



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 502

## FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 29

celebrada el miércoles 24 de marzo de 2010

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de ley por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (procedente del Real Decreto-Ley 1/2010, de 5 de febrero). (Número de expediente 121/000058.) .....

2

Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de ley por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (procedente del Real Decreto-Ley 1/2010, de 5 de febrero). (Número de expediente 121/000058.).....

2

**Se abre la sesión a la una y cinco minutos de la tarde.**

**RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, SE ESTABLECEN LAS OBLIGACIONES DE LOS PROVEEDORES CIVILES DE DICHS SERVICIOS Y SE FIJAN DETERMINADAS CONDICIONES LABORALES PARA LOS CONTROLADORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO (PROCEDENTE DEL REAL DECRETO-LEY 1/2010, DE 5 DE FEBRERO). (NÚMERO DE EXPEDIENTE 121/000058.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a empezar la sesión de hoy por la mañana porque saben que a las cuatro y media de la tarde tenemos de nuevo reunión de la Comisión con proposiciones no de ley. Comenzamos con la ratificación de la ponencia para informar sobre el proyecto de ley 1/2010, de 5 de febrero, por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dicho servicio y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo. Quiero recordarles que la ponencia está integrada por los diputados don Rafael Simancas, don José Manuel Bar y doña María Dolores Puig del Grupo Parlamentario Socialista; don Andrés Ayala y don Celso Delgado del Grupo Parlamentario Popular; don Pere Macias de Convergència i Unió; don José Ramón Beloki del Partido Nacionalista Vasco; don Gaspar Llamazares del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida; y don Francisco Jorquera del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego.

¿Se da por ratificada la ponencia? (**Asentimiento.**)

Por asentimiento, queda ratificada.

**APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, SE ESTABLECEN LAS OBLIGACIONES DE LOS PROVEEDORES CIVILES DE DICHS SERVICIOS Y SE FIJAN DETERMINADAS CONDICIONES LABORALES PARA LOS CONTROLADORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO (PROCEDENTE DEL REAL DECRETO-LEY 1/2010, DE 5 DE FEBRERO). (NÚMERO DE EXPEDIENTE 121/000058.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, vamos a pasar a emitir el dictamen sobre el informe elaborado por la ponencia referido al proyecto de ley. Si les parece, vamos a hacer un único turno de intervenciones sobre el conjunto del informe, que cada grupo parlamentario administrará como considere oportuno, y la defensa de sus correspondientes enmiendas. A continuación, proce-

deremos a votar; la Mesa calcula que será dentro de cuarenta o cuarenta y cinco minutos; es decir, entre las dos, dos y diez, dos y cuarto máximo, podríamos estar en condiciones de votar. Por tanto, rogaría a cada grupo que traslade a los correspondientes diputados que estén atentos a partir de las dos de la tarde, porque se puede proceder a la votación.

Procediendo de menor a mayor, al no encontrarse presente el señor Jorquera del Bloque Nacionalista Galego, comenzamos con don Gaspar Llamazares de Izquierda Unida.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señorías, abordamos la tramitación de este proyecto de ley después de oponernos a la convalidación del real decreto-ley del cual procede, con la intención de dejar clara nuestra postura una vez más, y de anunciar también la aceptación de enmiendas que se nos han propuesto por parte de otros grupos parlamentarios o transacciones.

Señorías, no estamos aquí hablando de meter en cintura a un colectivo de trabajadores privilegiados, cuyas retribuciones, según el ministerio, ponen en cuestión la viabilidad financiera de AENA, como si no pusiera en cuestión su viabilidad financiera las estrategias e inversiones de AENA. Aquí hablamos, por el contrario, de aprovechar la situación de un colectivo, ciertamente con privilegios, para poner patas arriba la estructura de nuestra navegación aérea de forma precipitada, sin la reflexión y el debate necesarios. Hablamos de privatización, de externalización, de liberalización, y lo hacemos, desde nuestro punto de vista, sin atender con suficientes garantías algo para nosotros fundamental, y creemos que para los ciudadanos, que es la seguridad aérea. En este sentido, nuestras enmiendas se justifican de la manera siguiente. En primer lugar, entendemos que los servicios de tránsito aéreo deben mantener su carácter público. Estos servicios son estratégicos, pertenecen al ámbito de la navegación aérea, incluyen los de ruta, aproximación a aeródromo, incluso los de información de vuelo en aeródromo, AFIS, y todos ellos deben ser prestados directamente por la entidad pública empresarial AENA. No lo decimos nosotros; lo dice el ministro de Fomento. En abril de 2009 al hablar del futuro del ente público se decía que AENA se mantendría como entidad empresarial de titularidad estatal, si bien de ella dependerían dos empresas, una totalmente pública encargada de la navegación aérea, y otra encargada de la gestión aeroportuaria donde se podría dar la participación al capital privado. Por lo visto no hay palabra en el caso del ministro o se ha modificado una posición que se tenía entonces por firme.

Por eso, nosotros proponemos la supresión del artículo 1 con nuestra enmienda número 20, porque se privatizan los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Asimismo, se suprime la disposición adicional segunda en nuestra enmienda 34. No obstante lo anterior, presentamos al artículo 1 tres enmiendas alternativas a su supresión. Se trata de definir los requisitos técnicos

precisos para el proveedor de servicios, donde hay una enmienda transaccional a nuestra enmienda 21, de tal manera que sea la Dirección General de Aviación Civil y no AENA quien realice la propuesta del tipo de servicio a prestar —enmienda 22—, y de matizar que la dirección de la plataforma pertenece a los servicios de control de tránsito aéreo —enmienda 23—.

Al artículo 2 presentamos cuatro enmiendas, las cuales tienen todas motivaciones de seguridad. Es importante precisar que es el personal técnico operativo, no el proveedor de servicios, el encargado de gestionar las materias que le son propias —enmiendas 24 y 47—. La enmienda 25, también por motivos de seguridad, propone explicitar que la organización de los turnos, horarios y descansos del personal deben considerar las recomendaciones de Eurocontrol, además de la normativa laboral. La enmienda 26 hace alusión al procedimiento normativo en materia sancionadora e incumplimientos del trabajo realizado por el personal proveedor. Las enmiendas 24, 27 y 26 también han sido motivo de transacción. Al artículo 3 presentamos la enmienda 28 que de nuevo hace referencia al tiempo de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, que nos preocupa por motivos de seguridad al introducir que, al menos, el tiempo de descanso sea de un 33 por ciento. Al artículo 4 presentamos la enmienda 29, al entender que la Ley de Seguridad Aérea y la propia legislación laboral son el marco apropiado de referencia; por lo tanto, es imposible de aceptar al establecer la suspensión provisional de empleo y sueldo en el caso de que el proveedor de servicios tramite un expediente previo a un despido. A la disposición adicional primera presentamos cuatro enmiendas respecto a los planes de formación, entendiendo que la convalidación de los conocimientos y la experiencia del personal técnico aeronáutico deben realizarse conforme a la normativa comunitaria y nacional de aplicación —enmienda 30—. También la certificación de nuevos proveedores debe cumplir con los trámites, plazos y procedimientos requeridos por motivos de seguridad, tal y como se desprende de las enmiendas 31 y 32 relativos a los AFIS, que creemos que no cumplen los requisitos para concurrir en el sentido en que lo plantea el proyecto de ley.

