aquellos expedientes cuyo ámbito normativo de aplicación no es ninguna de las dos leyes anteriores. En concreto, se tiene que disponer del informe favorable de la Abogacía del Estado previamente a la aprobación del consejo de administración de la sociedad. Tengo aquí un montón de información sobre contratos de similares características, pero le puedo garantizar que muchísimos ayuntamientos van a precio en materia de seguridad en instalaciones públicas o en colegios públicos que tienen que contratar este servicio. Es decir, el debate que ustedes quieren abrir —y me parece bien que se abra— es el debate que corresponde a la mesa sectorial dentro del convenio colectivo. No piensen que estamos hablando de cuánto tiene que cobrar un trabajador de seguridad privada solo en aeropuertos y solo en el aeropuerto de El Prat. Si abrimos ese debate estaremos hablando de cuánto tienen que cobrar en este país —cuáles tienen que ser el salario y las condiciones laborales— los trabajadores de seguridad privada en el conjunto de las instalaciones y servicios en los que llevan a cabo su labor, tanto en el ámbito privado, donde habrá una negociación, como en el ámbito público. Nos parece razonable que se aborde esta cuestión de la que, por supuesto, tendremos puntualmente informadas a las comunidades autónomas y a la Federación Española de Municipios y Provincias. De hecho, el contacto que se ha tenido ya con la Federación Española de Municipios y Provincias nos indica que también tendrán cosas que aportar, dentro de ese grupo de trabajo porque afecta a todos y, por lo tanto, no lo tenemos que vincular a un problema de una empresa pública correspondiente.

Permítanme decirles algo que también es importante. El contrato de seguridad concreto de El Prat cumple escrupulosamente el convenio colectivo y la legislación vigente. Se ha hablado mucho de salarios y de condiciones salariales. En ningún caso en ninguno de los servicios que se contratan por AENA —por supuesto de ningún organismo público del Gobierno de España— se establecen condiciones que no garanticen el cumplimiento de los convenios colectivos sectoriales. Lo que hizo AENA con el documento que entregó es decir que si esas condiciones se modificaban adaptaría el pliego para el cumplimiento de esas condiciones concretas en ese caso concreto, pero lo lógico —vuelvo a repetir— es abordar una cuestión con carácter general y garantizar que en los contratos públicos se cumpla esa situación.

En cuanto a las bajas —se ha hablado de las bajas—, venimos de un periodo de crisis económica; que levante la mano el que, habiendo tenido alguna responsabilidad de gestión, no haya visto en un concurso público bajas de mayor cuantía que las habituales por el simple motivo de que, ante la escasez de oferta pública, el exceso de demanda tiende a ajustar más los precios. Eso ha sucedido con carácter general en la Administración General del Estado, en las administraciones autonómicas y en todos los ayuntamientos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 22

Dicho lo cual, la baja media en 2016 de AENA fue del 8,2% frente a un 12,5% de los diez contratos adjudicados en el año 2011. Esto se lo digo para que tengan una referencia.

Luego ha mencionado algo que es muy interesante también, que es la Ley de Contratos del Sector Público —que estamos tramitando en estos momentos— porque entiendo que algunas de estas cuestiones ya las han solicitado o se han incorporado. Lo que va a hacerse por AENA será cumplir con la Ley de Contratos del Sector Público. Estamos ante una oportunidad magnífica para no lamentarnos ahora de condiciones que queramos introducir dentro de la Ley de Contratos del Sector Público, que es donde se tienen que enmarcar algunas de estas cuestiones, no en el DORA, porque el DORA establece unas condiciones y unos criterios de calidad que tienen que cumplir las empresas correspondientes y, por tanto, se abren expedientes dirigidos a esas empresas; no se entra en las condiciones laborales y salariales o en otro tipo de cuestiones de contratación que corresponde a la Ley de contratos públicos.

En relación con el contrato de Eulen, que ha mencionado el señor Navarro, así como otros representantes, se presentaron para este contrato en concreto tres empresas. Una de ellas no pudo ser adjudicataria por haber un criterio —muy acertado, por otro lado, a la vista de lo sucedido— de incompatibilidad en relación con otros contratos de seguridad, es decir, para que no todos los contratos de seguridad de distinta tipología recaigan sobre la misma empresa, lo cual podría producir un problema de seguridad en el propio aeropuerto. Luego las dos empresas que se quedaron en el concurso, Eulen y Prosegur, tenían una baja del 2%, es decir, muy alejada de lo que se considera una baja temeraria, lo cual se ha oído mucho a lo largo de estas semanas. De hecho, las dos se diferenciaban solo en 10000 euros en un contrato de más de 23 millones de euros. Estamos hablando de dos empresas —una de las cuales venía ejerciendo esa responsabilidad— que creen que pueden ir al concurso porque tienen las condiciones económicas suficientes para garantizar los criterios de calidad que se exigen en los pliegos en la parte técnica; si no, no hubieran ido al concurso y habría quedado desierto, como efectivamente sucede en algún concurso cuando la oferta considera que no puede optar al mismo. En consecuencia, nada de bajas temerarias; hubo concurrencia y condiciones económicas que demostraban que se podía llevar a cabo el servicio con los criterios de calidad exigidos y con las condiciones técnicas establecidas en los correspondientes pliegos de condiciones.

Esto es así, ha sido así y va a seguir siendo así, porque no piensen sus señorías que estos problemas de seguridad privada han surgido en el día de hoy. Se ha hecho un relato de otros aeropuertos y de otros problemas de seguridad privada, pero la situación de la seguridad privada y sus problemas se vienen sucediendo desde hace ya mucho tiempo, y voy a mencionar algunos casos. Por ejemplo, los que trasladaba en el año 2010 la Asociación de Vigilantes del Aeropuerto de Barcelona, que decía que tenía que plantear una serie de reivindicaciones para defenderse de las injusticias de las empresas de seguridad privada, que arbitrariamente y en su propio beneficio actuaban sin tener en cuenta la salud del trabajador —decía esta asociación—, olvidándose del bienestar personal y profesional que se necesita para desempeñar su trabajo con el máximo rendimiento —no gobernaba el Partido Popular cuando se hicieron estas afirmaciones—. Afirmaban posteriormente que era tarea de todos denunciar el acoso laboral por el sector empresarial. En el caso de la Asociación de Vigilantes de Seguridad Privada en Aeropuertos, en el año 2011, se hablaba de incumplimiento de la normativa vigente, de irregularidades de todo tipo, de poder ejercer la acción administrativa con el fin de proveer un instrumento de interés general, de que la seguridad aeroportuaria era puro maquillaje comercial. Todo esto sucedía en otra época distinta y con otros responsables distintos, y en estos momentos pueden existir conflictos de estas características también en otros aeropuertos, pero no pensemos que esta es una cosa que surge en el día de hoy y que esta comparecencia es por un hecho absolutamente excepcional vinculado a que se produzca un problema laboral entre una empresa de seguridad y sus trabajadores. De otro aeropuerto, en ese mismo año 2011, se decía que no se cumplían las condiciones estipuladas en el convenio y que los sueldos no pasaban de los 1000 euros. Todo esto venía sucediendo en otros sitios, como viene sucediendo en otros países.

