



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

**Año 2010**

**IX Legislatura**

**Núm. 210**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ BONO MARTÍNEZ**

**Sesión plenaria núm. 199**

**celebrada el jueves 9 de diciembre de 2010**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Actos en relación con los estados de alarma, excepción y sitio:**

- **Comunicación del Gobierno que acompaña al Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo. (B.O.E. número 295, de 4 de diciembre de 2010) (Número de expediente 091/000001.)** .....

**2**

## SUMARIO

*Se abre la sesión a las diez de la mañana.*

	Página
<b>Actos en relación con los estados de alarma, excepción y sitio . . . . .</b>	<b>2</b>
	Página
<b>Comunicación del Gobierno que acompaña al Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo . . . .</b>	<b>2</b>

*El señor presidente del Gobierno (Rodríguez Zapatero), informa a la Cámara de las razones que han llevado al Gobierno a la promulgación del Real Decreto 1673/2010.*

*Intervienen los señores Rajoy Brey, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso; Duran i Lleida, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); Erkoreka Gervasio, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); Ridao i Martín y Llamazares Trigo, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; Jorquera Caselas y Perestelo Rodríguez; la señora Díez González; el señor Salvador Armendáriz y la señora Barkos Berruezo, del Grupo Parlamentario Mixto y el señor Alonso Suárez, del Grupo Parlamentario Socialista.*

*Contesta el señor presidente del Gobierno.*

*Intervienen de nuevo los señores Rajoy Brey, Duran i Lleida, Erkoreka Gervasio, Ridao i Martín y Llamazares Trigo.*

*Cierra el debate el señor presidente del Gobierno.*

*Se levanta la sesión a las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.*

**Se abre la sesión a las diez de la mañana.**

### ACTOS EN RELACIÓN CON LOS ESTADOS DE ALARMA, EXCEPCIÓN Y SITIO.

— **COMUNICACIÓN DEL GOBIERNO QUE ACOMPAÑA AL REAL DECRETO 1673/2010, DE 4 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE DECLARA EL ESTADO DE ALARMA PARA LA NORMALIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL DEL TRANSPORTE AÉREO. (Número de expediente 091/000001.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, se abre la sesión.

El pasado 4 de diciembre el Gobierno comunicó al Congreso de los Diputados la aprobación del real decreto por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio esencial público del transporte aéreo. Dicho decreto se dictó en aplicación de lo previsto en el artículo 116.2 de la Constitución y, como consecuencia de ello, di traslado inmediatamente a la Comisión Constitucional. En aplicación de lo previsto en el artículo 165 del Reglamento, esta Presidencia convocó inmediatamente el Pleno del Congreso, cuya celebración ahora iniciamos para que tenga conocimiento el Congreso del real decreto. A este fin, tiene la palabra el señor presidente del Gobierno, en primer lugar.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Señor presidente, señoras y señores diputados, comparezco ante la Cámara para explicar las razones que me llevaron a acordar la celebración de un Consejo de Ministros extraordinario el pasado sábado, para que se adoptara en él la declaración del estado de alarma, con el fin de restablecer la normalidad en la prestación del servicio público esencial del transporte aéreo. Esta declaración se formalizó en un decreto del Gobierno, que entró en vigor inmediatamente después de su publicación, a las 14:00 horas, y que fue ya objeto de una comunicación a la Presidencia de la Cámara al término del citado consejo. El Gobierno ha fundamentado su decisión de declarar el estado de alarma en las facultades que le confiere el apartado 2 del artículo 116 de la Constitución y en los preceptos concordantes de la Ley Orgánica, de 1 de junio de 1981, de los estados de alarma, excepción y sitio. El Gobierno es consciente de que es la primera vez en nuestra democracia que se activa esta habilitación constitucional. Por tal razón, y por las importantes consecuencias de la alteración del servicio de transporte aéreo, que estaban en la base de la declaración del estado de alarma, he creído particularmente conveniente comparecer en nombre del Gobierno para informar a sus señorías sobre la misma.

Con este fin, paso a exponerles, en primer lugar, los hechos que antecedieron y subsiguieron a la declaración del estado de alarma. A continuación, explicaré la posición del Gobierno sobre el significado y alcance de este instituto en el contexto de su aplicación a la situación desencadenada por los controladores aéreos. Y, por último, me referiré a las consecuencias que, desde el punto de vista de las responsabilidades personales y de la reparación de los daños y perjuicios sufridos por los ciudadanos, podrían derivarse de la situación originada por la conducta de los controladores, especialmente a partir de la tarde del pasado viernes.

Señorías, el viernes 3 de diciembre, en torno a las 17:20 horas, AENA, de acuerdo con el Ministerio de Fomento, se vio en la necesidad de tomar la decisión de cerrar progresivamente hasta cerrarlo al completo, llegada la noche, el espacio aéreo español, al no poder

prestar los servicios esenciales de navegación aérea, como consecuencia del abandono súbito, masivo y simultáneo de sus puestos de trabajo en torres de control y aeropuertos por la mayor parte de los controladores aéreos en ese momento de servicio o llamados a incorporarse al mismo. Todos ellos alegaron problemas de salud o, en la terminología adecuada a su función, falta de capacidad física o psíquica para el servicio, que les impedía realizar sus funciones de acuerdo con las normas de seguridad exigidas. Algunos días antes, controladores del aeropuerto de Santiago de Compostela comenzaron a dejar de asistir progresivamente a su trabajo, alegando que, a su juicio, habían agotado la jornada laboral anual que les correspondía, conforme al Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, 1.670 horas anuales. En la medida en que ese movimiento, durante días localizado y concreto, comenzó a dar muestras de su posible extensión a otras zonas e instalaciones aeroportuarias del territorio nacional, el Real Decreto-ley de medidas urgentes fiscales, laborales y liberalizadoras que se sometía a la aprobación del Consejo de Ministros de ese día incorporó, a propuesta del ministro de Fomento, una disposición destinada a confirmar con el mayor rango normativo a su alcance, la delimitación de la jornada efectuada por el citado real decreto, de 5 de agosto. Conforme a ello, se prevé que, por afectar a los límites de seguridad aeronáutica, el tiempo de trabajo de actividad aeronáutica de los controladores aéreos a desarrollar dentro de su jornada laboral anual no excederá de 1.670 horas. Se ha dicho en estos días que la previsión del decreto-ley lesiona derechos como la baja por enfermedad o el ejercicio de derechos sindicales. No. No es la jornada laboral lo que se está regulando y lo que pretendían interpretar los controladores, sino, dentro de ella, aquello que se considera actividad aeronáutica y los límites máximos de la misma. Son razones de seguridad las que lo exigen y las que lo requieren; en consecuencia, un mantenimiento de habilitaciones y capacidades profesionales que excluyen el cómputo como actividad aeronáutica de tiempos dedicados a otras actividades o al ejercicio de determinados derechos.

Junto a esa norma, y con la finalidad de dar respuesta al riesgo de que el conflicto de Santiago de Compostela, ya palpable en zonas como Canarias, pudiese ir extendiéndose, dadas las fechas en las que estamos, se incluyeron en el real decreto-ley aprobado ese día dos disposiciones más en materia de control del tráfico aéreo. Por un lado, se previó que la alegación de enfermedad o de falta de capacidad física o psíquica para el servicio como causa de abandono del puesto de trabajo hará preceptivo el sometimiento a revisión, con carácter previo e inmediato, por parte de los servicios médicos que facilita la entidad pública AENA. No es una norma excepcional, es una posibilidad establecida con carácter general por el Estatuto de los Trabajadores. Por otra parte, se dio nueva redacción al apartado 2 de la disposición adicional primera de la ley por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, para asegurar que AENA,

cuando haya circunstancias excepcionales que lo requieran, facilite la inmediata aplicación de lo previsto en el artículo 4.4.a) de la Ley de Seguridad Aérea, quedando sometidos los controladores del tránsito aéreo de la citada entidad a la dirección del Ministerio de Defensa, quien asumirá su organización, planificación, supervisión y control, afirmándose además que ningún trabajador, órgano directivo u organización podrá dificultar o impedir la efectividad de dicha medida.

Ambas disposiciones se adoptaron —reitero, señorías— ante el riesgo de que la actitud, el conflicto conocido en Santiago y en Canarias, no fuese sino la primera expresión de algo más grave llamado a generalizarse, bien en el puente que empezaba ese día, bien en los días siguientes o en las inminentes Navidades. Como han puesto de manifiesto distintos medios de comunicación en los últimos días, ese riesgo era cierto, pues circulaba entre los propios controladores.

En la primera hora de la tarde del viernes día 3, la generalidad de los controladores incorporados en el turno de la tarde abandonó sus puestos de trabajo, alegando insuficiencia de facultades, todos al mismo tiempo, lo que dio lugar tiempo después al cierre del espacio aéreo y con ello a la anulación de todas las operaciones aéreas. La consecuencia inmediata —debo recordar a esta Cámara— fue el colapso de los aeropuertos en nuestro país, donde quedaron atrapados un número creciente de pasajeros que, durante la tarde noche del día 3, llegaron a superar los 200.000 afectados. Los controladores, por su parte, abandonaron las instalaciones aeroportuarias y en algunas demarcaciones pasaron a concentrarse en asamblea, de ellas la más numerosa fue la que se mantuvo en Madrid hasta muy entrada la madrugada.

Con el cierre del espacio aéreo, el ministro de Fomento a las 18:00 horas constituyó en la sede del ministerio un comité de crisis para seguir la evolución de los acontecimientos y adoptar las medidas oportunas. Con los datos conocidos, progresiva y sucesivamente se fueron adoptando las medidas necesarias: primero, para proporcionar información de lo ocurrido a los afectados presentes en los aeropuertos; segundo, para recomendar a través de los medios de comunicación que no se desplazasen a los aeropuertos quienes pensasen emprender viaje posteriormente; tercero, para indicar a las compañías aéreas que adoptasen las medidas adecuadas para atender a los afectados; y, en cuarto lugar, para reforzar medios alternativos de transporte para quienes tenían programados vuelos nacionales. Asimismo, se alertó a Protección Civil y, finalmente, se activó la Unidad Militar de Emergencias. A este comité de crisis se unieron de inmediato el vicepresidente primero del Gobierno, la ministra de Defensa y otros altos cargos.