A la disposición adicional segunda, alternativamente a su supresión, presentamos cuatro enmiendas: La 35 propone un plazo de seis meses para que AENA presente los estudios de seguridad; la 36, que propone suprimir, en todo caso, el segundo párrafo del apartado 2 porque entendemos —como ya se ha comentado— que los servicios AFIS deben ser prestados de forma directa por AENA; la 37 que pretende explicitar que no puede ser AENA quien elija directamente a los prestadores de servicios; y la 38 que propone la subrogación. La enmienda 37 ha sido también objeto de transacción. Retiramos la enmienda 39 y proponemos una nueva disposición adicional en la enmienda 40 para la creación del cuerpo común de controladores de tránsito aéreo de las Fuerzas Armadas.

Termino, señorías. A la disposición transitoria primera presentamos la enmienda 41 que ha sido también objeto de transacción por motivos de seguridad. Entendemos que hay que ser muy cuidadosos con la edad operativa de los controladores. En todos los países de nuestro entorno existe un límite de edad operativa basado en la ralentización natural de los reflejos y la agilidad mental derivada de la edad. La opción mayoritaria es el paso a controlador no operativo a los 55 años. Por último a la disposición final tercera presentamos la enmienda 42, donde —otra vez por motivos de seguridad aérea— entendemos que el desarrollo reglamentario del tiempo de actividad y descanso debe considerar las recomendaciones, al menos, de Eurocontrol. Señorías, estas son las posiciones de nuestro grupo y, si se mantienen las posiciones del Gobierno y de los grupos parlamentarios, la nuestra no variará en relación con el decreto ley. Mantenemos el desacuerdo respecto al conjunto del proyecto y aceptamos las transacciones que he citado anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, al encontrarse ya en la sala el señor Jorquera —no se encontraba anteriormente—, tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Mis disculpas por haber alterado el orden establecido de intervenciones. El Bloque Nacionalista Galego no comparte este proyecto de ley en la medida en que conlleva abrir la puerta a una plena externalización del servicio de tránsito aéreo de aeropuerto. Es incongruente el modelo que se preconiza con, al mismo tiempo, el modelo de gestión aeroportuaria presentado por el Gobierno. Mientras en el modelo de gestión aeroportuaria se mantiene la titularidad pública de la red aeroportuaria, aunque se abra la posibilidad a la participación del capital privado hasta un límite del 30 por ciento, desde nuestro punto de vista, en el modelo de gestión aeroportuaria que se ha presentado por el Gobierno se mantiene la centralización del sistema, abriendo muy tímidamente las puertas a la participación de las comunidades autónomas; en cambio, se opta por abrir las puertas a una externalización plena de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo por un modelo que puede conllevar una extraordinaria fragmentación en la prestación de este servicio. En definitiva, se fragmenta lo que para nosotros no es indispensable mientras se sigue manteniendo un modelo de gestión aeroportuaria absolutamente centralizado, y se opta por un modelo que nos merece muchísimas reservas por su impacto en la seguridad. Esta es una de las preocupaciones que ha estado presente en las enmiendas presentadas por el Bloque Nacionalista Galego, como también, a través de las enmiendas nos hemos preocupado por asegurar una serie de derechos básicos de los trabajadores, en particular en aquellos aspectos que consideramos más sensibles para garantizar la seguridad en la prestación de un servicio de extraordinaria importancia.

El Bloque Nacionalista Galego, desde luego no está por defender los privilegios de ningún gremio, de ningún colectivo, pero entendemos que hay una serie de derechos básicos que hay que respetar, siendo fundamental la organización de la prestación de los trabajos de los controladores aéreos en unos estándares que aseguren la calidad y la seguridad en este servicio por su extraordinario impacto en la ciudadanía. En ese sentido, y haciendo un resumen lo más breve posible de nuestras enmiendas, proponemos que la designación de los proveedores esté motivada por la imposibilidad manifiesta del sector público para proveer este servicio, que debe tener presente siempre razones de interés general y contar con las comunidades autónomas. La designación ha de realizarse por concurso público, asegurando, por tanto, la libre concurrencia. No puede ser una designación directa, determinándose por el gestor aeroportuario de forma unilateral el tipo de servicio a prestar. Es necesario evitar confusiones de ámbitos y, en ese sentido, es imprescindible respetar la gestión por parte del personal técnico operativo de las tareas que le son propias, reconocidas por las normas de seguridad, tanto estatales como internacionales. En lo que afecte a la organización de turnos, horarios y descansos del personal se deben de respetar los principios básicos del Estatuto del Trabajador y las recomendaciones de Eurocontrol. Es imprescindible respetar la normativa comunitaria internacional en la convalidación de conocimientos y experiencia del personal técnico aeroportuario, respetando los estándares de calidad. Consideramos además necesario asegurar que en la certificación de un nuevo proveedor de servicios se cumplan todos los trámites, plazos y procedimientos a fin de garantizar el estricto respeto a los requisitos que la normativa establece con objeto de garantizar la seguridad. Es necesario establecer un plazo de seis meses para que el Gobierno, oídas las organizaciones profesionales y sindicatos más representativos, regule la jubilación anticipada de los controladores civiles de tránsito aéreo, debiéndose tener en cuenta a la hora de regularla una serie de límites basados en los efectos que en la edad tiene en la ralentización natural de los reflejos y en la agilidad mental, a fin de asegurar lo que para nosotros es básico: la seguridad en el ejercicio de una función de tan extraordinaria importancia como la función a la que nos estamos refiriendo.

Consideramos que se debe establecer una jornada anual en línea con la media de horas realizada por los Estados de nuestro entorno, teniendo en cuenta la normativa europea y los estudios sobre jornadas y descansos aprobados por otros Estados, y que es imprescindible seguir la recomendaciones de Eurocontrol en todos estos aspectos. En definitiva, la preocupación que subyace en todas nuestras enmiendas es preservar el carácter público del servicio y, por tanto, acotar mucho los supuestos en los que el servicio de prestación de servicios de tránsito aéreo o de aeródromo puede externalizarse, así como asegurar el cumplimiento de una serie de estándares que son imprescindibles para garantizar la calidad y la segu-

ridad de la navegación aérea. Por este motivo, mantenemos vivas todas las enmiendas, a excepción de la enmienda número 8. El Grupo Socialista nos ha propuesto una transaccional, que es totalmente razonable y, por tanto, la hemos suscrito. Manifiesto que retiramos la enmienda número 7, porque por un error tiene una justificación de motivos que reconocemos desafortunada, y para evitar cualquier equívoco hago constar que la retiramos.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra don José Ramón Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA:** No hay buen viento para el que no sabe a dónde va, ni de cola ni de lado ni de morro. Nuestra primera percepción ante el real decreto-ley que nos presentó el ministerio es que no quedaba claro hacia dónde iba o, al menos, no entendíamos con suficiente claridad hacia dónde quería ir. Para saber a dónde se quiere ir es necesario saber de dónde se parte, de dónde se viene, y lo uno y lo otro suelen ser, a juicio nuestro en técnica legislativa, cosas que se consideren con precisión en la exposición de motivos. Cuando el señor Simancas, en nombre del Grupo Socialista, se nos acercó para ver si cabía negociar con nosotros, él puede testificar que le dije: Me importa más en este caso la exposición de motivos que el articulado. Sé que es absurdo cuando se están haciendo leyes, pero en este caso entiendo que tiene una especial significación, al menos para mi grupo. Quienes hayan leído con algún detalle la exposición de motivos alternativa que hemos redactado verán que tenemos claro de dónde venimos y a dónde queremos ir. ¿De dónde venimos? Venimos básicamente de importantes deficiencias organizativas por parte del ente público AENA, del Ministerio de Fomento, del Ministerio de Trabajo, y de todos aquellos polvos han venido estos lodos en los que estamos en el año 2010, de unos polvos que se han ido acumulando a través de muchos años de no haber actuado debidamente, de deficiencias organizativas y deficiencias de funcionamiento muy considerables. De ahí venimos, y a dónde vamos tampoco ofrece mayor duda para mi grupo: vamos hacia un cielo único europeo, y en ese marco tiene que haber una serie de principios básicos sobre los que se articule también la organización del cielo en el Estado español. Esos principios son los que también figuran en nuestra exposición de motivos como principios que tienen que recoger que haya con claridad un organismo regulador que determine la política aeroportuaria y de navegación aérea, que sea la que representa al Estado ante organismos internacionales; que haya una autoridad administrativa de supervisión; y que haya proveedores de servicios aeroportuarios o de navegación aérea sometidos a la supervisión, inspección y potestad sancionadora de la autoridad de supervisión. Ese es el esquema, con el que no hemos funcionado o hemos funcionado de manera imperfecta en estos años.