El portavoz del Grupo Popular ha hecho una mención a que España no es ajena a este tipo de conflictos, y quiero recordar que la semana pasada leíamos en prensa, por ejemplo, la huelga en el aeropuerto de Bruselas, que afectaba a 25000 pasajeros y a 130 vuelos. Sabemos de huelgas similares en Portugal en mayo de este año, en Bruselas el año pasado, en Hamburgo, en Stuttgart y de un sinnúmero de otro tipo de problemas. Señor Campuzano, señora Jordà —han tenido algún inesperado aliado en otro grupo político que ahora no recuerdo quién es—, en relación con la discriminación del aeropuerto de El Prat respecto a otros aeropuertos y especialmente con el de Barajas. Eso nace, primero, de un profundo desconocimiento de lo que realmente se está haciendo y surge de una pregunta que debíamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 23

formularnos. Si ustedes dicen, por un lado, que el aeropuerto de El Prat es el mejor de España y de Europa, que funciona como un aeropuerto que está captando más tráfico que ninguno, que las compañías apuestan por el aeropuerto de El Prat, que claramente se incrementa el número de pasajeros a razón de un 9% en este primer semestre, que hay más tráfico comercial, que se están creando numerosísimas nuevas rutas —tengo infinidad de datos aquí para darles—, y teniendo en cuenta que todo eso lo gestiona AENA, ¿cómo encaja eso con que digan que la gestión es malísima? Si fuera malísima, el aeropuerto estaría hundido. ¿Quién iba a querer ir a un aeropuerto que en estos momentos es uno de los aeropuertos punteros en Europa? Usted por un lado defiende que estamos ante una infraestructura general que depende del Estado y que es gestionada por el Estado, que funciona como un tiro, y por otro lado está asegurando que quienes se encargan de ese funcionamiento son un desastre. Las dos cosas no encajan. Será una cosa o será la otra, pero es difícil que usted pueda trasladar la idea de que la gestión es un desastre para un aeropuerto que está creciendo de la manera que lo está haciendo.

Hace una comparación, señor Campuzano, entre la seguridad de un aeropuerto y la del otro. Explíquelo. El aeropuerto de El Prat tiene en estos momentos doce controles en dos terminales y para cada uno de los controles tiene también un número asociado de personas. Es así de sencillo. El aeropuerto de Barajas tiene diecisiete en cinco terminales, por eso necesariamente tiene que haber más personal, claro que tiene que haberlo, porque hay muchas más líneas de control de acceso en más terminales, por tanto, al tener muchas menos líneas y menos terminales hay un criterio más eficiente. Le puedo garantizar que el aeropuerto de El Prat en nada desmerece en cuanto a modernidad, y mucho menos en recursos de seguridad, al de Barajas ni a ningún otro. En todos se garantiza escrupulosamente la seguridad.

Alguien ha dejado caer que este tipo de conflictos sacan a la luz un hipotético problema de seguridad. No, un hipotético problema de seguridad se produce si se hace un llamamiento para generar aglomeraciones de personas, se producen dichas aglomeraciones y entonces existe ese problema pero hoy, ayer, antes de ayer y toda esta semana hemos estado viendo que el aeropuerto está absorbiendo miles y miles de pasajeros sin ningún tipo de problema y con absoluta normalidad, y eso lo sigue gestionando AENA.

Se han dado unos datos en relación con la inversión y esos datos no son ciertos, porque no hay que confundir la inversión que se plantea dentro del DORA con otro tipo de inversiones que no están directamente relacionadas con el DORA. Efectivamente, el portavoz del Grupo Popular ha dado unos datos relacionados con que hay una inversión relativamente similar en el periodo de 2010 a 2017, teniendo en cuenta que las inversiones en los aeropuertos hay que verlas con una cierta respectiva, no hay ningún problema de capacidad, y de eso se encarga el DORA, vinculado a una ausencia de inversiones. Siempre se plantean en el DORA las inversiones necesarias para que exista un *gap* de exceso de capacidad sobre la oferta que se puede generar. En estos momentos, hablando de futuro, permítame decirle que la inversión prevista de 2017 a 2021 en el aeropuerto de El Prat es de unos 475 millones y en el de Barajas de 530 millones. No nos olvidemos, no nos olvidemos que en el aeropuerto de El Prat estamos haciendo una conexión ferroviaria del aeropuerto para mejorar la conectividad del aeropuerto de El Prat —en estos momentos en ejecución— de 285 millones de euros. Ustedes están olvidando que estamos invirtiendo en el aeropuerto de El Prat 285 millones de euros para mejorar la conexión con la estación de Sants de Barcelona.

Se ha mencionado además el sistema de centralización, y el señor Barandiaran ha hecho también una reflexión sobre si este modelo es más o menos eficiente. Lo primero que me gustaría decir es que este modelo se utiliza en otros muchos países; se utiliza en Noruega, en Finlandia, en Suecia, en Portugal y podría darles los datos. Por ejemplo, en el caso de Noruega se gestionan 46 aeropuertos y en el de Finlandia 24 aeropuertos, y es un modelo que tiene una clara tendencia al alza. Si ustedes evalúan cuál es el comportamiento del mercado de la gestión de los aeropuertos, verán como los principales operadores aeroportuarios europeos lo que están haciendo es acumular aeropuertos en otros países precisamente generando redes bajo un modelo centralizado. ¿Qué supone eso? Para un gestor que es el primer gestor aeroportuario del mundo en tráfico de pasajeros, como es AENA, que gestiona 46 aeropuertos el modelo de integración que tiene garantiza, en primer lugar, el interés general, asegura la movilidad de todos los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial. Esto lo hace con criterios de eficiencia porque la gestión en red garantiza mucho mejor, que otro tipo de gestiones, que en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de toda la red se haga con esos criterios, pero también evitando la desaparición a medio plazo de los aeropuertos menos rentables. Este es un modelo que permite una mayor flexibilidad, una mayor obtención de sinergias y una mayor economía de escala para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 24

contar con un mayor volumen de negocio, y permite ser mucho más operativo en aspectos relacionados con la gestión económica, con la gestión comercial, con la participación internacional, etcétera. Eso no significa, porque tampoco se ha mencionado aquí, que no haya participación de las comunidades autónomas. Claro que la hay, y de los Ayuntamientos y de las organizaciones sociales y empresariales. Todos ellos participan en los comités de coordinación aeroportuarios, en los que tienen la oportunidad de trasladar las cuestiones que quieran trasladar.

Señor Campuzano y señora Jordá, permítanme decirles una cosa, muchas de estas cuestiones que ustedes están diciendo aquí jamás han sido planteadas por las administraciones competentes en las reuniones del comité de coordinación aeroportuaria, y el último se celebró hace unos pocos meses. Se podrían haber planteado algunas y se pueden plantear. Yo he invitado personalmente a la Generalitat y al ayuntamiento para que planteen aquellas cuestiones que crean que pueden conducir a una mejor gestión. Estaremos encantados de escucharlas y de atenderlas en la medida de las posibilidades.