Mientras se tomaban estas disposiciones, se intentó convencer a los representantes de los controladores para que estos retomasen su trabajo, cumplieran con su obligación. Se mantuvo a estos efectos una reunión con representantes del sindicato USCA, que concluyó sin acuerdo, al exigir para poner fin al conflicto por parte de

este sindicato la firma inmediata de un convenio colectivo que recogía exactamente la mayoría de los elementos que en su día dieron lugar al Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, respaldado mayoritariamente por esta Cámara, que ha supuesto el primer paso decidido en muchos años para ordenar razonablemente el sector y terminar con una situación insostenible. Un real decreto-ley, señorías, por cierto, que fue impugnado por los controladores ante la Audiencia Nacional y que fue respaldado de manera terminante por una de las sentencias más contundentes que se pueden recordar en nuestro ordenamiento jurídico, sentencia del pasado 10 de mayo, en la que —y permítanme que les reproduzca párrafos literales de la misma— se afirma literalmente que la intervención del legislador no solo era obligada, sino que era imprescindible para corregir en el plazo más breve posible de tiempo una situación tan calamitosa como la que se daba en el funcionamiento y en el régimen de los controladores aéreos; una situación calamitosa, en efecto, que contrasta, como pone de relieve la sentencia, con un convenio colectivo que —vuelvo a citar literalmente— valorado en su conjunto, constituye indudablemente la mejor regulación de las condiciones de trabajo para una categoría de trabajadores que se ha producido jamás en la historia de la negociación colectiva española. Más aún, en la medida en que el convenio consagra —sigo citando literalmente— que el poder de organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la prestación de dichos servicios se cogestione, en el mejor de los casos, y se desplace individualmente a los propios controladores, en el peor, la negociación colectiva ha dejado de cumplir su función constitucional. Afirma la sentencia. Y concluye la Audiencia Nacional —les ruego que presten atención a este párrafo-: La prolongación durante más de veinte años de una situación como la aquí acreditada, en la que se ha utilizado la negociación colectiva en fraude de ley, no constituye un estado de normalidad, sino un estado de excepción permanente, que ninguna Administración responsable debe tolerar. Esto es, señorías, lo que el Gobierno y en concreto el ministro de Fomento, viene haciendo a lo largo de este año, y este no tolerar una situación como la que se vivió el fin de semana pasado es lo que ha inspirado la actuación del Gobierno. **(Aplausos.)**

Vuelvo al relato de los hechos. A las 21:00 horas se hizo pública una nota informativa del Gobierno, en la que, junto a la información sobre lo sucedido hasta ese momento, se requería a los controladores a deponer de inmediato su actitud e incorporarse consiguientemente a sus puestos de trabajo, y se les advertía de las graves consecuencias que se derivarían en su contra en caso de no hacerlo así. A las 21:30 horas el fiscal provincial de Madrid, siguiendo instrucciones del fiscal general del Estado, abre diligencias penales ante la gravedad de los hechos por presuntos delitos de sedición de los artículos 20 y 21 de la Ley penal y procesal de la navegación aérea. A las 22:00, mediante decreto del presidente del Gobierno, se ejerció la posibilidad prevista en el real

decreto-ley aprobado ese día por el Consejo de Ministros, y se encomendaron transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de dirección del servicio de control del tránsito aéreo atribuidas a AENA, lo que se produjo a las 00:15 horas, tras la publicación de la norma.

Como consecuencia de ello, el jefe del Estado Mayor del Aire se constituyó por decisión de la ministra de Defensa en el responsable operativo de las torres de control. Disponiendo de una fuerza de 190 efectivos, han venido asumiendo desde ese momento y hasta ahora la autoridad de las torres y centros de control aéreo, desarrollando la misión con total normalidad y sin ningún incidente reseñable. En el ejercicio de sus funciones han sido auxiliados por efectivos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que, junto a labores destinadas a reforzar la seguridad interior de los aeropuertos, evitar conflictos y vigilar los lugares de concentración de los controladores, han sumado más de 2.000 efectivos desplazados especialmente como consecuencia del conflicto.

A las 01:30 de la madrugada del sábado 4 de diciembre se mantuvo una nueva reunión con dirigentes del sindicato, que acudieron acompañados de sus abogados. Por el secretario de Estado de Defensa, que, coherentemente con lo dispuesto en el Real Decreto 1611/2010, asumía la representación de la Administración, se les expuso el nuevo marco jurídico de control y las consecuencias de cualquier acto de desobediencia. En comparecencia pública a las 02:00 de la madrugada del sábado el vicepresidente primero del Gobierno advirtió que, de no producirse la vuelta de los controladores a sus puestos de trabajo, el Gobierno podría declarar el estado de alarma, con consecuencias penalmente muy relevantes para quienes persistieran en su actitud de incumplimiento. Comoquiera que la situación de abandono del trabajo no se corregía, decidí convocar un Consejo de Ministros extraordinario para las 09:00 horas del día 4 de diciembre. El cambio de turno de las 08:00 horas no supuso cambio alguno en la actitud de los controladores y, en consecuencia, el turno de la mañana de las torres y centros de control no experimentó variación alguna: ausencia generalizada de controladores.

El Consejo de Ministros, con el asesoramiento especial del fiscal general del Estado y del abogado general del Estado, aprobó el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo, que se publicó de inmediato en el Boletín Oficial del Estado. Tras la declaración del estado de alarma, por la cadena de mando del Ejército del Aire, por un lado, y por AENA, por otro, se hizo llegar a todo el personal civil de control aéreo una notificación con un requerimiento personal de incorporación inmediata a su turno y a su puesto de trabajo, bajo apercibimiento de las responsabilidades derivadas del incumplimiento de esa orden. Como consecuencia de ello, a la entrada del turno de las 15:00 y 16:00 horas la situación se normaliza por completo en todo el territorio nacional,



alcanzándose una tasa de cobertura de los puestos de control superior al 93 por ciento, más elevada que la habitual en una jornada ordinaria, y la situación se mantiene estable desde ese momento.

Es el momento de recordar, señorías, que las medidas adoptadas en el marco del estado de alarma han dado resultado y han conseguido lo que no había sido posible con las facultades ordinarias del Gobierno. La Comisión delegada del Gobierno para situaciones de crisis se reúne a las 18:30 del sábado para tomar conocimiento del informe del vicepresidente primero del Gobierno y de los ministros de Defensa y Fomento sobre el estado normalizado de la situación, la efectividad contrastada de las disposiciones adoptadas y la previsible evolución de los acontecimientos. La comisión agradeció a los ciudadanos la responsabilidad con que, afectados o no por el conflicto, se manifestaron dentro y fuera de las instalaciones aeroportuarias, con un comportamiento cívico y ejemplar. Un agradecimiento reiterado por el ministro de Fomento y que quiero asumir como propio en este momento ante todos los ciudadanos; un agradecimiento que debemos extender muy especialmente a los miembros de las Fuerzas Armadas, en singular al Ejército del Aire, que participaron en el dispositivo y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. La comisión acordó también, pese a la recuperación de la normalidad, el mantenimiento del estado de alarma ante el plazo requerido para restablecer la conectividad ordinaria con Eurocontrol y asegurar la continuidad de la actitud laboral obligada a los controladores.

En resumen, señorías, el Gobierno, para hacer frente a la situación de calamidad pública que ha afectado a un servicio esencial en nuestro país como es el transporte aéreo, dictó, en el plazo de veinticuatro horas, tres normas que, progresivamente, han ido dando respuesta a la gravedad creciente de los acontecimientos: un real decreto-ley y dos reales decretos a los que he hecho referencia en esta intervención. Convocó un Consejo de Ministros extraordinario y una Comisión delegada del Gobierno para situaciones de crisis, aparte de activar el Comité de crisis del Ministerio de Fomento. Decretó el estado de alarma. Militarizó la dirección del servicio del tráfico aéreo y ha movilizado al personal civil de control aéreo. Dispuso un operativo de 190 efectivos del Ejército del Aire para asumir la autoridad en las torres y centros de control. Destinó a labores de apoyo y de seguridad más de 2.000 efectivos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Dispuso la actividad de los servicios de protección civil, que se desplazaron a los aeropuertos para proporcionar alimentos, bebidas y prendas de abrigo y activó la Unidad Militar de Emergencias. Sobre estos extremos y sobre todos los demás que han antecedido a la exteriorización del conflicto en los últimos meses y en el último año informará con detalle a la Cámara el ministro de Fomento en la comparecencia que ha solicitado y que efectuará ante la Comisión el próximo día 14.

Señorías, paso a referirme a continuación, en particular, a la declaración del estado de alarma. Ante todo, deseo expresar que el Gobierno es muy consciente de su carácter extraordinario, porque si bien es verdad que de los tres estados excepcionales que contempla nuestra Constitución el de alarma es el menos incisivo, el que menos se aleja del funcionamiento ordinario del Poder Ejecutivo, el único que no comporta suspensión general de derechos —y que todo ello se refleja en su control parlamentario—, no es menos cierto que permite imponer transitoriamente limitaciones y alteraciones organizativas de amplio calado para afrontar alguna de las situaciones anómalas que la ley orgánica expresamente contempla. Por este motivo, y como se deduce de la secuencia de hechos que les acabo de relatar, el Gobierno agotó sus posibilidades de actuación mediante medios menos excepcionales, cumpliendo de modo estricto con el principio de proporcionalidad que subyace a la previsión del estado de alarma y que exige que la situación a que viene a dar respuesta no pueda ser gestionada mediante los instrumentos ordinarios con los que cuenta el Gobierno. Las repetidas llamadas al cumplimiento de sus obligaciones dirigidas a los controladores, la adopción de medidas previstas en el real decreto-ley del pasado viernes y hasta la encomienda al Ministerio de Defensa de las facultades de dirección del servicio de control del tránsito aéreo no fueron suficientes, dada la pertinaz actitud de los controladores para restablecer la normalidad; una normalidad, señorías, gravísimamente alterada, pues la situación creada obstaculizaba el ejercicio del derecho de libre circulación reconocido a todos los ciudadanos, con las muy variadas consecuencias de orden personal que ese impedimento lleva aparejadas, y paralizaba por completo el funcionamiento de uno de los servicios públicos esenciales, como es el transporte aéreo, con graves perjuicios para la economía de nuestro país y su imagen y las responsabilidades internacionales que tenemos.