Afortunadamente, en nuestras conversaciones con el Grupo Socialista hemos podido ir aclarando posiciones de uno y de otro, y este es el momento en el que entre las enmiendas transaccionales que hemos logrado le damos mucha importancia, en la lógica que acabo de exponer, a las enmiendas transaccionales sobre la exposición de motivos. Hay que saber hacia dónde vamos, porque es la única forma de que tengamos un viento de cola que nos lleve en la buena dirección.

Dicho esto, es evidente que esas circunstancias de las que veníamos han hecho que la situación fuera insostenible. La situación que hay que especificar —al menos según el análisis de mi grupo— es la de la relación entre AENA y los controladores. Este no es un tema de los controladores. AENA y los controladores han llegado a una situación de atasco con las responsabilidades que cada cual tenga y, a nuestro juicio, con toda claridad, por dejación de AENA y por aprovechamiento excesivo, desmesurado de una situación de fuerza por parte de los controladores. Uno se ha dejado llevar y el otro ha arrasado con facilidad hasta extremos que no son aceptables. Esta es la situación. A nosotros no nos gusta, como supongo que a ninguno de los grupos, el punto de equilibrio al que se había llegado entre AENA y los controladores. Creemos que ese punto, que es mucho más de desequilibrio que de equilibrio, hay que reequilibrarlo, hay que redefinirlo, y a eso nunca nos hemos negado. Ese punto se pudo redefinir de formas muy distintas. Si AENA no hubiera dejado sus responsabilidades, mirando para otro lado, y los controladores hubieran actuado con mayor responsabilidad, se podría haber encontrado la solución por la vía que hubiera sido deseable, esto es, por la negociación de un nuevo convenio colectivo. Si no han llegado es responsabilidad de ambas partes, porque cuando dos se chocan es muy fácil decir quién chocó primero, pero han chocado los dos, y según nuestro análisis ha sido, insisto, por deficiencias de ambos lados. Este punto se pudo redefinir por la forma habitual, normal, por la que siempre hubiera sido de desear, pero también somos conscientes de que en este momento hay que hacerlo —al parecer no hay otra manera— de una forma excepcional. El real decreto-ley que está en el origen de este proyecto de ley es una forma absolutamente excepcional de hacer las cosas, y de esto hay que ser conscientes para que cuando hagamos leyes de forma absolutamente excepcional tengamos claro que las estamos haciendo de forma absolutamente excepcional y no estamos en una actitud legislativa ordinaria. Hay que hacerlo, eso sí, como decía antes, sin perder el rumbo, intentando recuperar dos cosas: sensatez y responsabilidad por todas las partes.

Desde ese punto de vista, aparte de lo que acabo de señalar sobre la exposición de motivos, hemos introducido una serie de enmiendas que van, a nuestro juicio, en esa dirección. Sin embargo, cuando presentamos estas enmiendas también éramos conscientes de que en una situación excepcional, viniendo de donde venimos y queriendo ir a donde queremos ir, se puede caminar de

formas notablemente distintas. Dicho de otra forma, el articulado que proponía el ministerio en su origen y el que proponíamos nosotros son discutibles. ¿Por qué? Porque no solo se estaba regulando el punto central al que he hecho alusión, el mal punto de equilibrio entre los controladores y AENA, sino que se entraba a regular otro tipo de cosas que en sí mismas no son necesarias para el reequilibrio de la situación, que pueden venir o pueden no venir o pueden venir otras. Nosotros propusimos nuestro propio camino, nuestras propias enmiendas, qué pasos se podían dar, a nuestro juicio, en este momento, recorriendo un camino que —insisto— es excepcional. En ese camino hemos tenido siempre interés básicamente en dos tipos de cosas. Por un lado, que se aceptara una diferenciación de los componentes del sistema. Sepamos cómo va a terminar siendo el sistema y con claridad, porque el sistema tal cual, del que venimos y el que venimos practicando, no nos gusta, y está sobre la base de los organismos que he señalado: un órgano regulador, un ministerio o departamento que establece la política general, los gestores de infraestructuras y prestadores de servicio. Cada cual tiene sus papeles, y el sistema busca un equilibrio entre estos cuatro tipos de agentes, que es con lo que hay que acabar, a nuestro juicio.

Había un segundo punto que a mi grupo le llama mucho la atención. En todo este proceso AENA ha venido haciendo lo que ha venido haciendo, los controladores han venido haciendo lo que han venido haciendo, y al parecer no había ningún mecanismo represor por parte de las leyes establecidas, por ejemplo la Ley de Seguridad Aérea, o no se aplicaban. A nuestro juicio este es otro tema que también había que subrayar con claridad. No puede ser que cuando se hace una ley y se falta a la ley y se llega a esta situación se llegue impunemente, como si nada pasara, como si el régimen de sanciones e infracciones se hiciera no sé para quién, pero no para los agentes que están dentro del sistema. Queríamos que en esto se insistiera. Esto no va en absoluto, muy al contrario, unido a que nosotros somos partidarios también de que el sistema de seguridad sea sobre todo un sistema preventivo. Nos alegramos mucho, por lo que acabamos de tener conocimiento, de que el Grupo de Convergència i Unió haya llegado a un acuerdo con el Grupo Socialista para que en el plazo de tres meses —creo recordar, estoy citando de memoria— se elabore efectivamente una ley en esta dirección. Nos parece excelente, pero sin olvidar que prevenir es prevenir, pero que cuando las prevenciones, por las razones que sean, fallan tiene que haber un régimen de sanciones que hay que aplicar con toda claridad. Si esto era verdad cuando había solo un gestor aeroportuario, tiene que seguir siendo verdad ahora que estamos hipotéticamente abriendo el sistema a distintos gestores aeroportuarios y de seguridad aérea.