Ese es el funcionamiento que tiene AENA. Sí, claro que voy a defender AENA, y no lo voy a hacer simplemente porque dependa del Ministerio de Fomento, sino por convicción. Lo hago porque la decisión que se tomó —lo he dicho aquí, en esta sede, en más de una ocasión— fue una decisión absolutamente acertada. ¿Qué preferimos, la situación que tiene en estos momentos AENA o la situación que tenía antes? ¿Qué preferimos, que en relación con el Ebitda tuviéramos la situación del año 2011 o la que tenemos en este año 2016 en el que hemos conseguido un incremento del 160%? ¿Qué preferimos, unas pérdidas de 215 millones en 2011 o un beneficio neto? ¿Saben ustedes lo que significan las pérdidas? Significan destrucción de empleo. Estamos hablando de la situación económica favorable como si eso fuera un aspecto negativo pero, ¿qué preferimos, que haberla dejado en esas pérdidas de 500 millones de euros y tener que estar hablando ahora, no de si se atiende determinada reubicación salarial por encima del 18% sino de cuántas personas íbamos a despedir de cada servicio? Esa es la situación y los datos son objetivos, no se los está inventando este ministro. En el año 2011 la generación de caja de la compañía fue negativa, 504 millones de euros. Les voy a dar otro dato importante, en el año 2011 la deuda que tenía AENA era de 12 196 millones de euros y hoy es de 8 228 millones de euros. Ha habido una reducción de la deuda financiera neta que casi llega a los 4 000 millones de euros. Eso es disciplina financiera para garantizar, entre otras cosas, el empleo de los trabajadores.

Quiero recordarles que el empleo directo generado por AENA es de 128.000 trabajadores en estos momentos y que sería mucho menor si estuviéramos en la situación caótica y deficitaria que conducía a AENA a una situación enormemente compleja desde el punto de vista económico. Ahora bien, AENA sigue teniendo deuda pública, no nos confundan los datos positivos de gestión económica y de disciplina financiera con el hecho de que una empresa de estas características tenga que llevar a cabo determinadas acciones distintas de otras empresas del sector público. Además de seguir teniendo una importante deuda pública que hay que continuar reduciendo, tiene un superávit que se destina a reducir el déficit público, porque da la sensación de que el Gobierno está destinando el superávit a otro tipo de cuestiones. No, se destina también en la parte que nos corresponde de los dividendos correspondientes a conseguir cumplir los objetivos de déficit público para generar empleo, para seguir creciendo económicamente y para asegurar la sostenibilidad del conjunto del sector público, incluyendo a aquellas empresas que son deficitarias y que también prestan un importante servicio público. Por eso, vamos a seguir trabajando en aquellas mejoras que se puedan hacer en el marco de la negociación que en estos momentos tenemos abierta, que creo que es el marco adecuado.

La señora Perea hacía aquí también una referencia a lo que ocurrió en el año 2011. En fin, el acuerdo del Consejo de Ministros —en eso creo que tengo que corregir al portavoz del Grupo Popular— se produjo el 11 de noviembre de 2011. Ya no entro en el contenido del acuerdo del Consejo de Ministros, que creo que no tenía ni informe de la Abogacía del Estado, pero teniendo elecciones el 20 de noviembre tomar un acuerdo de estas características el 11 de noviembre, permítame que le diga que era un poco arriesgado, por decirlo de alguna manera. Porque el acuerdo suponía —eso sí— abordar un proceso de privatización de dos aeropuertos, de Barajas y de El Prat, como aquí se ha dicho, los aeropuertos que son la joya de la corona. ¿Se imaginan que se hubiera abordado un proceso de privatización de esas características solo para dos aeropuertos y no se hubiera tenido en cuenta —por decir uno— al aeropuerto de Santander, cuya gestión evidentemente se beneficia del conjunto de la centralización y de la gestión centralizada del resto de aeropuertos? Además en las condiciones de 2011, es decir, que no eran las mejores del mundo para abordar un proceso de estas características, claramente desfavorables y con la incertidumbre que generaba esa situación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 25

Por último —con ello con concluyo—, la señora Perea me ha dado pie —creí que no iba a suceder— a hablar, muy brevemente eso sí, sobre la precariedad en el empleo y la reforma laboral. Se lo agradezco, porque mi compañera, Fátima Báñez, no me hubiera perdonado salir de aquí sin mencionarlo. Por otra parte, nos ha estado acompañando en todo este proceso y ayudando, como es habitual en ella, y también lo ha hecho el ministro del Interior y la vicepresidenta, que han estado muy encima de todo este proceso. Usted habla de la reforma laboral casi como la causante de esta situación. Tengo aquí un sinfín de datos que demuestran que la reforma laboral ha servido para crear empleo, para mejorar los parámetros de calidad del empleo —los datos de disminución de los niveles de paro así lo acreditan— sobre la situación que ustedes nos dejaron en el año 2011. Más allá de los importantes datos que se han conseguido, dando un giro de 180 grados hacia el empleo, sí me gustaría decir que es un empleo claramente de calidad, porque la contratación indefinida crece por encima del 10%. Piense que en el año 2011 bajaba al 30% y que hoy tres de cada cuatro asalariados tienen contrato indefinido, así como que los trabajadores con empleos de muy corta duración son ya similares a los que había a finales del año 2011; de menos de tres meses, menos de un 5% de los ocupados y de menos de un mes, menos del 1%. Además aumenta la conversión en contratos indefinidos sustancialmente. Por ejemplo, el 91,4% del empleo recuperado ha sido a tiempo completo, incrementándose las horas trabajadas. Los salarios también han ido ganando —en una situación muy desfavorable— poder adquisitivo en los últimos tres años. La seguridad privada, como tantos otros sectores, no es ajena a esta situación, pero yo sí quisiera decir que en esos términos se ha conseguido recuperar siete de cada diez empleos destruidos por la crisis. Creo que ayer la ministra dio unos datos sobre la cotización global y los ingresos que ya se van recibiendo, y se tratará de contribuir a seguir mejorando esa situación. Ahora bien, que nadie piense que es el Gobierno el que fija los salarios en este tipo de negociaciones, para eso hay una mesa de negociación colectiva; de lo que se encarga el Gobierno es de fijar el salario mínimo interprofesional, pero los agentes sociales son los que tienen que fijar esas determinadas condiciones, y me parece que lo más ajustado y razonable es que lo hagan de esa manera.

No sé si he dado respuesta a todas las cuestiones que se han planteado. Sí me gustaría decir a favor de mi secretario de Estado, que está aquí presente, que se ha llegado aquí a insinuar que se censuraba a los pasajeros, y no es así; lo que se hacía era trasladar una recomendación que, por otro lado, nos estaban dando no solo los gestores sino las administraciones. Uno de los problemas que se producían en la llegada o en las colas, una vez ya entrado el periodo de huelga, era por la antelación que se producía en las mesas de facturación, y eso es lo que se pretendía evitar. En fin, yo creo que se ha hablado de casi todas las cuestiones que ustedes han planteado. Por supuesto que nosotros defendemos el derecho a la huelga y que los trabajadores puedan realizar sus correspondientes planteamientos. Hombre, no habría estado de más escuchar algún apoyo explícito a la incorporación de la Guardia Civil y sus efectivos, que son lo que han garantizado la vuelta a la normalidad de El Prat. Yo quiero aprovechar esta ocasión para felicitar y para agradecer públicamente la labor que también está realizando la Guardia Civil, discreta, callada y realizando su tarea con absoluta normalidad, también en su relación con la empresa Eulen y con sus trabajadores, y merecen todo el respaldo. Creo que han sido muy desafortunadas aquellas cuestiones que se han mencionado sobre su utilización para devolver la normalidad a El Prat, con algunas referencias que se han hecho a la práctica del esquirolaje por parte del Gobierno, porque en las condiciones en las que estábamos era absolutamente prioritario y necesario garantizar la seguridad ciudadana. Quiero terminar con mi reconocimiento a ese trabajo que han desarrollado en la gestión de este conflicto.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Abrimos un brevísimo turno de puntualizaciones que, como les dije, será de tres minutos por cada grupo parlamentario.