Señorías, no resulta exagerado afirmar que la situación generada por la intensidad y la extensión de sus efectos y por el modo en que se desencadena, en abierta rebeldía con el Estado de derecho, con sus normas e instituciones, originando una considerable y creciente alarma social suponía una afrenta al orden público constitucional y como tal había que abordarla. Así lo ha hecho el Gobierno. La Ley de 1981, señorías, reguladora de los estados excepcionales, prevé la declaración del estado de alarma en el supuesto de paralización de los servicios públicos esenciales, sin respeto a lo previsto en el artículo 28.2 de la Constitución, y específicamente cuando esa paralización implique una situación catastrófica o el desabastecimiento de productos esenciales. Ambos elementos concurrían en la situación del pasado fin de semana, tanto por el carácter esencial del transporte aéreo, no discutible, paralizado por completo en España, como por la inobservancia radical y contumaz de cuanto prevén la Constitución y el decreto-ley de relaciones laborales, en relación con el ejercicio del derecho de

huelga en servicios esenciales para la comunidad, como, en fin, por el número de ciudadanos afectados y las consecuencias resultantes para los sectores del transporte, el turismo y los servicios en España, así como para la imagen de nuestro país. Precisamente, la respuesta rápida y contundente del Gobierno, que hizo posible la reapertura del espacio aéreo en menos de veinticuatro horas, ha sido ponderada y valorada positivamente por los medios internacionales, neutralizando o aminorando al menos el impacto negativo causado por la difusión del caos aéreo provocado por el abandono de los controladores.

La ley también prevé las medidas que pueden adoptarse en el estado de alarma, plenamente adecuadas a la situación que vivimos el pasado fin de semana. En efecto el artículo 9 de la ley prevé la posibilidad de que todas las autoridades civiles, los funcionarios y trabajadores queden bajo las órdenes directas de la autoridad competente, así como la de imponer servicios extraordinarios por su duración o naturaleza, así como la aplicación de un régimen sancionador de especial efectividad y carácter disuasorio, pues desde el momento de su publicación el incumplimiento de las órdenes de incorporación al trabajo puede ser objeto de responsabilidad penal, exigible de acuerdo con la legislación militar, y la específica de la navegación aérea. Hay que recordar que cuando el estado de alarma se declara, como se ha hecho en este caso por la paralización de un servicio público esencial para la comunidad, con omisión radical de lo previsto en relación con el ejercicio del derecho de huelga, y produciendo una situación de calamidad pública y riesgos mayores, como también ha ocurrido en este caso, la propia Ley Orgánica 4/81, que regula los estados de alarma, excepción y sitio, prevé en su artículo 12.2 que el Gobierno podrá acordar la intervención de empresas o servicios, así como la movilización de su personal con el fin de asegurar su funcionamiento, será de aplicación al personal movilizado la normativa vigente sobre movilización, que en todo caso será supletoria respecto de lo dispuesto en el presente artículo. No existiendo en el momento presente normativa vigente específicamente reguladora de la movilización del personal de empresas o servicios, es obvio que el único derecho supletorio aplicable a la materia es el mandato contenido en el artículo 8 del Código Penal Militar, aprobado por Ley Orgánica 13/1985, de 9 de diciembre; ley, repito, orgánica. El citado precepto inequívocamente dispone lo siguiente: A los efectos de este Código se entenderá que son militares los que, 5º, con cualquier asimilación militar presten servicio al ser movilizados o militarizados por decisión del Gobierno.

La conclusión es sencilla, señorías: el artículo 3 del Real Decreto 1673/2010 no contempla la extensión de la jurisdicción militar a personas o hechos no comprendidos en el Código Penal Militar —como sí puede ocurrir bajo el estado de sitio—, sino la aplicación del derecho penal, procesal y disciplinario militar a quienes, en virtud de una disposición amparada por el ar-

tículo 116.1 de la Constitución y la Ley Orgánica 4/1981, tienen temporalmente la condición de militares a tales efectos. En todo caso el Gobierno se ha esforzado en que la declaración del estado de alarma se ciñera en su ámbito de aplicación a lo estrictamente necesario, tanto mediante su limitación a las torres y centros de control de tráfico aéreo como mediante la expresa salvaguarda de los derechos de los trabajadores afectados por la movilización. En resumen, señorías, el Gobierno agotó las alternativas menos gravosas, adoptó una declaración estrictamente limitada al estado de alarma, la rodeó del máximo posible de garantías, y concretó las medidas a aquellas necesarias para poner fin a la alteración del servicio del transporte aéreo extraordinariamente grave que vivimos el pasado fin de semana.

Señorías, la normalización del servicio alcanzada no ha puesto fin a las consecuencias derivadas de los hechos que se produjeron a partir de la tarde del pasado viernes. Sobre el Gobierno pesa asimismo la doble obligación de impulsar la depuración de las responsabilidades en que se ha podido incurrir, y de facilitar —en cuanto sea posible su estimación— el resarcimiento de los daños y perjuicios irrogados. En relación con el primer aspecto, el Ministerio de Fomento y AENA han ordenado ya la incoación de más de 430 expedientes disciplinarios laborales a otros tantos controladores civiles, y AESA —la Agencia Española de Seguridad Aérea— ha iniciado expedientes administrativos por presuntas infracciones a la Ley de Seguridad Aérea; a su conclusión habrá que esperar para saber la gravedad y el alcance de las responsabilidades en que hayan podido incurrir. Además, como antes informé, el ministerio fiscal ha iniciado diligencias, de oficio y a raíz de la presentación de varios centenares de denuncias presentadas por ciudadanos afectados por el conflicto. También aquí como es natural habrá que esperar, pero sí cabe decir que nuestro ordenamiento ofrece resortes suficientes para en su caso sancionar penalmente las conductas producidas en estos días; así se contempla en el Código Penal Militar para los hechos a partir de la declaración del estado de alarma, pero también en la Ley penal y procesal de navegación aérea para los hechos anteriores a la declaración del estado de alarma. En relación con los daños derivados del comportamiento desproporcionado de los controladores para viajeros, compañías y demás empresas o sectores afectados es pronto para hacer una estimación razonable, serán los tribunales en todo caso quienes determinen su alcance e identificarán a sus responsables.

Termino ya, señorías. El Gobierno ha adoptado decisiones destinadas a concluir un gravísimo conflicto con la urgencia y la contundencia que las circunstancias exigían, pero el Gobierno también continúa el trabajo que viene desarrollando desde hace meses para revisar y actualizar la normativa que rige el servicio público de control del tráfico aéreo, tanto en lo que se refiere a normas de carácter general como en lo que afecta al convenio colectivo de los controladores. Lo hace con el

propósito de encontrar un punto de equilibrio razonable entre las condiciones de trabajo muy favorables para este colectivo y las obligaciones que se le exigen y la forma de prestarlas y garantizarlas. Lo hace también con el propósito de asegurar que una situación como la vivida no puede volver a repetirse, y garantizar en consecuencia el derecho a la libertad de circulación de los ciudadanos y el servicio esencial del tráfico aéreo. Lo hace, en fin, con la voluntad de garantizar que nadie ni individual ni colectivamente pueda tomar como rehenes de sus reivindicaciones al conjunto de los ciudadanos, a los que priven de un servicio público esencial para el normal ejercicio de sus derechos y libertades. Señorías, no lo ha hecho en esta ocasión y no lo hará en el futuro: el Gobierno que presido no dudará en utilizar —sin ignorar los requerimientos de proporcionalidad a los que me he referido— todos los instrumentos del Estado de derecho para evitar situaciones como las que hemos vivido o poner fin a situaciones como las que hemos vivido el pasado fin de semana. Y naturalmente el Gobierno, en cumplimiento de la Ley Orgánica que regula el estado de alarma, excepción y sitio, queda a disposición de esta Cámara para cualquier información que considere necesaria.

Muchísimas gracias. **(Prolongados aplausos.)**

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

Tiene la palabra don Mariano Rajoy.

El señor **RAJOY BREY**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en este conflicto inadmisiblemente planteado por el comportamiento de unos controladores aéreos que abandonan su puesto de trabajo, bloquean el espacio aéreo español, y menosprecian los derechos de sus compatriotas respaldamos al Gobierno en su defensa de la ley y del interés general. Era deber del Gobierno reabrir el espacio aéreo, restablecer la normalidad, y le apoyamos en las medidas adoptadas con este fin. No existen más culpables directos del caos aéreo sufrido en España durante estos días que las conductas intolerables de los controladores. Nuestra condena no reconoce atenuantes de ninguna clase; cualquier razón que pudiera haber asistido a los controladores se encargaron ellos mismos de fulminarla con su conducta. Defiendan lo que defiendan, reclamen lo que reclamen, las formas que han adoptado los controladores son ilegítimas, son ilegales y son intolerables. **(Aplausos.)** Esta es la primera cuestión que deseaba tratar y espero que haya quedado suficientemente clara.

La segunda cuestión que hay que considerar se refiere a las raíces de este conflicto y al papel que en ellas le incumbe al Gobierno. En seis años no han sido capaces de acordar un nuevo convenio colectivo que sustituya al que finalizó en diciembre de 2004. En esos seis años tampoco han sido ustedes capaces de convocar más que 150 plazas de nuevos controladores, y todo eso

mientras el tráfico aéreo no dejaba de crecer de forma vertiginosa. Estamos ante una nueva versión de su particular manera de gestionar los asuntos públicos: la pasividad, la desidia y el no hacer nada. Y así, a base de contemplar el ambiente, llegamos hasta febrero de este año, cuando usted, señor presidente, y su ministro de Fomento nos piden el apoyo para un decreto-ley que, según el ministro, venía a solucionar los principales problemas del sector. Era un instrumento de una potencia formidable para afrontar los grandes problemas del tráfico aéreo y rompía la situación de dominio de los controladores; eso se nos dijo. Y desde entonces, ¿qué hicieron ustedes? Absolutamente nada, volvieron a no hacer nada. En agosto nos anunciaron un principio de acuerdo con los controladores del que nunca más se supo. Dijo entonces el señor ministro: se trata de una muy buena noticia para todos, especialmente para AENA, los controladores y el sector turístico. Pocos días antes nos había garantizado que los controladores militares ya estaban preparados para ocupar puestos de trabajo en las torres y centros de control.