Afortunadamente, estos dos principios, nunca hasta donde uno desearía, han sido incorporados en una serie de enmiendas transaccionales que hemos podido negociar con el Grupo Socialista. Se ha aceptado nuestra

enmienda 73 al apartado 2 del artículo 1, una referencia a AESA, que nos parece que es uno de los agentes claros que en este sistema tiene que operar. Hemos aceptado también una referencia concreta al artículo 38 de la Ley de Seguridad, en este capítulo de infracciones y sanciones. Al mismo tiempo, algunas de las transacciones que se nos habían presentado y que resultaban insatisfactorias a falta de que hubiera una clarificación en el destino al que vamos y en la filosofía en la que podamos estar de acuerdo nos parecían insuficientes en su día en la ponencia, pero hoy las vamos a aceptar. Es evidente que en esas precisiones podríamos haber ido más lejos, podríamos haber acercado al Grupo Socialista más en nuestra dirección, pero mientras no vayamos en la mala dirección tampoco estamos cerrados a un acuerdo. Y no vamos, no iban en la mala dirección, podía uno estimar que iban insuficientemente en una determinada dirección, pero clarificado el rumbo nos parece que esto es menor. De forma que aceptamos las transacciones que en su momento nos presentaron a las enmiendas 77, 78, 79, 83, 84, 87 y 88. Asimismo, el Grupo Socialista ya en ponencia nos aceptó también las enmiendas 82, 85 y 89. Dicho todo esto, nos parece un marco de acuerdo suficiente para que no solo retiremos todas nuestras enmiendas que están o bien transadas o bien aceptadas, sino también para que finalmente terminemos apoyando la ley.

Termino mi intervención, señor presidente, diciendo que haber clasificado el rumbo, saber a dónde se va y haber echado a andar en unos determinados pasos siempre discutibles, en cualquier caso, mi grupo es muy consciente de que no va a impedir que en el camino nos encontremos con turbulencias, que las va a haber, y deseamos que, turbulencias arriba o abajo, el avión aterrice bien.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra su portavoz, Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Nuestro grupo, ante la presentación de este real decreto-ley ya en el Pleno, en el trámite de convalidación y de transformación en proyecto de ley del mismo, se pronunció en el sentido de que era evidente que el estado de las cosas, por decirlo de alguna manera, requería una intervención excepcional por parte de los poderes públicos.

Si cualquier observador viera lo que ha estado sucediendo respecto a las relaciones entre los controladores y la empresa AENA, se daría cuenta de que los mecanismos ordinarios que regulan las relaciones laborales no han funcionado. Tampoco han funcionado, y es más grave, los mecanismos de control del Estado. Cuando la compañía se plegaba a lo largo de todos estos años —y el propio ministro dio cuenta de ello ante esta Cámara— a determinadas exigencias de los controladores que no eran siquiera conforme a derecho, como el elevado número de horas extra, mucho más allá de las previstas

por el Estatuto de los Trabajadores, o que las retribuciones no cumplieran aquello previsto en los Presupuestos Generales del Estado, no había tampoco control por parte del Estado. Por tanto, podía hablarse de un abandono en el ejercicio de sus funciones por parte de la Administración General del Estado. Por todo ello, cuando el Ministerio de Fomento decide acabar con esta manera de hacer las cosas, la empresa no es capaz de dialogar o llegar a acuerdos, los colectivos de afectados tienen unas demandas que a todos nos parecen desaforadas y toman decisiones más allá de lo que sería lógico; cuando los mecanismos administrativos de control no funcionan, hay que dar un golpe de timón democrático. Esto es una ley y esto es lo que estamos haciendo. A nosotros nos pareció que era nuestra obligación participar en que este golpe de timón democrático fuera escrupulosamente respetuoso con todas las instituciones que presiden nuestro Estado de derecho, entre ellas, desde el punto de vista de las relaciones laborales, el Estatuto de los Trabajadores. Por tanto, nos hemos puesto a trabajar con esta voluntad, como lo hacemos siempre desde Convergència i Unió, dialogando con todos. Nosotros hemos dialogado —creo que otras fuerzas políticas también pero a nosotros no nos duelen prendas en decirlo— con los representantes de los controladores, les hemos dado nuestra opinión, hemos reconocido que se trata de muy buenos profesionales —creo que esto es bueno constatarlo— pero que han estado equivocados y quizá sus órganos de representación han planteado, incluso de forma a veces un tanto descarada, envites que un Estado de derecho no puede en ningún caso aceptar. A partir de estas premisas —que creo que en buena parte han sido aceptadas por todos— hemos conseguido que mejoren algunos de los elementos que pueden ayudar a que en el futuro no se reproduzca esta situación.

También quisiera dedicar algunas reflexiones a la actuación de AENA. Creo que AENA ha estado en todo momento puesta en un brete entre las demandas de los controladores y algunas indicaciones políticas de unos y de otros que decían: para que no haya conflicto, lo que sea. Y entre este emparedado AENA ha tomado decisiones que no han sido las más oportunas. Por tanto, aquí ha habido una actuación que no ha sido positiva por parte de nadie y había que hacer un esfuerzo para rectificarla. Y puestos a rectificar, a nosotros nos parecía que había que hacerlo, como siempre, con la sensatez, con el sentido común, con la capacidad de resolver problemas que a nosotros nos gusta aplicar a la política. Debo decir que en todo este proceso nuestro grupo, que presentó trece enmiendas, ha dialogado en primer lugar con el Grupo Parlamentario Socialista —creo que hay agradecer la actitud abierta de su portavoz, el señor Simancas—, y también hemos dialogado con el ministerio, con la Secretaría de Transportes, y todo ello ha hecho posible que de nuestras trece enmiendas, que recogían este equilibrio para que se restableciera el buen tono de las relaciones laborales y, por otra parte, el ejercicio de una función

pública tan imprescindible como es el control, fruto de todo este proceso hemos podido transaccionar de estas trece, ocho enmiendas, dos fueron directamente aceptadas y tres fueron retiradas en ponencia, y en este trámite hay otras dos enmiendas transaccionales basadas en enmiendas de otros grupos que creemos que vale la pena someter a esta Comisión y aprobar en su caso, pues nos parece que acaban de perfeccionar el documento.

¿Cuáles son los elementos más relevantes de este trabajo que ha efectuado Convergència i Unió? Me gustaría destacar algunos de forma muy breve. En primer lugar, como siempre, las señoras y los señores diputados pueden pensar que Convergència i Unió es un pertinaz vigilante de la Constitución y por tanto del respeto de las competencias de todos, especialmente de las comunidades autónomas. Las competencias estatales tienen en esta casa muchos vigilantes, pero las comunidades autónomas tienen algunos menos, por decirlo de una manera amable, y en este sentido se ha logrado corregir alguna disfunción de forma —creo yo— plenamente satisfactoria. En segundo lugar, deberíamos establecer los términos de la estricta justicia, es decir, se aprueba un régimen excepcional transitorio hasta que vuelva a haber un convenio colectivo, pero mientras tanto hay que ser extremadamente justos y equitativos con los derechos de los trabajadores, y por eso hemos planteado que en lugar de 1.750 horas sean 1.670, porque hay 80 horas que los controladores, como todos los trabajadores, tienen derecho a que sean —o no— horas extras. Por tanto, el más estricto respeto. En este sentido, hemos encontrado por parte del PP y del Gobierno una actitud muy positiva y me parece que es un momento importante. Otro aspecto que nos parece importante es que si hay un proveedor privado de servicios los trabajadores puedan tener las opciones de continuidad, de rescisión o de subrogación. Es otro derecho que también cabe recoger en la línea de la más estricta equidad y en el sentido de aplicar la interpretación —yo diría— más constitucional, más ajustada a las sentencias, al espíritu de las relaciones laborales. También estamos satisfechos de que esto haya sido asumido. Igualmente ha sido asumido otro aspecto que no nos parece menor, a través de enmiendas de otros grupos, y es que el desarrollo reglamentario cuente no solo con la consulta de los sindicatos más representativos a nivel estatal —cosa lógica—, sino también con las organizaciones sectoriales, que algo tienen que decir. Esta nos parece una enmienda importante. De las enmiendas transaccionales que hoy se presentan, dos de las cuales cuentan con la firma de mi grupo, hay una que es positiva en la línea de este espíritu de máximo respeto al Estatuto de los Trabajadores. Si no había un convenio colectivo, había un régimen de licencia especial retributiva que fijaba exactamente las condiciones. Pues bien, hemos retirado estas condiciones para que todo pueda ser pactado en el convenio colectivo y por tanto se abran al máximo las puertas de un convenio colectivo bajo este nuevo espíritu, por una parte un ejercicio responsable de las dos partes, pero también

de vigilancia por la Administración General del Estado.