En primer lugar, doy la palabra a don Carles Campuzano.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Gracias, señor presidente.

Agradezco el tono de la intervención del ministro, pero no me pueden satisfacer sus respuestas. Yo le recomiendo la lectura del artículo que Ramon Aymerich publicó en *La Vanguardia* este mes de agosto, que explica el éxito de El Prat. Dice: El Prat quedó relegado en el papel de aeródromo destinado a alimentar el gran *hub* de Madrid-Barajas, pero a veces el mercado rompe con las previsiones que se hacen desde los despachos, sobre todo si están muy lejos. Barcelona se disparó como destino turístico, las *low cost* ocuparon todo el espacio posible y El Prat se convirtió en uno de los activos más valiosos de AENA, y el más rentable según las cuentas de 2014. Por cierto, hemos dejado de conocer las cuentas individualizadas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 26

de los aeropuertos en España desde 2014; sería bueno que nos explicase por qué no las podemos conocer. Señor ministro, ¿usted cree que había en El Prat suficiente número de vigilantes? Al margen de que podamos discutir si la diferencia entre Barajas y El Prat es razonable, ¿lo cree? No nos pondremos de acuerdo pero, ¿cree que era suficiente el número de vigilantes para garantizar un buen servicio? Visto lo que ha sucedido es evidente que no. Claro que debemos ser críticos en cuanto a que AENA asumió muy tarde la intervención en el problema, porque cuando el problema empieza a aparecer a principios del mes de julio AENA ya podría haber participado en esas reuniones. Quizás esa intervención temprana sí habría ayudado a minimizar las consecuencias o, como mínimo, habríamos tenido la percepción de que AENA entendía que era también su problema lo que sucedía en El Prat. Lo que irrita en términos políticos y en términos de la opinión pública de Cataluña es que parecía que el conflicto que se producía en El Prat tenía muy poco que ver con las responsabilidades de AENA en la gestión de los aeropuertos, de ahí nuestra exigencia de responsabilidades. Visto lo que ha pasado, alguien debe asumir que alguna cosa se ha hecho mal desde AENA.

Señor ministro, modelo centralizado. Quiero hacer dos comentarios. El Comité de Coordinación Aeroportuaria se constituyó en abril de 2014. ¿Sabe cuántas reuniones ha habido hasta la fecha? Una, en diciembre de 2016. Además, quienes participan de la Generalitat es a nivel técnico. Y no me compare Noruega y Suecia con España. En Noruega hay un aeropuerto internacional, el resto son aeropuertos comerciales, ninguno internacional. Y en Suecia, dos aeropuertos internacionales, uno con diecisiete millones de pasajeros y otro con dos millones de pasajeros. No nos compare la realidad de España, no tan solo en relación con El Prat sino incluso con el aeropuerto de Palma de Mallorca. Como modelo centralizado, tan solo el de Rumania, que, por cierto, está en camino de descentralizar.

Finalmente, en dos cosas sí coincido, señor ministro, con usted. Una, que la manifestó el conseller Josep Rull, que fue apoyar esa presencia de la Guardia Civil, exigiendo que el Estado asumiese sus competencias en El Prat, y, dos, que los problemas están en la licitación y en la legislación que tenemos en materia de contratación pública, que ha permitido que AENA haya gestionado de manera inadecuada las licitaciones en materia de seguridad. En eso coincidimos. Esperamos que la nueva regulación en materia de contratos del sector público sea útil.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Campuzano.

Es el turno de Esquerra Republicana. La diputada doña Teresa Jordà tiene la palabra.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Gracias, presidente. A modo de tuit, intentando no repetir cosas que ha dicho el compañero Campuzano.

Señor ministro, tengo que decir que ustedes siempre acaban pecando de lo mismo. Nos ha hablado de competencias, de respetar las competencias. Yo le pregunto: ¿qué competencias, señor ministro, si aquellas que ejercemos siempre y cada día como Gobierno ustedes las trasladan, una detrás de otra, al Tribunal Constitucional? ¿Y ahora viene usted y nos habla de competencias, después del caos que ha vivido la ciudad de Barcelona, la capital de Cataluña? Segunda consideración, la demora de AENA —lo ha dicho también mi compañero, pero creo que vale la pena remarcarlo— a participar en el conflicto demoró también, y esto es así, se ponga como se ponga, las posibles soluciones. ¿Llegaron? Sí, pero tarde. Podían haber llegado a finales del mes de julio. Tercera puntualización, no se hizo, señor ministro, ningún llamamiento para hacer colas. La gente tenía unos billetes comprados, muchos de los cuales con ahorros y sacrificio; la gente tiene derecho a asegurarse subir a un avión. Cinco horas de cola producidas seguramente por la burbuja informativa de la huelga y, seguramente, por una cosa tan humana como el miedo a perder un avión, unos ahorros y unas vacaciones. Cuarta puntualización, faltaría más que no se cumpliera el convenio colectivo. Nadie le ha dicho esto a usted. Se le ha recriminado la baja económica. Estamos hablando de seguridad, que —reitero— ustedes practican de forma arbitraria. Quinta puntualización, y penúltima, revisen, pues —esto sí que es una consideración— el marco de licitaciones, y háganlo ya. Por último, hoy creo que no toca hablar de la privatización de AENA, ni de su deuda pública, ni de su superávit, cosa que celebramos, que este superávit sirva para zanjar la deuda acumulada durante años y años de la gestión, etcétera. Hoy hemos venido aquí a hablar, a demanda de los grupos parlamentarios, del caos que se produjo en el aeropuerto de El Prat, en Barcelona, este verano. Y acabo diciéndole que ahí hay un problema, puede que no de privatización, que ya lo hablaremos en su día —creo que también—, pero sí uno muy grave de centralización.

Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Jordà.

Es el turno, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, de don Fernando Navarro. Tiene la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Ha comentado el señor ministro cuando se estaba hablando de los problemas que había habido en la contratación administrativa, que recientemente ha finalizado la ponencia de la Ley de contratos, que es ahí realmente donde se tiene que tratar, porque problemas tales como las bajas se producen efectivamente en todas las administraciones y la manera correcta de corregirlos, aparte de ponerlos aquí de manifiesto, es en la ponencia de la ley. Pues bien, lo hemos hecho. Aquí al menos hay dos diputados que hemos estado como ponentes de la ley y que hemos tratado este tema, por tanto en este sentido a Dios rogando y con el mazo dando.

Me queda una pequeña duda respecto a la baja del contrato. Es verdad que la baja mencionada es del 2%, que es algo insignificante. La duda que me queda es si el precio del contrato que Prosegur venía prestando es el mismo que el importe de licitación, porque, si no, a lo mejor está ahí la baja; es decir, si el importe de licitación se calculó descontando ya o minorando ese precio del contrato que Prosegur venía prestando, pues igual es ahí donde está la baja, es decir, al calcular el presupuesto de licitación y no en la adjudicación. Esa es la pequeña duda que me queda.