Señorías, el Gobierno no puede alegar ni falta de apoyo, que lo tuvo, ni ausencia de soportes legales para resolver esta situación. ¿Qué ha sucedido? Pues lo de siempre: que no se han desarrollado los instrumentos que hubieran evitado lo ocurrido. Por ejemplo, ¿por qué no se ha resuelto la homologación de los controladores militares? ¿Qué se ha hecho sobre los posibles proveedores civiles de estos servicios? ¿Cuándo se van a incorporar los nuevos controladores? ¿Por qué se esperó hasta octubre para hacer una convocatoria de 150 plazas de controladores de torre, que naturalmente todavía no están seleccionados? Quizá porque tiene usted un ministro de Fomento a tiempo parcial, que se dedica a lo que no se tiene que dedicar, y por ello no se dedica a lo que se tiene que dedicar. **(Protestas.—Aplausos.)** Y a lo que se tiene que dedicar es a gestionar con eficacia las tareas propias de su ministerio en lugar de desplazar con insidias sus fracasos a la oposición. **(Rumores.—Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

Señor presidente del Gobierno, el señor ministro de Fomento es un inútil total. **(Protestas.—Rumores.—Aplausos.)** Perdón.

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor. Quien ha de llamar al orden o a la cuestión es el presidente de la Cámara. **(Protestas.—Rumores.)** Silencio, por favor. **(Protestas.—Rumores.)** Les ruego a todos que guarden silencio.

Adelante, señor Rajoy.

El señor **RAJOY BREY**: Es un inútil total, con dosis importantes de cara dura... **(Protestas.—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.



El señor **RAJOY BREY**: ...porque siempre encuentra una excusa para no asumir sus responsabilidades. **(Protestas.—Rumores.)**

Señorías, no seré yo quien emplee estos calificativos con el señor Blanco ni con nadie. **(Rumores.)** Tan cariñosos epítetos fueron los que dedicó don Alfredo Pérez Rubalcaba a un ministro de Fomento por unos retrasos en el aeropuerto de Barajas, en el año 1998. **(Prolongados aplausos.)** Señorías no seré yo quien diga esto del actual ministro ni de nadie... **(Rumores.—Varios señores diputados: ¿No?)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

El señor **RAJOY BREY**: ...porque yo no soy así. **(Risas.—Aplausos.)** Pero sí seré el que exija a su presidente que ponga orden en ese ministerio porque, señorías, no se entiende que un ministro de Fomento al que le falta tiempo para anunciar prematuramente la solución de todos los problemas no tenga tiempo luego para solucionar al menos alguno de ellos. Porque lo cierto es que mientras el ministro anunciaba buenas nuevas, que nunca llegaron, los controladores iban cumpliendo las horas que se les habían fijado en febrero, sin que nadie en el ministerio adoptara ninguna medida para atajar el nuevo problema que se avecinaba; iban a acabar su tope de horas anuales antes de que acabara el año. Una nueva falta de previsión que intentaron paliar con un exceso de torpeza, y así el pasado viernes aprobaron de prisa y corriendo, como siempre, un nuevo decreto-ley con otra regulación del horario laboral de los controladores. ¿A quién se le ocurrió la brillante idea de aprobar un decreto como este en vísperas del puente festivo más importante del año? **(Rumores.)** Señor Rodríguez Zapatero, ¿ha sido por imprevisión o por imprudencia o acaso por una fatal combinación de ambas? Sabían que esto podía pasar, eso nos dijo el señor vicepresidente primero del Gobierno. ¿Por qué no se lo anunciaron a la gente? ¿Dónde estaba el plan B? En fin, señorías, todos sabemos lo que ocurrió a partir de ese momento y todos lo condenamos, pero eso no nos impide señalar ante esta Cámara que su decreto-ley del viernes es la prueba más evidente de sus improvisaciones y del fracaso de su gestión. Tampoco mostraron ustedes mucha más capacidad a la hora de gestionar el plante de los controladores. Como ustedes ya se temían algo, en el propio decreto-ley de la mañana fortalecieron la capacidad del Ministerio de Defensa por si tenía que hacerse cargo de la organización del tráfico aéreo, y una vez que se produjo el bloqueo del espacio aéreo, se dieron cuenta de que no bastaba con la modificación aprobada por la mañana, y elaboraron un segundo decreto que tampoco resolvió el problema: los controladores seguían sin hacer su trabajo, los aviones sin volar, y por eso no les quedó más remedio que aprobar al día siguiente un tercer decreto declarando el estado de alarma.

Mis últimas consideraciones, señorías, hacen referencia a ese estado de alarma. ¿Era indispensable? Usted

consideró que lo era y lo aplicó; tal vez pensó que se le habían agotado todos los recursos. Si es así, hizo usted bien en tratar de corregir por todos los medios el sabotaje que estábamos sufriendo. Tal vez usted a esas alturas no supo hacer otra cosa, yo no se lo voy a reprochar, **(Rumores.)** pero eso no quita para admitir que la declaración del estado de alarma equivale a una proclamación de impotencia y que sienta un precedente a la hora de abordar futuros conflictos. Es curioso, señoría, que haya tenido que llegar usted al Gobierno para que en España se aplique el estado de alarma a un conflicto laboral, concédame que es muy curioso. **(Rumores.—Aplausos.)** Ahora, señorías, de lo que se trata es de saber cómo se va a mantener la normalidad del servicio una vez levantado el estado de alarma, que espero se produzca lo antes posible para volver también a la normalidad institucional. Nosotros seguiremos prestando nuestra colaboración, pero convendría que el Gobierno actuase con la reflexión y con la diligencia debidas para no volver a encontrarnos en una situación parecida. Señor presidente, todos estos acontecimientos han producido un enorme perjuicio a cientos de miles de ciudadanos cuyos derechos se han visto pisoteados; han causado un daño extraordinario a nuestro sector turístico, y han supuesto un grave deterioro de la imagen de nuestro país, por eso le exijo a su señoría que garantice ante esta Cámara que los perjudicados serán debidamente resarcidos.

Termino ya. Señor Rodríguez Zapatero, sea lo que fuere lo que le quede de mandato, confío en que estas situaciones no se vuelvan a repetir; deja usted que las cosas se deterioren hasta el límite de lo insostenible y eso nos obliga a prestarle apoyo para buscar una salida in extremis. Cuando los problemas envejecen por la negligencia del Gobierno se resuelven mucho peor, y usted lo sabe bien; le ha ocurrido con la crisis económica, le ha ocurrido con las reformas, y le acaba de ocurrir con los controladores. Es su estilo de gobierno, señoría, no hacer nada hasta que no queda más remedio, y entonces hacerlo como sea. Vivir con usted es ir de sobresalto en sobresalto; con usted los españoles no ganamos para disgustos. Durante la última semana hemos asistido a la última crisis de los mercados, a los problemas con Marruecos, a su abandono de la cumbre iberoamericana, al boicot de los controladores, y hemos celebrado el aniversario de la Constitución en estado de alarma. A veces sobran motivos para que la gente se pregunte si hay alguien que gobierna en España. En fin, señor presidente, como ya le he dicho, cuenta usted con nuestro respaldo en este tema... **(Rumores.—La señora Valenciano Martínez-Orozco: Sí, sí.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

El señor **RAJOY BREY**: Sí, sí, pero procuren ustedes que las cosas se hagan bien, que se hagan en su momento, y que eso nos evite a todos llegar a situaciones como esta.



Señor presidente, muchas gracias. **(Prolongados aplausos de las señoras y los señores diputados, puestos en pie.—El señor Villarrubia Mediavilla: ¡Es vergonzoso!)**

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

Tiene la palabra don Josep Antoni Duran i Lleida. **(Rumores.)** Silencio, por favor.

El señor **DURAN I LLEIDA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor presidente del Gobierno, gracias por su comparecencia, gracias también al Gobierno por el contacto permanente que ha mantenido con nuestro grupo parlamentario a lo largo de estos días. Más adelante expondré nuestro parecer sobre el real decreto-ley y los decretos aprobados los días 3 y 4 de este mismo mes. Lo haré también sobre la situación de los controladores en España y sobre la gestión aeroportuaria, cuestión que a mi juicio no ha sido tocada todavía en este debate. Pero antes quisiera dejar muy claro por parte de nuestro grupo parlamentario que, al margen del contenido del decreto sobre actuaciones en el ámbito fiscal-laboral liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, y en particular en lo que hace referencia a la actividad aeronáutica, en el control del tránsito aéreo en definitiva, independientemente, insisto, de su contenido e incluso independientemente de su oportunidad, incluso independientemente de aprobarlo en vigilia de un puente, no hay nada, absolutamente nada a nuestro juicio que justifique el abandono masivo y coordinado del puesto de trabajo en la mayoría de los centros de control aéreo; nada, insisto, que lo justifique; no de todos los controladores, por cierto, y hay que ser justo con cada uno de ellos. Si alguna razón tenían, señor presidente, la perdieron desde el mismo momento en que, alegando como causa la enfermedad, abandonaban su servicio y dejaban sin tráfico aéreo al país escalonadamente, provocando perjuicios morales y económicos a muchísimos ciudadanos y a muchísimas empresas: 900.000 pasajeros afectados, 5.000 vuelos suspendidos, daños por supuesto para las compañías aéreas, y mala imagen para España que no precisamente va sobrada de buena.