Finalmente, se ha presentado una enmienda —ha hecho referencia a ella el señor Beloki— relacionada con un tema muy importante que se recoge en este preámbulo. Es lo que se llama doctrina del *just culture* o de la cultura justa de seguridad, que, a nuestro entender, a través de algunas de las enmiendas que se presentaron podía quedar afectada por cuanto en la denuncia por parte de los controladores de situaciones incidentales, si se puede interpretar que esta denuncia los castiga, los somete a expedientes disciplinarios, estas anotaciones incidentales no se pudieran producir. Esto es importantísimo que se dé en esta cultura justa de seguridad, es decir que para poder corregir los errores de todos —de los pilotos, de los controladores, etcétera—, del sistema, hay que anotar del primer al último incidente que se produzca para que luego no dé lugar a accidentes. En este sentido, nos hubiera gustado que se suprimieran algunos de los elementos excesivamente castigadores, por decirlo de alguna manera, pero en cualquier caso se ha transaccionado una disposición adicional que da el plazo de tres meses para que esto se regule adecuadamente. Además, con la legislación que está a punto de elaborar el Gobierno, un proyecto de ley que va a regular el programa estatal de seguridad operacional, estos aspectos pueden quedar perfectamente protegidos. Yo pediría que estas frases que han quedado excesivamente castigadoras para actitudes posiblemente negligentes —o no— por parte de los trabajadores pudieran ser corregidas en esta ley y reconvertidas a esta nueva cultura justa de la seguridad. Creo que este es un aspecto importantísimo. Solo queremos estar vigilantes. Este es el sentido de otra de las enmiendas que hoy nuestro grupo va a someter conjuntamente con otros grupos.

En definitiva, creo, señoras y señores diputados, que la ponencia de la Comisión está haciendo un buen trabajo al intentar encontrar el punto justo en un aspecto tan complicado, y estoy seguro de que de estos trabajos está saliendo una buena ley que, por descontado, va a contar con el apoyo de nuestro grupo, que, repito, quiere agradecer en cualquier caso la actitud positiva del portavoz socialista, el señor Simancas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar la posición y defender las enmiendas por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Estamos en la Comisión de Fomento con competencia legislativa plena a pesar de haber solicitado mi grupo la avocación a Pleno de este trámite. Queremos reiterarnos en la justificación que en su momento llevó a mi grupo a solicitar tal avocación porque, tal y como hemos visto en las intervenciones anteriores, la regulación del control aéreo es una cuestión importante, yo diría que importantísima, término que también ha sido utilizado por otros grupos parlamentarios. Ya hemos visto en sucesivas interven-

ciones que este proyecto de ley, que viene como consecuencia de la convalidación de un real decreto-ley, es producto de la improvisación y de la dejadez en el funcionamiento por parte del Gobierno en los últimos cinco años y que ha dado lugar a que hoy estemos aquí debatiendo un parche —es un auténtico parche que se está poniendo a la legislación actual—, un incumplimiento de compromisos asumidos recientemente por el titular del departamento y, en definitiva, reiteraciones en algunas cuestiones que entendemos que deberían quedar bastante más clarificadas. Si damos una lectura final al texto que se va a aprobar hoy veremos que existen contradicciones evidentes y que hay reiteraciones, alguna de las cuales no tiene ninguna justificación, motivo de una negociación a última hora con grupos minoritarios por no haber querido hacer una legislación seria y un planteamiento coherente de a dónde deberíamos haber llegado. Porque es evidente que este proyecto de ley tiene dos motivos totalmente distintos: por un lado, solucionar una situación insostenible a la que habíamos llegado, con responsabilidad exclusiva del Gobierno, que ha consentido que desde 2004 hasta 2010, es decir, durante cinco años, no se haya actuado conforme la legislación obligaba a AENA y al Ministerio de Fomento actual, lo que ha dado lugar a una situación insostenible, y por eso nosotros prestamos nuestro voto a la convalidación del real decreto-ley; y por otro lado está la regulación de toda la materia de la navegación aérea, que debía tratarse de otra manera. La desidia y la dejadez de AENA en el ejercicio de sus funciones se han manifestado tanto en no poder controlar a los controladores —valga la redundancia— como en el incumplimiento manifiesto y reiterado de la contratación de personal a que venía siendo obligada por los planes del ministerio e incluso por el convenio, ahora denunciado con los controladores, que obligaba a una mayor provisión de controladores a lo largo de los años en los que está gobernando el Partido Socialista.

Por no ser reiterativo, porque se dijo en el Pleno en el momento de la convalidación del real decreto-ley, hay una cuestión que es obvia. Mientras que en los años de gobierno del Partido Popular se proveyeron 147 controladores por año, en los años de gobierno del Partido Socialista fueron 24,6 controladores por año. Es decir, el Partido Popular proveyó el 83 por ciento de los controladores existentes y el Partido Socialista, el 17 por ciento. Con esas políticas en cuanto a provisión de plazas de trabajo en una situación como la actual parece un contrasentido que precisamente sea el Partido Socialista el que haya sustraído al mercado de trabajo unas plazas a las que venía obligado, lo que ha dado como consecuencia la necesidad de pagar unas horas extraordinarias, debido al crecimiento del tráfico aéreo español, que se han pagado a precios exorbitados. Y esto da lugar a esa imagen que tenemos del pago y el cobro excesivo —que evidentemente lo es— por parte de los controladores, pero que se debe no solo a unas retribuciones que hay que ajustar —y sobre lo que este grupo parlamentario

en absoluto va a decir nada en contrario— sino también a que gran parte de esas retribuciones están constituidas por el pago de unas horas extraordinarias que en ningún caso se tenían que haber realizado si AENA hubiera hecho sus deberes y hubiera actuado de la manera a la que venía obligada con la provisión de los puestos de trabajo. Por tanto, nosotros convalidamos en su momento el real decreto-ley, pero —y lo digo a los efectos de que el representante del Partido Socialista no pueda decir que la convalidación no nos permite ahora tener una opinión distinta y distante de otras cuestiones— ya dijimos entonces que el compromiso de la tramitación como proyecto de ley debía dar lugar a revisar improvisaciones, que las hay; inconcreciones, que ahora hay muchísimas más con alguna de las transaccionales a las que se han llegado; déficits, que los hay, y garantías de las que adolecía ese proyecto de ley y que, desgraciadamente, van a seguir manteniéndose después del trámite en este Congreso de los Diputados.