Quiero agradecerle una vez más su comparecencia, que ha sido muy exhaustiva. Ha proporcionado muchos datos, y muchos de ellos sinceramente ilustrativos. También quiero terminar agradeciendo a la Guardia Civil el trabajo que ha hecho, faltaría más. Ha hecho un gran trabajo y tenemos que estar todos muy agradecidos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: En nuestra intervención hemos incidido en varios aspectos y creo que tres son fundamentales, independientemente de las contrataciones de Eulen y su relación con los trabajadores. Uno es la Ley de contratos. Nosotros no la aprobamos. Algunos de aquí que la han criticado sí que la aprobaron en su día. La Ley de contratación pública, como bien ha dicho mi compañero de Ciudadanos, se está modificando. Esperemos que ayude a que los problemas que han sucedido y siguen sucediendo en diferentes contrataciones no se produzcan. Dos, creemos que la política —la política, no el señor Vargas— que desarrolla el señor Vargas no ha sido correcta. Le preguntamos directamente al señor ministro otra vez: ¿piensa cesarlo? Tres, usted ha comentado que existe un grupo de coordinación aeroportuario. A las veintinueve preguntas, a las que supongo que ya ha accedido y que nosotros hemos registrado hoy, sumamos una más, que es la petición de las actas de esas reuniones, porque creemos que o no las ha habido o las hay y son muy pocas. Ha habido muy pocas reuniones y han servido para muy poco. Esperemos que a partir de ahora sirvan para algo. Por último, y no es para dar gracias a la Guardia Civil, nosotros damos gracias a quien haga falta, también a la Guardia Civil, no tenemos ningún problema, pero siempre hemos preguntado, y lo volvemos a repetir, y usted no ha contestado, si tiene previsto, con la situación de riesgo que estamos viviendo, recuperar para el sector público la seguridad de los aeropuertos, porque esa es la cuestión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Mercè Perea.

La señora **PEREA I CONILLAS**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quisiera decir que cuando los señores del Partido Popular bajan al barro, como ya ha hecho el presidente del Gobierno en la comparecencia de esta mañana y ahora el portavoz de esta Comisión, se confirma que el Grupo Socialista está en lo cierto y que, evidentemente, el Partido Popular no tiene respuesta. El ataque directo de esta mañana a los socialistas por ser socialistas, tanto del presidente del Gobierno como ahora del portavoz de la Comisión de Fomento, me demuestra que, efectivamente, hacemos bien en pedir estas comparecencias y hacemos bien en cuestionar las políticas del Partido Popular por la forma en que lo hacen.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 28

Ministro, yo el foco lo estaba poniendo, evidentemente, en el modelo de gestión aeroportuaria de AENA. La forma de licitar de AENA es nefasta. Lo que planteamos nosotros es si la licitación, que tiene una baja de un 2% —que podemos pensar que es insignificante o no— respondía a las necesidades del servicio que tenía que prestar. Nosotros sospechamos que se ha ido reduciendo el plan de servicios, de ahí que hayamos pedido una documentación que presentaremos en breve pidiendo los pliegos de condiciones iniciales de Prosegur, los de la siguiente licitación y los actuales para saber si realmente contemplan un plan de servicios suficiente para prestar ese servicio público. Usted ha hecho una afirmación jurídica con la que no estoy de acuerdo, y lo digo con todo el respeto. No es cierto que solo se tenga que adjudicar atendiendo al precio más bajo; no, depende de lo que digan los pliegos de condiciones. Si el pliego de condiciones pone en valor en vez del precio las cláusulas sociales, el precio no tendrá tanto peso. Evidentemente, la ilegalidad —y en todo caso tendría un informe negativo por parte de la Administración— se produce si el poder adjudicador no adjudicara conforme al informe técnico, informe técnico que indicará si la baja es o no temeraria, porque aquí estamos hablando también de la temeridad, de si hubo temeridad en esta baja o no. Lo que sorprende es —y a mí me gustaría que el ministro me lo explicara— cómo puede ser que el 1 de julio se apruebase una modificación de crédito en favor del contrato de Eulen de 450 000 euros para hacer frente a los gastos que se generen en el verano, información que ha salido en distintos medios de comunicación. Hay una modificación de crédito —hemos pedido una copia del expediente— y me gustaría que nos explicaran por qué se incrementa en 450 000 euros este contrato de seguros. Como digo, esto ha salido en los medios de comunicación; hemos intentado conseguir la documentación a través de los distintos servicios administrativos, pero ha sido imposible. Por eso le pido al ministro que si puede me responda, porque lo que estamos viendo es que se están insuflando transferencias a Eulen en mitad del contrato. Es decir, no se valoraron en su día correctamente los planes de servicios que se tenían que prestar, con lo cual o había una ineficiencia clara o sencillamente lo que se estaba haciendo era: haz la baja que luego te compensaré a medio camino, cosa que no quiero pensar porque tendría unas consecuencias legales muy importantes para el poder adjudicador.

Yo cuestiono el modelo centralizador en la forma en que se está gestionando. Usted me dice que por economía de escala, y podemos estar de acuerdo en muchísimas cuestiones, pero en este caos, en este conflicto, se ha demostrado que la lejanía, que la centralización excesiva de esta gestión lleva a desconocer totalmente cuál es la situación que se está viviendo en este momento en este contrato de seguridad y en el contrato de restauración. Insisto en el de restauración —me he puesto muy pesada—; recuerden que retiraron los pliegos porque había una resolución judicial contraria. Yo entiendo que usted me venga con el relato y el argumentario ya aprendido de la ministra Báñez, que nos dice que hay más empleo de calidad en este momento, pero a mí me gustaría que se reuniera con los trabajadores de Eulen de seguridad de El Prat —o de cualquier empresa que en este momento esté sufriendo momentos complicados— y les explique qué pasa con la reducción de salarios, qué pasa con los recursos abusivos o las horas extra, qué ocurre con la no cobertura del absentismo, qué ocurre con las amenazas de pérdida de trabajo, qué ocurre con el deterioro de la calidad del trabajo.

Para acabar, les pediría que no hicieran demagogia sobre la gestión que se hizo a finales de 2011 y el planteamiento en aquel momento del Partido Socialista. El modelo de gestión aeroportuario que garantizaba el Partido Socialista era siempre el de la titularidad pública, mediante un sistema de concesión de los aeropuertos de El Prat y de Barajas, así como la implicación en su gestión de las comunidades autónomas. Sin embargo, fue el Partido Popular —con el señor Vargas a la cabeza— el que ha planteado privatizar. Lo que le pregunto al señor ministro es si continúa con la idea de privatizar hasta el 60%, como era su intención al inicio de la legislatura y la del señor Vargas. Señor ministro, ustedes han privatizado el 49% de AENA y tienen pensado privatizar el 60% con el visto bueno del Consejo Consultivo de Privatizaciones. Esa es la pregunta que le hago. Gracias a la herencia socialista, que quiero poner en valor, había exceso de capacidad instalada en 2011, se había hecho una gran inversión y había un bajo coste en la deuda, que era del 1,32%. Ustedes propiciaron un gran pelotazo a sus amiguetes regalando AENA. El 51% del Estado —le doy estos datos y ya acabo— valía 5353 millones al cierre de la venta. Respecto al 49%, en un solo día, el precio de venta puesto evidentemente por parte del Gobierno, se revalorizó 836 millones de euros. Eso usted lo conoce perfectamente. Ese es el pelotazo que nosotros estamos denunciando. Yo no quería entrar en el tema de la privatización; lo han querido ustedes. Eso es lo que exigimos nosotros, que no privaticen definitivamente AENA, como es la voluntad del señor Vargas y la de algunos responsables del Gobierno.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 29

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora diputada.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Entiendo que haya gente a la que le duela que una empresa pública, una empresa de titularidad de los españoles, suba en bolsa, pero es francamente difícil de explicar. (**Rumores**). Si hubiese bajado, nos habrían pedido explicaciones, pero cuando sube y los españoles ganan su parte alícuota hay una parte de la oposición que se enfada. Estaban contentos cuando la gestionaban con graves pérdidas y, por tanto, poniendo en riesgo el trabajo de quienes allí ejercían eficazmente su labor. Cuando hay ganancias —que es una buena cosa— se asegura la pervivencia de la empresa y anticipa aumentos salariales.