Desde el primer momento nuestro grupo parlamentario mostró indignación ante esta huelga salvaje, atentado contra el bien común, chantaje inaceptable, extorsión intolerable, llámenlo ustedes como quieran. En cualquier caso expresamos y seguimos expresando nuestra indignación. Los perjuicios personales son incontables; hemos visto y hemos oído a personas afectadas por el caos aéreo de estos días. Los efectos sobre la economía en momentos precisamente de crisis económica pueden superar los 500 millones de euros. En Barcelona, por ejemplo, señor presidente, la ocupación hotelera pasó del 70 al 50 por ciento, por no referirme a una comunidad autónoma como Canarias, que mejor que yo van a defender sus propios intereses, por los perjui-

cios provocados. En definitiva, señor presidente, en tres palabras: no hay derecho. Nuestra posición fue y sigue siendo la de apoyar al Gobierno para que garantice el funcionamiento del espacio aéreo, y por tanto de los servicios aeronáuticos. Debo decir al respecto no obstante, señor presidente, que lamentamos alguna opinión expresada desde el Gobierno respecto al principal partido de la oposición. Evidentemente la oposición es responsable, pero tanto o más responsable es el propio Gobierno. Declaraciones como las del secretario de Estado, señor Zarrías, con insinuaciones de una supuesta reunión en la que se preparaba por parte del Partido Popular lo sucedido, rayan lo intolerable, por no decir pura y simplemente que son intolerables. **(Aplausos.)**

Convergència i Unió —lo he dicho ya, señor presidente, y lo repito— apoya al Gobierno frente a la injustificable actuación de los controladores aéreos del día 3. En primer lugar, apoya la declaración del estado de alarma y lo hace sin ninguna reserva jurídica. En segundo lugar, soy consciente y es consciente nuestro grupo parlamentario de la polémica existente en torno a si la actual intervención militar, la militarización comporta o no comporta ajustarse a la ley. Se adelantó usted a mis argumentos. Personalmente he procurado dedicar unas cuantas horas a analizar con exactitud no simplemente lo que establece la Constitución o la ya citada ley de 1981 —por cierto, una ley que se aprueba cuatro meses después del intento de golpe de Estado del 23 de febrero—, sino que he analizado también el Código Penal, y efectivamente en ese sentido, señor presidente, soy también de los que cree que el Código Penal permite aplicar a aquellos que están considerados en estos momentos como asimilados a militares, en tanto en cuanto han sido militarizados, la legislación penal y procesal en materia militar. No obstante soy consciente de que existen otras teorías jurídicas, y como abogado también soy consciente de que pueden existir teorías jurídicas distintas y no por ello menos ciertas que la que yo defiendo. En cualquier caso ahí están los tribunales de justicia para analizar cuál de las dos tesis es la más acertada.

Señor presidente, otra cuestión polémica. ¿Hay que ampliar el actual estado de alarma? ¿Hay que mantenerlo? ¿O simplemente hay que interrumpirlo y cancelarlo? Hay opiniones de los tres tipos, y por tanto para todos los gustos. Desde Convergència i Unió respecto a la ampliación o mantenimiento del estado de alarma quiero decirle lo siguiente: haga lo que tenga que hacer, y en cualquier caso hágalo bien. Nuestro grupo parlamentario lo único que persigue es garantizar el derecho de los ciudadanos al servicio aéreo, y por tanto el derecho de los ciudadanos a poder volar en este país. No nos corresponde a nosotros esa garantía, le corresponde al Gobierno. Lo único que solicitamos es que el Gobierno haga lo que estime necesario para garantizar a los ciudadanos la libertad de movimiento, para no provocar perjuicios económicos, y que informe puntualmente a esta Cámara de cualquiera de las decisiones que pudiera adoptar al respecto.

Dicho esto, señor presidente, como antes dije, quisiera que quede muy claro que nada atenúa y menos exime de responsabilidad a los controladores aéreos. No obstante, ello no significa que consideremos que el Gobierno ha sabido administrar eficazmente la negociación con este colectivo. Atención, señor presidente, otros antes tampoco lo supieron hacer bien —ni el Partido Popular ni el Partido Socialista en su época—, y hay que reconocer que es la primera vez que se intenta poner remedio a esta situación. Pero, aun así, reitero que no se justifican las maneras y los procedimientos que se han utilizado. Debe hacerse de manera distinta.

Nuestro grupo parlamentario no da por acabado este conflicto y creo que el Gobierno es consciente de ello. Por tanto, al margen de resolver la situación inmediata, desde nuestro grupo parlamentario creemos que hay que adoptar medidas a medio plazo. Algunas de ellas han sido expuestas por nuestro grupo parlamentario: externalización del control de la torre, que forma parte de la gestión de control de cada aeropuerto; liberalización de la formación de los profesionales —no tiene sentido, señor presidente, que AENA continúe teniendo la exclusiva—; y, en tercer lugar, segregación de las funciones de navegación aérea del ente o entes de gestión aeroportuaria.

Señor presidente, insisto en que el conflicto no está resuelto. Es más, hay motivos para creer que puede recrudecerse. La presión de las demandas civiles y penales a las que usted hizo referencia sobre el propio colectivo de los controladores —conviene recordar que todos ellos no son responsables—, y por otra parte la ausencia de una regulación colectiva, podrían generar nuevos episodios de crispación; más sabiendo que a corto plazo estos profesionales no son reemplazables. Por tanto el Gobierno hará bien en tomar las medidas que sean necesarias, al mismo tiempo que intenta estimular el diálogo —cosa que entiendo que es difícil— para resolver esta cuestión. El ministro Blanco ha anunciado su comparecencia en la Comisión. Creo que debe comparecer cuantas veces sea necesario para que, en todo caso, se adopten medidas de presente y también medidas de futuro a fin de evitar que vuelva a suceder lo que ha sucedido estos días.

En el fondo, señor presidente, y voy a algo que todavía no ha sido objeto de debate en esta Cámara, lo que está sucediendo es pura y simplemente consecuencia de perpetuar un sistema de gestión central de la navegación aérea. Germà Bel, a quien ustedes conocen bien porque fue miembro de esta Cámara y portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Socialista para temas económicos, en un artículo titulaba: Gestión central, colapso global. Creo que vale la pena leerlo, como vale la pena leer, señor presidente, un libro que le recomiendo, *España, capital París*, para entender lo que estoy defendiendo en cuanto a la necesidad de cambiar el modelo de gestión aeroportuaria de este país. ¿Por qué seguir, señor presidente, con la circunstancia de que España sea el único país significativo de la Unión Europea en que se ges-

tionan conjuntamente aeropuertos y control aéreo? Ahí está la cuestión clave de futuro. No analicemos simplemente el problema puntual, sino la situación clave de futuro: por qué seguimos siendo la única circunstancia exclusiva de lo que es la mayoría de los países europeos. Mantuvimos, de hecho, ya este debate, el vicepresidente del Gobierno lo recordará, con motivo del debate sobre el Estatuto. La ministra Álvarez y altos funcionarios del Ministerio de Fomento celebraron muchísimo que AENA no transfiriese la gestión de los aeropuertos a las comunidades autónomas y, en aquel caso en particular, al de Cataluña. Ustedes, señor presidente, siguen con la misma tesis sobre AENA y nada cambia en este sentido con el real decreto, al que ya he hecho referencia, del día 3. Lo que hacen simplemente con ese real decreto es que un concesionario privado adelante dinero, porque sin duda la caja del Estado así lo necesita, y nada más, absolutamente nada más. Siguen, insisto, con el actual modelo de gestión aeroportuaria. Y así, señor presidente, no se puede seguir, así nunca vamos a conseguir eficacia en la gestión de nuestros aeropuertos. Mientras mantengamos un sistema de gestión aeroportuaria sujeto a las rigideces del aparato estatal y al poder de los cuerpos centrales, España seguirá siendo un país de segunda, por no decir de tercera o cuarta, que es lo que ha sido desgraciadamente estos días. Es la hora, por tanto, señor presidente, de fijarse en los países donde la gestión de los aeropuertos funciona. Señor presidente, es hora de fijarse en lo que va bien fuera de España y no simplemente anclarse en el pasado y quedar inmovilizado en sus tesis, las tesis de su Gobierno, las tesis de la mayoría de esta Cámara, de que AENA debe continuar siendo lo que fue ya en tiempos del pasado franquismo.

Muchísimas gracias, señor presidente. **(Aplausos.)**

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

Tiene la palabra don Josu Erkoreka.

El señor **ERKOREKA GERVASIO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señor presidente del Gobierno, gracias, en primer lugar, por su comparecencia y por la información que nos ha suministrado no solamente hoy sino a lo largo de la crisis a través de diferentes miembros del gabinete.

Son básicamente tres las cuestiones que suscitan su comparecencia de hoy. La primera —primera en el tiempo pero principal en esta sesión plenaria— tiene que ver con la pertinencia o la oportunidad del estado de alarma que el Gobierno declaró el pasado sábado con el propósito de poner fin a la caótica situación generada en los aeropuertos y en el espacio aéreo español como consecuencia de la huelga salvaje iniciada, ya que no declarada, por los controladores civiles de tránsito aéreo, el primer viernes del corriente mes. Pero junto a esta —que es, como he dicho, la principal razón que hoy nos convoca aquí— existen también otras dos que, aun cuando

revisten un carácter secundario a los efectos de este debate, no por ello resultan irrelevantes para evaluar las actuaciones del Ejecutivo y determinar, en su caso, en qué aspectos de su gestión merece el Ejecutivo ser respaldado y en qué otros merece una crítica o una censura. Una de estas cuestiones mira hacia atrás e intenta indagar críticamente en los antecedentes y se concentra en dos preguntas: ¿pudo el Gobierno haber evitado la situación repentinamente provocada por la huelga?, ¿fue esta, la huelga, previsible y, por tanto, evitable? La otra pone la vista en el futuro y reviste un carácter más proyectivo: ¿qué debería hacer el Gobierno para evitar que en lo sucesivo vuelvan a repetirse situaciones de caos como las que se han intentado resolver a través de la declaración del estado de alarma?