Nuestro grupo parlamentario ha presentado enmiendas en relación con este proyecto de ley. Algunas de ellas tenían como elemento fundamental la intervención del ministro de Fomento hace ya tantísimo tiempo como el 12 de enero de este año. Es decir, el 12 de enero de este año —hace escasamente dos meses— el ministro de Fomento compareció en esta Comisión y se comprometió a traer al Parlamento —y leo textualmente— una ley que actualizará las atribuciones del ente público AENA como responsable de navegación aérea y que además creará la sociedad estatal Aeropuertos S.A, que se encargará de la gestión de todos los aeropuertos que en la actualidad tiene encomendados el ente público y en la que se dará entrada al capital privado, etcétera. Esto es, el ministro se comprometió a regular en un proyecto de ley todas las cuestiones relativas a la navegación y a los aeropuertos, como le veníamos demandando. Y esto lo dice después de una exposición del propio ministro —que también leo literalmente— que dice: En este sentido habremos de abordar de forma inmediata las medidas necesarias para que el proveedor de servicios AENA cuente con los mecanismos necesarios para garantizar la continuidad de servicio, asumir la organización del trabajo e incrementar la productividad del sistema de control. En este nuevo modelo AENA mantendrá su condición de entidad pública empresarial, con las competencias de proveedor de servicios de navegación aérea y con el objetivo de convertirse en uno de los operadores mundiales de referencia tanto desde el punto de vista tecnológico como de eficiencia en la gestión. Con ello pretendemos que AENA tenga un papel protagonista como gran gestor de navegación aérea. Bien, pues de este planteamiento del 12 de enero del año 2010 venimos a un planteamiento en el cual se externaliza —y ahora veremos lo que significa la externalización— parte del servicio de tránsito aéreo de aeródromos a otros gestores distintos del de AENA cuando el propio ministro tan solo el día 12 de enero había dicho aquí que AENA iba a ser el único proveedor de estos servicios. Por tanto,

mi grupo, que apoyó y dijo que dentro de estos términos —que coincidían con los que un año antes habíamos establecido a la anterior ministra— apoyaría ese modelo aeroportuario, se ve sorprendido por que escasamente dos meses después —esto fue a principio de mes— el ministro cambia de opinión, por lo que no puede estar de acuerdo con esa parte del proyecto de ley ya que el ministro cambia las condiciones que él mismo había establecido para su modelo aeroportuario.

Señor presidente, hay otras cuestiones que mi grupo tiene que señalar porque están condicionando este proyecto de ley, están condicionando a la Comisión e incluso al Congreso de los Diputados. Decimos con toda seriedad pero también con toda firmeza que puede ser que en este punto existan conflictos de intereses respecto a algún grupo parlamentario, puesto que vemos que se están defendiendo posturas a favor de los controladores y a favor de la ley que el Estado tendría que defender de manera única. Nos parecen muy bien las negociaciones con los sectores implicados, como nos están pareciendo muy bien en los trámites de cualquier ley, pero que miembros destacados de una misma formación política estén a ambos lados de la mesa de negociación nos hace pensar que existe un clarísimo conflicto de intereses de los cuales el Congreso tiene que tener claro conocimiento para saber qué posturas responden a unos principios estatales, nacionales, de interés nacional, y qué otros planteamientos están respondiendo a la defensa de unos intereses particulares de determinado colectivo. **(Rumores.)** Si hace falta que aclare a quién me estoy refiriendo, lo aclaro; no tengo ningún inconveniente en señalarlo, señor presidente. Lo digo por si hay algún rumor en la sala que S.S. entiende que debo acallar diciendo expresamente a qué grupo parlamentario me estoy refiriendo. **(Rumores.)**

Por tanto, señor presidente, nosotros hemos presentado unas enmiendas que responden básicamente a lo que he señalado en cuanto a nuestro modelo aeroportuario y dado que además la externalización de parte del control de navegación aérea, como es el tránsito aéreo de aeródromo, no es una cuestión baladí, y no es una cuestión menor porque no estamos externalizando la limpieza de los cuarteles o el catering de los hospitales; estamos haciendo algo bastante más serio que todo eso. Estamos queriendo asegurar y garantizar que la navegación aérea en España se pueda hacer por cualquiera que no esté dentro de la órbita y la jerarquía que significa el ejercicio de un servicio público por parte del Estado. Por eso, nuestras enmiendas vienen condicionadas a no externalizar esos servicios y a que, además, con carácter previo el Gobierno pueda definir las categorías laborales a las que vendría obligado. Señor presidente, no es normal que en España se haya consentido que todos los controladores tengan la misma homologación para el ejercicio de sus funciones y por tanto la misma retribución, cuando es evidente que la categoría de los aeropuertos y la categoría de los controles que hay que realizar son claramente diferenciadas. No estamos en contra

de los AFIS —lo hemos manifestado en todo momento—, pero evidentemente no se podrán poner en funcionamiento los AFIS de manera lógica en tanto en cuanto no se hayan establecido las distintas categorías laborales con sus correspondientes retribuciones, como digo, en las cuales se permita a unos señores hacer un servicio, a otros señores hacer las aproximaciones, a otros los controles de ruta y así hasta poder completar el espectro que va de los aeropuertos más pequeños y que necesitan un control menor, a las operaciones mucho más complicadas de navegación aérea que se pueden dar en el espacio aéreo del aeropuerto de El Prat, del aeropuerto de Barajas o del aeropuerto de Palma de Mallorca. Por tanto, este proyecto de ley debería ir más encaminado a establecer esas categorías, a definir físicamente dónde se ejercita el control de los despegues y aterrizajes —que tampoco se hace—, ya que hay que recordar que no solo la aproximación y la ruta se hacen de sitios distintos sino también otras cuestiones. Señor presidente, que se haga algo distinto a la aldaba sobre aldaba en la que al final este proyecto de ley se ha visto abocado por ese afán de la tramitación urgente y rápida de algo que, insisto, no va a solucionar un problema importante y es el análisis completo de la navegación aérea en España.

En cuanto a las enmiendas, no hemos recibido ni una sola oferta transaccional por parte del grupo que sostiene al Gobierno y además solamente se ha pretendido una adhesión a lo que ya se había hecho con otros grupos minoritarios y, como digo, alguno de ellos tiene intereses distintos al interés que nos debe mover en el Congreso de los Diputados. Lamentamos que no se haya entendido nuestra buena voluntad, que no se haya entendido nuestro afán de llegar a un acuerdo en la regulación de la navegación aérea como hemos hecho y hemos demostrado en otras situaciones. Quiero señalar, señor presidente, y con esto acabo, que hemos pedido votación separada de algunas enmiendas de otros grupos parlamentarios porque entendemos que van en la misma línea que las del Grupo Popular y que evidentemente mantenemos todas ellas para la votación final.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, antes de votar, tiene la palabra para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señorías, estamos ante la última fase de la tramitación de un proyecto de ley breve y con un objetivo simple, pero de una importancia crucial a juicio del Grupo Parlamentario Socialista, el grupo que sostiene al Gobierno. Se trata de la regulación de la prestación del servicio de tránsito aéreo atendiendo a cinco grandes objetivos. Primer objetivo de esta ley, garantía de seguridad. La primera prioridad es la seguridad. Segundo objetivo, garantía de continuidad. Es decir, garantía de que el servicio de tránsito aéreo no se interrumpe ni queda afectado por incidentes tan inaceptables como tristemente famosos, conocidos y ciertamente habituales en nuestro país,