Yo no sé si las condiciones laborales por las cuales los trabajadores firmaron su contrato son leoninas, gravosas o no; lo que sí sé es la fecha en la cual se firmó por trabajadores y empresarios el convenio, la fecha exacta es 8 de junio de 2011, y estará en vigor hasta 2018. Fue en 2011, con un Gobierno socialista, con una AENA con déficit y en manos de los socialistas, cuando se firmaron unas condiciones en las cuales deben subrogarse todas las empresas que lleven la materia de seguridad. Por tanto, esto de hacerse oposición a uno mismo es muy del PSOE, pero, como digo, no resta eficacia en la labor de Gobierno y a ellos mismos en la labor opositora. Se ha llegado a plantear por qué se adjudicó con una baja del 2%. ¡Hombre!, si había dos empresas que cumplían todas las condiciones, ¿cómo no se lo vas a adjudicar a la que es un 2% más barata? Es que si se lo adjudicas a la más cara, primero es ilegal y segundo eres tonto, porque si ambas cumplen todas las condiciones —las dos—, las normas dicen que tiene que adjudicarse a la que es —en este caso— 10000 euros más barata. Si hubiese sido al revés, habría sido directamente ilegal y naturalmente se nos habría reprochado.

Es habitual que entre empresas y trabajadores existan polémicas, y en materia aeroportuaria las conocemos —en Francia, en Portugal y en Alemania recientes—, lo que no es habitual es que cuando hay una crisis de este tipo el Gobierno tome medidas y la oposición se dedique a lamentarse sobre que el conflicto hoy esté en situación de normalidad. Yo no quiero ser hiriente, pero aquí tengo un artículo del 2 de diciembre de 2010 (**Muestra un artículo**) —he impreso *El País* porque era el primer periódico que salía—, que dice: «Coroneles toman el mando de las torres de control de los aeropuertos civiles»; coroneles. Nosotros enviamos un árbitro y la situación a día de hoy es buena. Enviamos un árbitro y nos critican; ellos envían coroneles. No voy a decir cuál es el comportamiento, porque se pueden molestar, pero voy a utilizar palabras de la Internacional Socialista: El Comité Socialista Internacional tacha de hipócritas y militarizados al PSOE y a Blanco por su actitud con los controladores aéreos. Esto es de la Internacional Socialista, no es mío. Por tanto, júzguense a ustedes mismos. Además, esa internacional crítica al PP porque responsablemente apoyó al Gobierno en un momento en el cual estaba en juego la imagen del país, naturalmente.

Este partido está muy orgulloso de que Barcelona y su aeropuerto sean los que más crecen de Europa; muy orgulloso de que hayan sido casi 10 millones de pasajeros adicionales —hasta los 44 millones— los que se hayan alcanzado con este Gobierno y con una gestión de AENA, dirigida por este Gobierno y por el Ministerio de Fomento. Estamos felices de que en los últimos años hayamos conseguido que se invierta en la comunidad autónoma catalana 28000 millones de euros en las dos últimas décadas. No sé si será mucho o poco, pero multiplica por 2,5 la totalidad de inversiones de la Generalitat. Si lo que nos priva es la comparación: y al otro qué, le puedo decir que en este año 2017, en el que estamos, las inversiones aeroportuarias en la Comunidad Autónoma de Cataluña están un 131% por encima de la media nacional. ¿Es eso injusto? No. Debe invertirse lo que cada cual necesita. Los criterios ya no solo de inversión sino de seguridad son idénticos en los doce filtros de seguridad del aeropuerto de Barcelona y en los diecisiete del de Madrid, para dos aeropuertos en términos de pasajeros similares: treinta millones hasta el día de hoy en Madrid y veintisiete en Barcelona, y es verdad que en mercancías el aeropuerto de Madrid triplica al de Barcelona. Son idénticos para estos dos y para todos. Por tanto, las comparaciones deberían hacerse de forma un tanto más juiciosa.

Concluyo, señor ministro, felicitando en nombre de mi grupo —lo hemos reiterado anteriormente— al Gobierno por las actuaciones que ha tenido no solo en materia de Guardia Civil sino también en el arbitraje obligatorio, incluso las actuaciones de AENA sancionando a la empresa privada Eulen, que gerencia la seguridad de una parte de los aeropuertos españoles, y lo que le rogamos es que siga actuando con esa celeridad, con esa inmediatez y con esa eficacia porque los aeropuertos son la puerta de entrada de 230 millones de pasajeros que felizmente vienen a visitar España.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde y cierra el debate el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, presidente.

Seré breve. Antes de responder a las cuestiones, mencionaré dos asuntos que se me ha olvidado apuntar. En primer lugar, quiero incluir en el marco de las felicitaciones y agradecimientos, además de AENA y al Ministerio de Fomento —no solo al secretario de Estado sino también al conjunto de personas que han estado trabajando en este asunto—, a la Delegación de Gobierno, que también ha hecho una labor importante. También quiero recordar que en la mesa de trabajo que en esta comparecencia he propuesto los representantes —no sé si lo he llegado a decir— de la Administración General del Estado no solo serán de Fomento, sino que habrá dos representantes del Ministerio de Fomento, dos de Hacienda, dos de Empleo y dos de Interior para realizar un enfoque multisectorial y multiministerial.

Señor Campuzano, la responsabilidad de lo bien o mal que vaya la gestión corresponde fundamentalmente al gestor, esto es así. Usted culpa de un problema dentro de esos 128000 trabajadores que de forma directa están en el sector aeroportuario —en el caso que nos ocupa, de menos de 400— a AENA, y por ese motivo estoy compareciendo en el Congreso de los Diputados. De todo lo bueno usted piensa que el responsable es otro distinto y yo creo que no es así. Me recomienda usted hacer una lectura y yo la haré, pero de lo que he escuchado una de las razones fundamentales por las que decía que el aeropuerto iba muy bien —y creo que es así— es el incremento de los vuelos *low cost* y el incremento de los vuelos de largo radio *low cost*. Permítame recordarle que una de las decisiones que ha tomado AENA, no el Gobierno, ha sido precisamente modificar los incentivos regionales este año para introducir dentro de los incentivos que se dan a las compañías aéreas aquellos que tengan que ver con los vuelos *low cost* de largo radio. Algo habrá tenido que ver que se hayan mejorado las condiciones en nuestro país frente a otros países para que esas compañías hayan tomado la decisión de empezar a operar desde aeropuertos como el de Barcelona.

En relación con el número de vigilantes, ha contado con un refuerzo en este periodo en el que había un mayor tráfico, vinculado también a ese proyecto modificado al que se ha hecho referencia para incrementar también los medios que fueran necesarios en virtud del incremento de pasajeros que ha tenido el aeropuerto, que ha sido muy significativo en estos momentos. Es lógico que en un aeropuerto que de repente se transforma en un aeropuerto puntero, número uno por primera vez a nivel europeo en ese crecimiento, los servicios también tengan la capacidad y la flexibilidad para poder adaptarse de la forma que lo han hecho.