Empecemos por la primera. Señor presidente, no conozco una sola persona de entre las decenas que he consultado durante este fin de semana, porque a nadie se le oculta que el asunto ha acaparado las conversaciones y las tertulias de los últimos días, que censure *in toto*, globalmente, la medida extraordinaria adoptada por el Gobierno el pasado 4 de diciembre. Se podrán expresar, y de hecho se han expresado, reticencias respecto a algún punto concreto de su articulación técnica o jurídica, pero la inmensa mayoría de la sociedad conviene en que el caos generado en los aeropuertos, con casi 300.000 viajeros bloqueados, hacinados e indignados entre el viernes y el sábado, en vísperas de un largo puente vacacional, y el cierre inopinadamente provocado en el espacio aéreo, con la consiguiente paralización del servicio público esencial del transporte por aire, conformaban sin ninguna duda una situación excepcional de grave alteración de la normalidad que justificaba sobradamente la utilización por el Gobierno de medidas también drásticas y de carácter extraordinario con el fin de restaurar la normalidad perdida y frenar en seco el más que previsible deterioro del estado de las cosas. Mi grupo, señor presidente, está en sintonía con este sentir inmensamente mayoritario de la sociedad y apoya la declaración del estado de alarma acordada por el Gobierno. Siempre constituye un mal recurrir a medidas de excepción para resolver los problemas cotidianos, pero en este caso parece evidente que la declaración del estado de alarma fue un mal menor, porque el daño provocado a los ciudadanos, a la imagen exterior y a las expectativas económicas del sector turístico ha sido terrible. Pero si el Gobierno no hubiese optado por declarar el estado de alarma, como lo hizo, hoy estaríamos lamentando, sin duda, daños y perjuicios mucho más graves, mucho más cuantiosos y, lo que es peor, mucho más difíciles de reparar que los que ya se han registrado.

Desconocer la situación generada y cruzarse de brazos mirando a otro lado no era una opción plausible para el Ejecutivo en la tarde del viernes y la mañana del sábado. Algo tenía que hacer, es evidente, algo excepcional e inmediato, algo improrrogable, algo —entiendáseme— distinto a lo que han venido haciendo los gobiernos

durante muchos años, que era ceder por enésima vez al chantaje de un colectivo que estaba precisamente esperando que se produjera una situación tan propicia como la que se produjo el viernes pasado para formular inexorable e inaplazablemente sus reclamaciones más difíciles de asumir. Ahora bien, la pregunta que todos nos formulamos es: ¿era necesario recurrir al estado de alarma para restablecer la normalidad, llegados al punto al que habíamos llegado la tarde del viernes?; ¿había que haber adoptado algún otro tipo de medida menos limitativa o menos señalada por el rasgo de la excepcionalidad? Es posible, no lo niego a priori, pero no lo sé. Lo que sí sé es que la medida adoptada ha servido para poner solución al problema generado por los controladores y que además lo ha hecho dentro de los límites de la proporcionalidad, es decir, sin cometer atropellos graves, sin incurrir en excesos de poder ni promover más restricciones que las estrictamente indispensables para alcanzar el objetivo que se había perseguido. El ámbito subjetivo de la norma se ha circunscrito estrictamente al colectivo afectado, porque la militarización solamente afecta a los controladores de tránsito aéreo dependientes de AENA, y las medidas adoptadas no limitan sus derechos, facultades y expectativas más que en la medida en que ello resulta imprescindible para garantizar la normalidad de los aeropuertos y en los vuelos. Incluso la propia decisión de militarizar el colectivo sometiéndolo, en consecuencia, a la jurisdicción militar, lo que supone la aplicación del Código Penal Militar y de la normativa disciplinaria aplicable al ámbito castrense, incluso esta medida parece proporcionada en el contexto que se ha adoptado y claramente fundada en términos jurídicos, a juicio de nuestro grupo parlamentario, a través de una aplicación sistemática tanto del artículo 116 de la Constitución como de los preceptos directamente aplicables, que son la Ley orgánica de 1 de junio de 1981 y el propio Código Penal Militar. La aplicación de toda de esta normativa, correcta desde nuestro punto de vista, no empece para que si alguien considera que sus derechos han sido vulnerados pueda plantear las oportunas reclamaciones en vía judicial; tienen derecho a ello y les reconoce esa facultad expresamente la propia Ley orgánica de 1 de junio de 1981.

Mi grupo comparte las dudas de quienes cuestionan que la situación generada por el abandono del servicio de los controladores se pueda subsumir en el supuesto de hecho al que se refiere el apartado c) del artículo 4 de la Ley orgánica de 1 de junio de 1981, que además de la paralización de los servicios públicos esenciales para la comunidad, algo que sin duda se da en el caso del transporte aéreo, exige también que concurren algunas de las demás circunstancias o situaciones contenidas en el mismo artículo. No sé si este último requisito se da, admito que es cuando menos discutible; parece claro, en todo caso, que la situación que se intentó salvar con la declaración del estado de alarma fue problemática, fue calamitosa y fue grave y amenazaba seriamente con degenerar hacia un escenario claramente catastrófico.



Ciertamente no han exagerado un ápice los que han descrito la situación provocada por los controladores con expresiones como las de lanzar un órdago, poner en jaque al país o acorralarlo contra las cuerdas. Todos tuvimos la sensación de que algo de esto estaba ocurriendo cuando leíamos los teletipos durante la tarde del viernes. Si alguien tenía interés en comprobar hasta qué punto el colectivo de controladores era capaz de tensar la cuerda en la defensa de sus intereses profesionales y corporativos, lo ocurrido durante el fin de semana resulta sumamente clarificador. Sabían perfectamente el daño que podían causar al abandonar sus puestos de trabajo sin previo aviso y, pese a todo, lo hicieron. No titubearon lo más mínimo por el perjuicio que con su conducta podían causar a decenas de miles de viajeros, a la imagen internacional del país y al sector hostelero y turístico, que en plena crisis económica llevaba varias semanas con la vista puesta en este largo puente de diciembre con la esperanza de poder salvar las cuentas del año 2010 después de una temporada manifiestamente mejorable. Su comportamiento ha sido grave y lesivo, por lo que será necesario depurar las responsabilidades de todo orden en las que eventualmente hubieran podido incurrir.

Ahora bien, bajo una situación como la generada siempre subyace de una u otra manera, de manera directa o indirecta, el fracaso de una actuación gubernamental que no ha sabido, no ha querido o no ha podido evitar la grave alteración de la normalidad provocada por los empleados públicos. Ya sabíamos que los controladores aéreos no son de los que se andan con chiquitas a la hora de aprovechar las situaciones extremas para arrancar al Gobierno sus reivindicaciones; de hecho, para nadie ha sido una novedad lo ocurrido el pasado viernes porque el colectivo tiene tras de sí una larga trayectoria de episodios semejantes que si no han llegado a mayores, ha sido solamente porque los gobiernos sucesivos han cedido a sus reivindicaciones, lo cual les ha permitido salirse con la suya. Y uno se pregunta: ¿nadie, absolutamente nadie, en el Gobierno o en sus servicios dependientes, pudo sospechar que la huelga encubierta que todos los usuarios del avión hemos venido padeciendo en los últimos meses podía degenerar, aprovechando las circunstancias, en una huelga salvaje como la que se planteó el viernes pasado?; ¿nadie pudo ni tan siquiera sospecharlo? Más aún, se pregunta uno: ¿nadie en el Gobierno o entre los responsables de personal de AENA se molestó en sondear el calendario para comprobar si la jornada laboral de 1.670 horas anuales pactada con el colectivo se agotaba en muchos casos, o podía defenderse que se agotaba en muchos casos, en los albores del mes de diciembre? ¿Nadie? Es más, si alguien lo hizo, que no dudo de que alguien lo hiciera —conozco a los responsables de personal de las organizaciones públicas y sé que el tema de los horarios no se les escapa así como así—, si alguien lo hizo —insisto—, ¿fue necesario esperar hasta el mismo viernes día 3 de diciembre para dictar la disposición que desencadenó el masivo aban-

dono de las torres de control? Son preguntas, señorías, que todos los ciudadanos se formulan inmediatamente después del desahogo inicial y que ya no apuntan hacia los controladores, sino hacia el conjunto de instituciones y servicios dependientes del Gobierno; preguntas que en modo alguno ensombrecen la decisión adoptada por el Gobierno —que mi grupo, insisto una vez más, apoya incondicionalmente—, pero que no podemos dejar de formular en una sesión como esta, convocada precisamente para que el Gobierno rinda cuentas ante la Cámara.

Pero lo hecho, hecho está; lo ocurrido pertenece al pasado y lo que ahora nos corresponde es gestionar el futuro. Y más allá de las reticencias existentes en torno a la oportunidad e incluso a la legalidad del estado de alarma decretado por el Gobierno, está claro que este ha acreditado su eficacia y la normalidad parece haber regresado al tráfico aéreo. Una vez militarizados, los controladores aéreos han vuelto dócilmente a sus puestos de trabajo y los que estaban enfermos han recuperado su salud. Ahora resulta necesario ponerse a trabajar para que nada de lo ocurrido el último fin de semana vuelva a suceder en el futuro. De entrada, señor presidente del Gobierno, le recuerdo que si tiene previsto prorrogar el estado de alarma solo puede hacerlo con la autorización previa y expresa de esta Cámara. El primer paso ha podido adoptarlo con solo comprometerse a rendir cuentas ante ella a posteriori, pero para dar el segundo paso, el de la prórroga, hace falta una autorización, repito, previa y expresa. Supongo que no se le ha olvidado. Con vistas al largo plazo, parece llegada la hora de afrontar sin más demora los problemas estructurales del colectivo de controladores, empezando por el déficit estructural de efectivos y terminando por la organización racional de su trabajo o la normalización de sus retribuciones. Estas cosas no se improvisan, señor presidente, hay que planificarlas con la antelación suficiente. Hay que empezar ya a hacerlo para que no nos vuelva a coger el toro.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra don Joan Ridaó.

El señor **RIDAO I MARTÍN**: Gracias, señor presidente.

Señor presidente del Gobierno, empiezo por unir nuestra voz a la de todos los grupos que han juzgado ahora y fuera de esta Cámara también como intolerable el sabotaje de unos controladores que han paralizado un servicio público esencial, que han utilizado a miles de ciudadanos como auténticos rehenes y que han provocado además un grave quebranto económico no solo a un sector estratégico como el turismo, sino que también han dañado nuestra credibilidad económica a nivel internacional.