hablo de las famosas huelgas de celo. Tercera garantía, garantía de eficiencia. Vamos a garantizar una productividad razonable en la prestación de este servicio, un coste asumible y unas tasas competitivas para un país que presume, con razón, de ser una potencia mundial en materia de industria turística. Cuarta garantía, garantía de sostenibilidad económica. Vamos a trabajar para que el servicio de tránsito aéreo no incremente año a año el déficit de AENA, el déficit del Estado o el déficit del proveedor de servicios hasta ahora, el déficit del gestor aeroportuario, sino que, a ser posible, rebaje ese déficit. Quinta garantía, vamos a acabar con los privilegios desmesurados e inaceptables que un pequeño grupo de personas ha disfrutado a costa de la ineficiencia del sistema y del conjunto del transporte aéreo en nuestro país. Estas son las cinco garantías que este proyecto de ley establece, cinco garantías que merecen, a nuestro juicio, el respaldo conjunto de esta Comisión. Pues bien, para garantizar seguridad, continuidad en el servicio, eficiencia en el servicio y sostenibilidad económica es preciso sortear un obstáculo, el convenio del que ya se ha hablado aquí, que los controladores aéreos de AENA venían disfrutando —en fin, yo no quería poner fecha, pero le voy a poner la fecha real— desde 1999, vulnerando la legalidad, vulnerando el interés general y vulnerando el sentido común, a nuestro juicio. Insisto, yo no quería ponerle fecha, pero el convenio se firma en un año en concreto y ese año es el año 1999 y en 1999 el Partido Socialista no gobernaba en este país. Tampoco he querido colocarle adjetivos a este convenio hasta ahora, al menos no demasiados, pero si tenemos que hablar de dejadez tendríamos que hablar de dejadez de todos los gobiernos que han mandado en este país —valga la expresión— desde el año 1999 y seguro que les consta a todos ustedes que no han sido todos ellos de titularidad socialista.

Esta no es una cuestión relativa al número de controladores; el problema no ha estado en el número de controladores, ha habido y hay suficientes controladores en el servicio del tránsito aéreo en este país; el problema tampoco ha sido el número de horas trabajadas, se han trabajado suficientes horas, se ha trabajado una media de 1.750 horas, como dice la exposición de motivos del proyecto de ley, que está más o menos en la media europea; el problema es que más de un tercio de esas horas de trabajo ordinario se han venido cobrando como horas extraordinarias, al margen de la legalidad, de la lógica y del sentido común, a un triple de su valor ordinario. ¿Por qué se han venido cobrando en estas circunstancias tantas horas? Porque el convenio de 1999 (**Un señor diputado: El Gobierno del PP.**) lo posibilitaba. No quería detallar tanto las cosas, pero se me ha obligado a ello. (**El señor Ayala Sánchez: Vencido en 2004.**) ¿Qué fue lo primero que se intentó? Resolver el problema por la vía del acuerdo social, debíamos —debemos aún— confiar en el acuerdo, pero no fue posible. Como no fue posible y estábamos abocados a la renovación del convenio a 31 de marzo, el Gobierno tuvo que actuar en

defensa —insisto una vez más— de la legalidad, del interés general, del sentido común; por eso promovió el decreto-ley que dio origen a este proyecto de ley, con un respaldo parlamentario casi unánime, que reconozco y agradezco, por parte de todos los grupos y que espero que se mantenga en el día de hoy. ¿Por qué? Porque los objetivos siguen siendo los mismos y los instrumentos que se habilitaban para resolver problemas en ese decreto-ley se mantienen en el proyecto de ley. Por tanto, entiendo que si el decreto tuvo un número de votos muy importante en el Pleno del Congreso, este proyecto de ley, que, insisto, recoge esos objetivos y esos instrumentos, debería tenerlo también, con todo el respeto a las legítimas posiciones que aquí manifiesten y adopten todos los grupos parlamentarios.

¿Qué contiene esta ley, insisto, para garantizar seguridad, continuidad, eficacia, sostenibilidad económica? Cinco claves. Primero, recuperar para el gestor aeroportuario, para el prestador de servicios, la organización y la dirección del trabajo que, contra toda lógica una vez más, estaba bajo el control de sus operadores. Segundo, abrir la puerta, es verdad, a la externalización del servicio del control del tráfico aéreo en el tramo de aeródromo para su gestión por proveedores civiles debidamente acreditados. Es decir, no se abre la puerta a la externalización de todo el servicio de control de tránsito aéreo, sino solamente en la fase del aeródromo; para que nos entendamos, se sigue manteniendo bajo control público el control del tráfico de ruta, del tráfico de aproximación, y lo que tiene que ver estrictamente con los despegues y los aterrizajes en el propio aeropuerto se plantea como factible de externalización, pero tampoco por cualquiera sino por proveedores debidamente acreditados en España y fuera de España, como ocurre en muchos otros países. ¿Para qué? Entre otras razones —para hablar con claridad—, para sortear alguno de los problemas de los que he estado hablando hasta ahora. ¿Es una fórmula válida, efectiva? Creo que sí. No caemos en incoherencias, el ministro no cae en ninguna incoherencia; el ministro sostenía y sostiene que el servicio de control de tráfico aéreo en el cielo, en ruta se mantendría bajo control estrictamente público, a través de AENA y eso se mantiene así; solamente es el control del tráfico aéreo en la propia instalación aeroportuaria, en el aeródromo lo que es factible de externalización. Por tanto, a nuestro juicio no hay incoherencia alguna. Las leyes que se anunciaron con toda seguridad van a venir cumpliendo plazos a este Congreso de los Diputados.

Tercera clave, abrir la puerta también a establecer la modalidad del servicio de información de vuelo de aédro, lo que se conoce comúnmente como AFIS, en aquellos aeropuertos que por su escasa actividad no precisan del servicio del control del tránsito aéreo; AFIS que quiero subrayar que está presente como modalidad en 115 aeropuertos de dieciocho países europeos, por ejemplo, en Hamburgo, en Rochester, en Piamonte, es decir, en Alemania, en el Reino Unido y en Italia. Es, por tanto, un servicio contrastado, plenamente seguro y

eficiente y que no tiene ningún problema. Aquellas dificultades que manifestaba el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en relación con la organización del trabajo, estoy convencido de que se podrán solventar sin ninguna dificultad.

La cuarta clave es un nuevo marco de condiciones laborales sujeto a la negociación colectiva; un nuevo marco laboral digno, garantista, cumplidor de todos los derechos laborales, sin castigos de ningún tipo, ni castigadores ni castigados. Eso sí, un nuevo marco de condiciones laborales que sea compatible con el cumplimiento de algunos objetivos de interés general que nos hemos planteado: la seguridad, la eficiencia, la garantía de continuidad del servicio, etcétera. Condiciones laborales dignas y garantistas en relación con el cumplimiento de las normas, pero condiciones laborales que sean compatibles con asegurar eficiencia, sostenibilidad y continuidad en el servicio. Por tanto, sueldos dignos, pero no de un millón de euros al año; jornadas de trabajo razonables y equiparables a la media europea, como se ha dicho aquí, pero no la jornada que se establecía en el convenio de 1999 que pagaba a precio extraordinario lo que era trabajo ordinario; una jubilación justa sí, pero no aquel escándalo de la licencia especial retribuida que permitía a algunas personas irse a casa con 52 años y más de 300.000 euros al año de salario a costa del erario público. En definitiva, condiciones laborales dignas, pero compatibles con la eficiencia, con el interés general y con el sentido común.