En cuanto al tema de las responsabilidades, no me ha contestado, señor Campuzano, a la pregunta que le he formulado. Dado que estábamos ante un conflicto laboral que tiene que resolverse en la mesa de mediación laboral y, dado que el organismo competente es la Generalitat, ¿usted cree que se tendrían que asumir responsabilidades por el fracaso en la mediación? Le vuelvo a decir sinceramente que no, porque en una mesa en la que se pasa de 30 a 200 y el otro lado se queda donde está, es imposible que dos lleguen a un acuerdo. Por tanto, no me cabe la menor duda de que tanto la consellera como el mediador han hecho el esfuerzo que han podido hacer para intentar alcanzar un acuerdo que una de las partes ha hecho que fuera imposible. Ahí reside la causa, no en que en la gestión al final haya estado AENA o no haya estado AENA, porque ustedes dicen, como ha dicho la señora Jordà: bueno, sí, pero si AENA hubiera estado antes... Vuelvo a repetir la situación: la votación que realizan los trabajadores en materia salarial es más de un 50% más alta que la del mediador, que ya es una cifra claramente orientada hacia el lado de los trabajadores. Con una postura un 50% más alta después de un proceso de negociación en una situación de mediación mantenida de forma inflexible por los trabajadores, da igual que se hubiera sentado AENA, el ministro de Fomento o el presidente del Gobierno, porque es imposible que en esa mesa se termine alcanzando un acuerdo si hay una parte que no quiere realizar ningún acercamiento de posturas en esa materia. Por tanto, vuelvo a decir que la postura del mediador la respaldamos en la medida en que su propuesta era razonable y suponía una mejora de las condiciones salariales y laborales importantes, otra cuestión es que los trabajadores consideren que no era suficiente. Además de esta cuestión, me gustaría destacar que había otros muchos asuntos planteados en el marco de la organización del servicio que sí habían sido aceptados.

El Comité de Coordinación Aeroportuaria se puede reunir con la frecuencia que desee, no hay ningún problema en eso. Lo que estoy diciendo es que en las veces que se ha reunido no nos culpen a nosotros de la poca operatividad para abordar asuntos que ahora consideran que son prioritarios, sino de aquellos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 31

que los están trasladando porque consideran que son prioritarios. Nosotros trasladamos a ese comité todos los aspectos y toda la información sobre la gestión que se viene produciendo en cada uno de los pasos que se dan en los aeropuertos. Señora Jordà, por supuesto que las reclamaciones que tengan que atenderse se van a atender, y ya se están tramitando por parte de AENA las que corresponda atender por su parte.

En cuanto a la baja económica, vuelvo a insistir en que no estamos hablando de un 30 o de un 40%. ¿Se imaginan qué pasaría si este conflicto se produce en un concurso con un 30 o un 40%? El debate se ceñiría a que se ha producido una baja del 30 o 40%. Como no es el caso, buscamos el origen en otro lugar, pero realmente la baja se produce en el entorno de ese 2%. Otra cosa distinta es que haya que analizar, pero con carácter general, cuestiones vinculadas a la contratación, y ya he dicho que va a formar parte del grupo de trabajo que se va a abordar con el sector público.

En cuanto al problema de la centralización, me parece que es reducir al absurdo decir que un conflicto laboral entre una empresa contratista y sus trabajadores es por un problema de centralización. Eso es como si le digo yo que la huelga de tres meses que se produjo en el metro de Barcelona es por un problema de descentralización del metro de Barcelona y que tendríamos que asumir desde el Gobierno central la gestión de ese metro. Me parecería poco riguroso hacer una afirmación de tal calibre. La huelga de las ambulancias de Girona, que es un servicio que pone en marcha la Generalitat, ¿es un problema de descentralización? Pues no, será un problema laboral —francamente desconozco cuál es el problema—, aunque sí le puedo decir que lo que he leído es que era idéntico, no similar, idéntico al de los trabajadores de El Prat, eran las mismas cuestiones planteadas de la misma forma. Pero yo no digo que eso sea un problema de descentralización ni traslado ninguna responsabilidad a la gestión de la Generalitat, que estará haciendo lo que pueda hacer para tratar de resolver ese conflicto.

Coincido sustancialmente con lo que ha dicho el señor Navarro y lo aplaudo cuando dice que es en la Ley de Contratos del Sector Público en la que hay que incorporar alguna de las cuestiones que aquí se contemplan.

En cuanto a la baja del contrato, sin conocer con exactitud cuáles podrían ser —una auditoría exacta— los costes de la prestación de un servicio similar, el hecho de que se hayan producido bajas del 2% y que sean coincidentes refleja —aunque he de decir que la baja de Ilunion, que no fue admitida por el hecho de que ya tenía otro contrato de seguridad privada en el aeropuerto para los equipajes, creo recordar que era del 10%— que hay empresas que consideraban que era sostenible la gestión de ese contrato. Si es posible con bajas del 10%, con bajas del 2% se supone que todavía con mayor razón.

Señor Alonso, sí, efectivamente he seguido defendiendo la gestión de AENA y repito que esa presencia permanente que se ha producido desde el primer momento se ha producido con independencia de que haya tenido una mayor proyección o comunicación pública de lo que se venía haciendo. En cuanto a las actas del comité de coordinación, faltaría más, entiendo que son públicas pero, si no lo fueran, están a su disposición y se las podemos hacer llegar. En cuanto a si el Gobierno tiene previsto recuperar para el sector público —entiendo que para la gestión de la Guardia Civil— el servicio, no sé si la pregunta que formula es porque usted o su grupo verían con buenos ojos **(El señor Alonso Cantorné: Sector público)** que echáramos a los 6000 trabajadores que en estos momentos... **(El señor Alonso Cantorné: No es necesario. Usted sabe y yo también que todo esto se puede hacer sin necesidad de despedir a nadie; ya le pasaré la fórmula)**. Dice usted que sí. Le puedo decir, por darle algún dato que le sirva para reconsiderar su postura y la de su grupo, que en estos momentos hay 6003 personas —esta es la media porque hay oscilaciones— trabajando en los diferentes aeropuertos en seguridad privada. Si usted considera y ve con buenos ojos que no prolonguemos ningún contrato ni los volvamos a sacar y sea la Guardia Civil, como acaba de afirmar **(Una señora diputada: No, no)**, la que sustituya íntegramente a las empresas que realizan este trabajo, se lo tendrá que explicar usted a los 6000 trabajadores. **(El señor Alonso Cantorné: Por alusiones, señor presidente)**. Evidentemente, lo que usted plantea es una posibilidad legal. Usted me ha dicho que le parece bien y yo le digo que es una posibilidad pero en estos momentos el Gobierno no está en lo que su grupo está diciendo, sino que está en sentarse en una mesa de trabajo con los sindicatos y con las organizaciones empresariales para intentar ver de qué manera se puede crear un marco global que satisfaga los intereses laborales de los trabajadores y los propios intereses de eficiencia de las empresas públicas, no solo las del grupo Fomento, sino del conjunto de la Administración, del sector público. **(El señor Alonso Cantorné pide la palabra)**. El señor diputado quiere aclarar que no ha dicho eso, probablemente cuando le he dado los datos...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 32

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Sí, por supuesto. Muchas gracias.
Señor ministro...