El recurso a una medida grave, excepcional e insólita en democracia, como el estado de alarma, estuvo, en nuestra opinión, justificado si el Gobierno razonablemente no podía garantizar la plena normalidad del servicio con sus poderes ordinarios, incluso si se trataba de utilizarlo, como así lo entendimos, instrumentalmente para constreñir al colectivo de controladores para deponer su actitud, so pena de ser perseguidos penalmente. A juzgar por los acontecimientos, señor presidente del Gobierno, señorías, el Gobierno acertó plenamente en su decisión, y nosotros de entrada le vamos a dar nuestro apoyo; un apoyo que además es sincero, no cínico, como el de algún otro grupo. Pero hoy, señor presidente del Gobierno, no parece ni razonable ni proporcionado este estado de alarma, no parece justificada la militarización del espacio aéreo ni de ese colectivo, y todavía menos la prórroga de esta excepcional medida, a menos que este Gobierno, tan falto como está de apoyo popular, le haya cogido gusto a esta medida y además desee sobreactuar políticamente cabalgando sobre la legítima indignación de la opinión pública.

Señor presidente, si se trata de un conflicto grave, que lo es en parte, que afecta además a un servicio público esencial, póngase a trabajar y haga una ley de huelga, que, por cierto, hace treinta y dos años que espera. Aunque mucho me temo, señor presidente del Gobierno, que no se trata solamente de un problema de orden laboral. De hecho, lo que subyace detrás de este conflicto es otro problema más grave, si cabe, que es el de un modelo de gestión aeroportuaria totalmente insostenible y caótico, señor presidente del Gobierno. Una vez apagados los focos de los gabinetes de crisis, cuando el tsunami se retira lo que se ve en la playa son los destrozos, y usted nos debe ahora y aquí un relato, yo diría, algo más honesto y verosímil, no ese relato fáctico y prolijo de los hechos que acaecieron aquel fin de semana. Me refiero a que la primera semilla que ha germinado en forma de este conflicto es el convenio que, diabólicamente y de forma provechosa, se firmó en el año 1999. Lo verdaderamente asombroso de aquel convenio es que esta casta de funcionarios de élite, que es producto también de una estratificación de la Función pública en la época del franquismo, tuviera un sueldo base astronómico y que tuvieran la potestad incluso de autorregular su tarea con los cambios de turno, agrupando los días libres y haciendo horas extras en función de las necesidades del servicio que ellos mismos determinaban. Es verdad, señor presidente del Gobierno, que era algo delirante, y seguro que Aznar y Arias Salgado, a la sazón ministro de Fomento en aquel momento, no sospecharon cuando firmaron irresponsablemente aquel cheque en blanco que las cosas llegarían hasta tal punto. Pero está claro que después vinieron otros hechos y otros gobiernos y durante algo más de una década se pudo mantener esta dinámica diabólica, hasta que hace algunos meses el Gobierno se puso al frente de la turba y lo hizo con una estrategia diseñada y basada básicamente en el descrédito del colectivo, haciendo públicos estos salarios

astronómicos, y así, jaleado por la corriente de indignación popular, se decidió finalmente acabar por decreto con ciertos privilegios. El Gobierno se puso a liderar como el que más la fronda contra el colectivo de controladores, porque el Gobierno ha llegado a la conclusión de que es un lastre muy pesado que, entre otras cosas, le impide recaudar el dinero necesario para vender al menos el 49 por ciento de AENA. Esta vuelta de tuerca que es la que ha agitado las torres del control no es más, señor presidente, que la punta del iceberg del verdadero problema, lo que genera el auténtico caos, que es un modelo de gestión aeroportuaria rígido, centralizado, centralista, radial, de kilómetro 0, un auténtico monopolio encubierto que no es nada competitivo y que, paradójicamente, hasta hace muy poco tiempo merecía encendidos halagos por su supuesta excelencia desde las filas del propio Gobierno. El verdadero problema no son, señor presidente, por graves que sean, los desbocados costes de navegación aérea, provocados en buena parte por el salario y los privilegios de los controladores, sino también el déficit y la deuda que arrastra AENA, que es un auténtico monstruo de cuarenta y siete cabezas, un monstruo faraónico. Lo ruinoso es este binomio Iberia-AENA, que es el que corta el bacalao y que impide que los aeropuertos compitan entre sí y que sean gestionados de forma individual. Ahora el Gobierno se propone privatizar solo financieramente este monopolio, saneándolo, controladores incluidos, para no ahuyentar el capital privado, manteniendo el control central, con una supuesta privatización de la gestión de El Prat y Barajas y con una apariencia de descentralización que ustedes saben que no es real.

Señor presidente, arreglen el problema de los controladores, que es un conflicto laboral de aúpa, no se lo negamos, pero reflexionen sobre la viabilidad de este modelo de gestión aeroportuaria, que es la madre de todos los problemas. Una vez más, parafraseando y citando a Germà Bel, este modelo de gestión aeroportuaria, este modelo central, es la madre de todos los problemas, es la madre, en definitiva, del auténtico colapso global y total del modelo de gestión de los aeropuertos. **(Rumores.)**

Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

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

Tiene la palabra don Gaspar Llamazares. **(Continúan los rumores.)**

Por favor, quienes no quieran atender tengan la bondad de salir del salón de sesiones, así respetamos más al orador.

Adelante, señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Gracias, señor presidente.

Señor presidente del Gobierno, señorías, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya condena sin ningún tipo de ambigüedad la actitud de los controladores aéreos,

que nos parece un abuso de poder. Ha sido un abuso de poder frente a los viajeros, negándoles su derecho a la libertad de circulación, un abuso de poder frente a los ciudadanos y un abuso de poder frente a los trabajadores, porque después de este plante —que no huelga— de los controladores aéreos somos más débiles para defender los derechos laborales y sociales, para defender el derecho de huelga y para rechazar la política que está en el fondo de todo esto, que es la política de privatizaciones. Por eso nosotros condenamos la actitud de los controladores, una actitud inaceptable e irresponsable.

Pero, señorías, no compartimos que la solución a una actitud inaceptable sea aquello del príncipe moderno de Maquiavelo de que el fin justifique los medios. Señor presidente del Gobierno, usted no es el príncipe moderno y no puede justificar el final del plante y con ello todas las medidas adoptadas por el Gobierno, porque no es verdad. Señor presidente del Gobierno, sus argumentos jurídicos dejan mucho que desear porque usted no tiene cobertura legal en la declaración del estado de alarma ni para movilizar a un sector civil ni tampoco para militarizar las torres de control. Como sabe, señor presidente, no existe la ley de movilización ya que fue derogada por la Ley de Defensa Nacional de 2004. Por eso, señor presidente, ustedes censuraron en su exposición de motivos parte de la ley que declara el estado de excepción, de alarma y de sitio ya que tiene que contar con dos características para aplicar el estado de alarma. Usted solamente contaba con una, que era el peligro para un servicio público. Pero incluso dentro del estado de alarma usted no tiene habilitación para movilizar, ni mucho menos para militarizar, a un sector civil. En nuestra opinión, se les ha ido la mano, han sobreactuado, en este caso, para dar finalización a un conflicto. Pero la principal pregunta es: ¿y a partir de ahora qué? La principal pregunta es: ¿ahora, para garantizar un servicio público, ustedes van a militarizar o van a mantener el estado de alarma permanente, van a extender el estado de alarma a otros servicios públicos esenciales? En nuestra opinión, es una medida excesiva y equivocada. Pensamos que es necesario regular, dentro del marco civil, las garantías de los trabajadores en los servicios públicos así como las garantías de los ciudadanos, y legislarlo en frío, no en caliente. Ustedes han legislado en caliente y se han excedido en la utilización de mecanismos excepcionales. Pero yo les pregunto fundamentalmente si van a mantener la excepción como norma, es decir, si el estado de alarma se va a mantener en un sector concreto y se va a extender a otros en el futuro.

En tercer lugar, señoría, señor presidente del Gobierno, usted no es Robin Hood y tampoco lo es el ministro de Fomento. Ustedes no roban a los ricos para dárselo a los pobres. A veces parecen, como en el último decreto donde suprimieron los 426 euros, más el sheriff de Nottingham que Robin Hood. Señor presidente del Gobierno, estamos ante una conclusión, la conclusión de un modelo de gestión que ustedes han adoptado hace un año. Y la pregunta es: en ese modelo de gestión que combinaba

privatizaciones, limitación de derechos y ordeno y mando ¿cuál ha sido la conclusión? La conclusión ha sido más conflicto. Además dicen ustedes que a pesar de esas normas —varios decretos— todavía mantienen los controladores los privilegios y todavía no han logrado sanear la negociación colectiva. Señorías, tienen ustedes que reflexionar sobre cómo cambiar ese modelo o esa estrategia de gestión en AENA. Es una estrategia que intenta eludir los graves errores de AENA y atribuirselos únicamente a un cuerpo de trabajadores privilegiados. Señorías, ustedes tienen que cambiar ese modelo de gestión, y ese cambio no es, en nuestra opinión, aprovechar ahora las dificultades para privatizar el sector.

Termino. Señorías, no vayan ustedes a solucionar la crisis de AENA como solucionan la crisis económica, de nuevo con ajustes, limitación de derechos sociales, de nuevo con privatizaciones y mucho menos con el ordeno y mando. Señorías, con el ordeno y mando el conflicto está servido y además con la utilización de medios excesivos, como es la militarización, en un país donde militarización tiene un significado muy distinto al de otros países de nuestro entorno.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señor presidente del Gobierno, el BNG condena sin ningún paliativo el comportamiento del colectivo de controladores, un comportamiento irresponsable, un comportamiento injustificable que exige además depurar responsabilidades. Se celebran estos días los 32 años de la Constitución, una Constitución que reconoce el derecho de huelga como un derecho fundamental y establece los cauces para su legítimo ejercicio. Pero este derecho, señorías, nada tiene que ver con un plante sin convocatoria ni previo aviso que ha provocado el cierre del espacio aéreo y causado graves perjuicios a cientos de miles de ciudadanos y a la economía y a la imagen del Estado español en su conjunto. Coincidimos por tanto en que la prioridad en ese contexto era defender el interés público, adoptar las medidas necesarias para recuperar la normalidad y proteger los derechos de los ciudadanos conculcados ante esa situación de facto. Pero, señorías, eso no pasaba por matar moscas a cañonazos.