Quinta clave: seguir negociando mientras tanto, porque queremos acuerdo aquí y en el sector, pero un acuerdo razonable. Ya se han dado pasos en ese sentido y aquí quiero hacer votos, como han hecho otros grupos parlamentarios, para que se llegue a un acuerdo parlamentario y en el sector, porque eso es lo que garantizará la eficiencia, la sostenibilidad y los demás preceptos de los que venimos hablando a lo largo de esta mañana. ¿Problemas? Claro, pero la externalización no es un problema. Insisto, ni se pierde la titularidad ni el control sobre el tránsito aéreo; se produce en otros países con plenas garantías; los proveedores civiles van a estar debidamente garantizados; no se pierde control relevante sobre el tránsito aéreo general, porque el de ruta va a mantenerse en las manos directas del Estado; no hay un problema de vulneración de derechos laborales —hay una sentencia muy reciente del 15 de marzo que reconoce capacidad al Ejecutivo y al legislador para establecer condiciones laborales que garanticen la prestación eficiente de un servicio público—; y no hay problemas de precedente que deban temer otros colectivos de trabajadores públicos, porque estamos ante un caso excepcional que requería un trato excepcional y eso es lo que se ha planteado. La pregunta es la siguiente: ¿Debían el Gobierno y el Congreso de los Diputados permitir que unos privilegios desmesurados en manos de unos pocos pusieran en jaque la garantía de la seguridad, la continuidad y la eficiencia en un servicio de importancia estratégica para el país y para nuestra economía? Desde

el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que no. Por eso, el Gobierno primero y ahora el Congreso de los Diputados con la tramitación de este proyecto de ley han hecho lo que tenían que hacer.

Hemos intentado a lo largo de la tramitación de este proyecto de ley —es verdad que con urgencia tal y como establece el Reglamento— el máximo acuerdo y no siempre ha sido posible. Sabe el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en concreto y también los portavoces del Grupo Parlamentario Mixto y del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds —me refiero a ellos porque son los grupos con los que no se ha alcanzado un acuerdo global— que nuestra voluntad en esta Comisión es siempre intentar subrayar aquello que nos une y no lo que nos separa; siempre buscamos ámbitos para el acuerdo y el consenso. Ha sido posible un acuerdo global con varios grupos, pero no con todos. De las 111 enmiendas presentadas ya en la ponencia se llegó a un acuerdo global con Coalición Canaria y con el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, un acuerdo parcial con Izquierda Unida —seis enmiendas—, con el Bloque Nacionalista Galego —una enmienda—, con el PNV —tres enmiendas— y hoy presentamos un nuevo acuerdo global con el PNV por el que se transaccionan nueve enmiendas y se retiran siete. No ha sido posible con los demás porque estábamos tratando sobre modelos de gestión a veces contrapuestos y sobre consideraciones que, a nuestro juicio, eran incompatibles con la consecución de los objetivos últimos de la ley. En todo caso, quiero agradecer a todos los grupos su buena disposición, a aquellos con los que hemos alcanzado acuerdos, con el Grupo de Convergència i Unió, señor Macias, con el Grupo Parlamentario Vasco, señor Beloki, también con el señor Jorquera, en nombre del Grupo Mixto, parcialmente, con el señor Llamazares, en nombre de Izquierda Unida, de manera parcial, y también quiero agradecer, no obstante, su probada capacidad de diálogo al señor Ayala en nombre del Grupo Parlamentario Popular, aunque en esta ocasión no hayamos podido llegar a acuerdos. Quiero terminar como empecé. Estamos ante un proyecto de ley importante, un paso más para ganar competitividad en nuestro transporte aéreo, instrumento clave para asegurar movilidad, para anticipar la salida de la crisis, para generar actividad económica y para crear empleo, que ese es a fin de cuentas el objetivo último de todo cuanto hacemos en este Parlamento, desde luego en este grupo, desde hace mucho tiempo. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Antes de proceder a la votación, que la vamos a hacer en medio minuto —lo digo por si hay algún grupo que necesita avisar—, quisiera como presidente de la Comisión, y en nombre de toda la Mesa, felicitar a todos los grupos parlamentarios por el esfuerzo que han hecho en la ponencia. Igualmente quisiera felicitar a todos los grupos parlamentarios y especialmente a los ponentes que han trabajado en este

proyecto de ley, que, como saben ustedes, entró a principios de febrero con competencia legislativa plena y por el procedimiento de urgencia; de ahí que en poco más de un mes se va a poder aprobar, como se hará a continuación. Es un paso más en el intenso ejercicio de producción legislativa que está llevando a cabo en los últimos meses esta Comisión de Fomento. Quiero recordarles que el pasado 23 de febrero aprobamos también la modificación del proyecto de ley de navegación aérea, ley del año 1960, en determinados preceptos, y nos queda por delante también, como saben ustedes, determinados proyectos que han sido remitidos y que debatiremos a partir del próximo mes de abril, como el referido a puertos, etcétera. Gracias por el trabajo que han hecho.

Vamos a proceder a la votación. En primer lugar, vamos a comenzar por el Grupo Mixto y concretamente con una primera votación de las enmiendas números 3, 4, 9, 10, 11, 15 y 19, que ha presentado el Bloque Nacionalista Galego a través de su portavoz, señor Jorquera.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos el resto de enmiendas tanto del señor Jorquera como las de la señora Díez González, que no ha venido a defenderlas, no se encuentra presente, pero tampoco las ha retirado; por tanto, procedemos a votar estas enmiendas. **(El señor Jorquera Caselas pide la palabra.)**

Sí, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor presidente, creo que ha habido un equívoco. Cuando se me preguntó si defendía votaciones separadas en algún caso, daba por supuesto que las enmiendas del BNG y las de UPyD se votarían de manera separada, porque es la práctica habitual en todas las comisiones al ser de fuerzas políticas distintas. Me gustaría que se votasen separadamente.

El señor **PRESIDENTE**: Pues las votamos separadamente, porque no había sido trasladada esa petición a la Mesa. Por tanto, votamos separadamente el resto de las enmiendas que han quedado vivas del Grupo Mixto, señor Jorquera.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 34.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Finalmente, dentro del Grupo Mixto, votamos las enmiendas de la señora Díez González.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 36; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Les quiero comunicar, como ha quedado ya expresamente manifestado a lo largo del debate, que el Grupo Parlamentario Vasco ha retirado las enmiendas y el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió también. Por lo tanto, vamos a votar las enmiendas que han quedado vivas de Esquerra Republicana-Izquierda Unida en dos votaciones. En primer lugar, votación de las enmiendas números 20, 22, 28, 31, 32, 34, 35, 36 y 42.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas de Izquierda Unida.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 36.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar en conjunto las enmiendas del Grupo Popular, si nadie pide votación separada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, vamos a proceder a la votación de un conjunto de enmiendas transaccionales y de corrección técnica, una por una. En primer lugar, la enmienda técnica del Grupo Socialista a la disposición adicional tercera, punto 1.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

En segundo lugar, enmienda transaccional a la número 8 del Grupo Mixto.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

En tercer lugar, la enmienda transaccional del Grupo Socialista y Convergència i Unió en el sentido de modificar el punto 4 del apartado 1.a)

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.  
Enmienda transaccional a la enmienda número 71 del Grupo Vasco.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 18.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.  
Enmienda transaccional a la enmienda número 73 del Grupo Vasco.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 18.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.  
Enmiendas transaccionales números 77 y 78 también del Grupo Vasco.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.  
Enmienda transaccional número 80 del Grupo Vasco.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.  
Enmienda transaccional número 79, también del Grupo Vasco.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.  
Enmienda transaccional número 83, también del Grupo Vasco.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.  
Dentro de este paquete de enmiendas transaccionadas presentadas por el Grupo Vasco, enmienda número 84.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.  
Finalmente, antes de levantar la sesión, votamos el texto del informe de la ponencia.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.  
Reiterando mi agradecimiento a todos ustedes y dando las gracias a los servicios de la Cámara, levantamos la sesión hasta las cuatro y media, en que recuerden que volvemos a la Comisión, para debatir las proposiciones no de ley, en esta misma sala.

**Eran las dos y treinta minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