El señor **PRESIDENTE**: No, no. El señor ministro tiene la palabra y no hay en estos momentos turnos de réplica.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Seguramente, lo digo por los medios de comunicación, el señor diputado no ha querido decir lo que ha dicho o, mejor dicho, ha pretendido decir otra cosa distinta de lo que ha dicho.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Lo he dicho muy bien, lo que pasa es que a lo mejor usted no conoce la fórmula, ya se la explicaré después.

El señor **PRESIDENTE**: ¡Señor Alonso!
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Señor Barrachina, coincido sustancialmente con lo que ha dicho y le agradezco mucho su exposición, y ahora termino con la señora Perea.

Señora Perea, claro que se puede adjudicar por otro tipo de cuestiones que no son las económicas. Le insisto que ese es el caso porque han existido criterios técnicos para poder admitir a las empresas. Claro que puede haber un tipo de contrato de concurso público en el que haya una valoración técnica y una valoración económica. Ahora bien, lo que yo le estoy diciendo es que la valoración económica tiene que ser superior y que, dentro de la valoración económica, tiene que ser la más ventajosa, la más barata. Es que tiene que ser así porque es lo que corresponde legalmente y, si no, se comete una ilegalidad, salvo en concursos que tengan que ver con la enajenación de solares o con la venta de patrimonio en los que, evidentemente, se puntúa la oferta más alta. Pero en concursos de este tipo —y usted conocerá muchos de administraciones de su color político— todos se hacen de la misma manera. No tiene ningún sentido criticar este cuando sabe usted que su partido y su grupo y las administraciones en las que ustedes gobiernan hacen exactamente lo mismo, incluso sin la valoración técnica previa (**La señora Perea i Conillas: ¿Y los interventores?**), es decir, directamente a subasta. (**La señora Perea i Conillas hace signos negativos**). Sí, sí, claro que sí y le puedo dar muchos datos de ayuntamientos del Partido Socialista que lo hacen de esa manera. Le puedo dar una batería de datos. Pero esto es así, no tratemos de asignarlo a la gestión de un Gobierno de un determinado partido.

Tenía aquí apuntados, señor Campuzano, y no quiero dejarlo pasar, los datos de otros aeropuertos. Me ha hablado de Noruega de un aeropuerto. No, Avinor, que es una única empresa, gestiona 46. (**El señor Campuzano i Canadés: Internacional uno**). Finavia, 24, y esto es gestión centralizada (**El señor Campuzano i Canadés: No, no**), sea o no sea con vuelos internacionales. Le puedo asegurar que todo lo que está ocurriendo ahora con los gestores aeroportuarios franceses y alemanes —y lo estamos viendo en el día a día— es la adquisición de aeropuertos en otros países. Lo acabamos de ver en Brasil, en México y en otros lugares y eso es gestión centralizada. Fraport tiene presencia en Turquía, Eslovenia, Bulgaria, Perú, India, Federación Rusa, China. El grupo ADP tiene presencia en México, Croacia, Georgia, Arabia Saudí, Turquía, Jordania, Túnez, Guinea. No es uno, son muchos.

En cuanto al debate salarial, he explicado ya todo lo que tenía que decir en relación con esta cuestión. Eso sí, permítanme que recoja las palabras que el ministro Luis De Guindos formuló hace escasamente dos días para que a nadie se le olvide que estamos todavía en un proceso de clara recuperación económica en la que hay una prioridad por encima de cualquier otra que es que la gente que está en situación de desempleo pueda conseguir empleo. Esa es la prioridad, sin menoscabo de que se puedan conseguir otro tipo de mejoras en las condiciones laborales y salariales. Pero el esfuerzo prioritario en un proceso en el que todavía nos queda un gran camino por recorrer y en el que estamos inmersos en una tendencia es no perder dicha tendencia de generación de empleo. Esa es la prioridad.

Acabo con el modelo de 2011, que no dio la titularidad, faltaría más. (**La señora Perea i Conillas: Usted lo ha dicho**). En una concesión administrativa la Administración que lleva a cabo la concesión sigue siendo titular del servicio, faltaría más, es una trampa léxica la que ustedes están formulando. (**La señora Perea i Conillas pronuncia palabras que no se perciben**). Lo que no ha dicho es que la gestión que ustedes privatizaron era de más del 90%. (**La señora Perea i Conillas: Del capital social**). Cuando uno tiene la gestión de más del 90% —del capital social, efectivamente— tiene la capacidad que tiene. Usted dice que seguía dependiendo del sector público. ¿Acaso AENA no? AENA tiene una mayor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 306

30 de agosto de 2017

Pág. 33

participación del sector público. Por tanto, no entiendo cuál es la diferencia. La diferencia es que nosotros reconocemos que tuvimos que afrontar un proceso, entre otras cosas, para que no se produjese un problema, si no de cierres de aeropuertos deficitarios sí de despidos masivos, por el simple hecho de que la situación económica conducía a la quiebra, con una tendencia absolutamente dramática a la que ustedes habían llevado con su gestión. Lo que le digo es que no hablen mal de la privatización cuando ustedes mismos tomaron la decisión de la privatización. Lo vuelvo a decir, quisieron vender los dos principales activos en materia aeroportuaria que tenía el país y eso suponía dejar el conjunto de la deuda a la mochila del resto. **(Rumores)**. Tomaron la decisión y lo llevaron al Consejo de Ministros de 11 de noviembre del año 2011. Francamente, esa venta, además de adolecer de numerosos defectos, adolecía de la necesaria transparencia y publicidad. Desde luego, privatizar dos aeropuertos a costa del resto de aeropuertos para mantener la cohesión social y la vertebración territorial será su modelo —el que quisieron aplicar—, pero no es el nuestro, el nuestro es conseguir con una red como la que tiene AENA que siga siendo el primer gestor aeroportuario del mundo y que la gestión de la empresa siga teniendo en cuenta criterios de eficiencia, pero siempre teniendo muy presente que tiene que llevar a cabo un servicio público con excelentes niveles de seguridad y de calidad, así como ser una garantía absoluta de generación de cohesión social y de vertebración del territorio español. Eso es lo que ha venido haciendo AENA. Por eso las compañías aéreas siguen apostando por la gestión de nuestros aeropuertos, por eso nuestros aeropuertos siguen creciendo como están creciendo, por eso la gestión sigue incrementándose, las inversiones se siguen llevando a cabo, etcétera. Creo que todo es mejorable —porque todo es mejorable— y habrá que ver las cuestiones que se tengan que mejorar, pero indudablemente creo que también es nuestra responsabilidad poder decir que en este país el sistema aeroportuario es un sistema sólido, es un sistema fuerte que garantiza esa cohesión social y que desde luego se encuentra todavía en una situación de pleno crecimiento. Los datos de 2017 serán todavía mucho más espectaculares que los datos de 2016 y les garantizo que si la gestión de nuestro sistema no fuera así y fuera tan caótica como algunos de ustedes han pretendido plantear ese crecimiento no se estaría produciendo sino todo lo contrario.

Muchísimas gracias a todos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, no habiendo más asuntos que tratar y agradeciendo al señor ministro su comparecencia y su asistencia a todos ustedes, levanto la sesión.

Eran las siete y cuarenta y cinco minutos de la tarde.