Se celebran estos días, como decía, los 32 años de la Constitución, 32 años en los que nunca, ni siquiera en situaciones de extrema gravedad se había decretado un estado de alarma. Una declaración sobre la que muchos juristas emiten dudas de constitucionalidad por entender que no concurren las circunstancias previstas en la ley. Pero estas dudas, señorías, se convierten en certezas cuando basándose en una ley preconstitucional se decreta la movilización de los controladores para someterlos a

la jurisdicción militar, algo que vulnera la Constitución que prescribe que el ejercicio de la jurisdicción militar solo cabe en el ámbito castrense y en supuestos de estado de sitio. Por eso la militarización nos parece un precedente sencillamente inaceptable, máxime cuando el Código Penal común tiene instrumentos suficientes para asegurar el respeto al principio de legalidad. **(La señora vicepresidenta, Cunillera i Mestres, ocupa la Presidencia.)**

Señorías, además, no se puede estar en la misa y repi-cando, no se pueden adoptar estas medidas excepcionales para preservar un servicio público esencial y, al mismo tiempo, dar pasos para entregar a manos privadas ese servicio público esencial, como no se puede restaurar el principio de legalidad si no es actuando desde la más estricta legalidad. Un buen gobierno, señorías, no solo es aquel que actúa con firmeza cuando estalla un conflicto, un buen gobierno es aquel capaz de anticiparse y resolver los conflictos sin dejar que estos se pudran y se conviertan en crónicos, y es evidente que en este aspecto existen muchas responsabilidades compartidas entre los sucesivos gobiernos que ha habido en el Estado español en tiempos recientes. Además un buen gobierno es aquel que sabe dar respuestas proporcionadas a los problemas que tiene que enfrentar, por tanto consideramos total y absolutamente injustificable la actitud de los controladores pero discrepamos de la manera en que el Gobierno ha gestionado esta situación.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Jorquera.

Tiene la palabra el señor Perestelo.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, señor presidente del Gobierno, volvamos sobre nuestros pasos, situémonos en el último fin de semana. ¿Qué habría ocurrido en España si el cierre del espacio aéreo hubiera coincidido con el paro del transporte ferroviario o por carretera? ¿Lo imaginan? Pues lo que ustedes imaginan los canarios lo hemos vivido; no ha sido la primera vez pero exigimos que se tomen cuantas decisiones sean necesarias para que sea la última. Nunca más, señorías. Nunca más. Cuando se cierran los aeropuertos los canarios perdemos nuestra condición de ciudadanos para convertirnos en rehenes. Poco importan ya las razones de los controladores y poco o nada importan porque las razones dejaron de serlo cuando se defienden agrediendo el interés general, despreciando los ahorros e ilusiones de las familias o torpedeando una recuperación económica que en el caso de Canarias estaba empezando a asomar de la mano del turismo. A nuestro juicio el estado de alarma decretado por el Gobierno constituyó un camino necesario. A Coalición Canaria no le gusta que se decrete el estado de alarma, pero en política, señorías, no se está para quedar bien sino para hacer las cosas bien. Lo de este puente marca un punto final. Si todos

estamos de acuerdo en que hay que cambiar el modelo se cambia con todas las consecuencias. Lo que ha pasado estos días es culpa de los controladores, pero si vuelve a pasar será culpa del Gobierno.

Señorías, saben que Canarias ha sido especialmente castigada por la crisis. En estos días han dejado de llegar a Canarias entre 50.000 y 60.000 turistas según las patronales hoteleras. Coalición Canaria respalda las decisiones tomadas por el Gobierno, nuestra obligación es garantizar en todo momento la movilidad de nuestros ciudadanos y mejorar la cohesión territorial sobre todo en los archipiélagos. Siempre hemos planteado que Canarias debería contar con un sistema de gestión aeroportuaria singular que responda a nuestras particularidades geográficas. La situación que hemos padecido la última semana no viene sino a reforzar nuestra convicción en este sentido, a la que esperamos encontrar respuesta por parte del Gobierno que usted preside.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Perestelo.

Tiene la palabra la señora Díez.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Gracias, presidenta.

Me referiré antes de nada a una cuestión sobre la que hay unanimidad en la Cámara: el abandono de los controladores de sus puestos de trabajo es algo verdaderamente impresentable, radical y rotundamente impresentable. Cabe que tuvieran algunas razones pero en el momento en que abandonaron las torres de control perdieron toda la razón sin ningún resquicio a la comprensión. Dicho esto, en este trámite nos corresponde calificar y juzgar la acción del Gobierno. Calificaré pues su actuación, señor presidente, la de su Gobierno, con tres palabras: incompetencia, improvisación y desmesura. La incompetencia del Gobierno en esta materia ha quedado acreditada desde el mismo momento en que el ministro hace más de un año anunció que iba a meter en cintura a un colectivo privilegiado y afirmó que tomaría las medidas inmediatas para solucionarlo. Transcurrido casi un año desde el último decreto nada de lo sustancial se ha solucionado, ustedes han demostrado sobradamente su incompetencia para formar y acreditar a un número suficiente de controladores. Han demostrado su incapacidad para modificar y pactar a través del diálogo social las condiciones de trabajo de un colectivo de apenas 2.500 trabajadores. Me referiré a continuación al otro calificativo, actuación de irresponsabilidad. Irresponsable fue su manera de actuar el viernes aprobando un real decreto que sabían muy conflictivo, que iba a originar muchísimos problemas sin temblarles el pulso, no por lo que iban a hacer los controladores sino sin temblarles el pulso por lo que iban a sufrir los centenares de miles de ciudadanos que se iban a ver abocados a esa situación. Ustedes sabían que eso iba a suceder pero no les tembló el pulso, insisto no ante los controladores, no les tembló el pulso ante los ciudadanos que se vieron per-



judicados directamente por la salvajada de los controladores y por la irresponsabilidad y la frivolidad con la que ustedes actuaron el viernes en el Consejo de Ministros.

Después, la desmesura. Desmesurada fue la militarización del espacio aéreo. Desmesurada fue la declaración de estado de alarma. Es verdad que llegado el caso a lo mejor ustedes por su incapacidad y por su irresponsabilidad no tenían otra cosa que hacer, pero fue desmesurada. Utilizaron la Ley 4/1981 y utilizaron el párrafo c) del artículo 4, en el que no concurrían ninguna de las circunstancias porque está previsto para estados de alarma, y verdaderamente el estado de alarma está previsto para catástrofes naturales. No podemos confundir lo que es una gestión catastrófica de las relaciones laborales con una catástrofe natural, no se puede confundir, señor presidente, por mucho que se empeñen, por mucho que apelen —como usted ha hecho hoy y hacen en el decreto— a la calamidad pública, porque veremos lo que dicen los tribunales pero a lo mejor resulta que a esos tres calificativos hay que añadirles el calificativo de chapuza. Calamidad pública, en todo caso, la forma de gestionar de ustedes, del Gobierno de España.

Haré dos consideraciones finales.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): No tiene tiempo, señora Díez.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: La primera, una propuesta formal. Deroguen el real decreto, ya se ha reestablecido el orden, tienen quince días y no tienen por qué mantenerlo. Deroguen ya inmediatamente el real decreto. Una consideración, pídale a sus ministros por favor que no sustituyan ni al legislativo ni a los fiscales, que no amenacen con penas de cárcel que no les corresponde a los miembros del Gobierno amenazar con penas de cárcel.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): No, señora Díez, no tiene tiempo.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Y, por último, señor presidente, piense usted que si para resolver un conflicto sindical un Gobierno tiene que declarar el estado de alarma, a lo mejor, para evitarnos la alarma a los ciudadanos, lo que tiene que hacer es marcharse a su casa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Gracias, señora Díez.

Tiene la palabra el señor Salvador.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Señorías, señor presidente, algunos opinan no sin cierta ironía, que no es necesario que nos explique hoy oficialmente la declaración formal de estado de alarma porque desde hace más de dos años vivimos instalados permanentemente en ella. Lo vivido esta semana no deja de ser un episodio más de una crisis global y crónica caracterizada por todo lo que supone y se ejerce por exceso. En este

caso, exceso en el ejercicio salvaje, intolerable, injustificable del derecho de huelga que no debe quedar impune, y también exceso en la respuesta gubernamental necesaria para acabar con las consecuencias gravísimas provocadas por un conflicto de naturaleza laboral que nunca antes se había utilizado en nuestra democracia y con el que, por cierto, señor presidente, ni siquiera se garantiza que se ponga punto final al problema. En todo caso, es verdad que estamos obligados también a reflexionar sobre nuestra responsabilidad al no regular, por tanto limitar de forma sensata, el ejercicio responsable del derecho de huelga en nuestro país que no puede ser utilizado de forma salvaje e impune en contra de los intereses de los españoles. Mi partido exige, como otros han hecho, máximo rigor contra los responsables, pero eso no significa que aceptemos ni vayamos a apoyar que las soluciones que se planteen dejen de respetar la ley y afronten los problemas como sea. No por mucho desear y exigir las sanciones que corresponda a los desaprensivos e irresponsables podemos aceptar la desnaturalización de la ley y la generalización militarizada de la excepcionalidad, ni tampoco por ello debemos dejar de criticar la más que deficiente gestión de un conflicto muy complejo, extremadamente complejo, envenenado, pero que no se ha gestionado con la debida profundidad, rigor y capacidad. Este Gobierno, señor presidente, está abonado a los sobresaltos, entre otras cosas porque abusan, no son capaces o simplemente dejan que los problemas adquieran una dimensión de dramatismo, de caos previsible y que luego se necesite buscar soluciones a vida o muerte en las que o bien se apoya el Gobierno o, como si no hubiera otra solución posible, se convierte uno en un antipatriota. Al final, señor presidente, también ustedes están haciendo pagar a los ciudadanos su propia incapacidad.

Por último, permítame decirle que la utilización de la declaración del estado de alarma —instrumento jamás utilizado hasta hoy— para este asunto es de tal gravedad que debió, a mi juicio, ser usted quien explicara inmediatamente esta situación. Si su comparecencia pública y explicaciones no se produjeron y fue precisamente porque podían generar más alarma que usted lo hiciera, usted tiene un problema, el Gobierno tiene un problema, tenemos todos un Gobierno con un problema y España tiene un problema más.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Señor Salvador, por favor.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Termino.

Un problema que es su falta de credibilidad y eso en estos momentos, señor presidente, no nos lo podemos permitir.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Gracias, señor Salvador.

Tiene la palabra la señora Barkos.



La señora **BARKOS BERRUEZO**: Gracias, presidenta.

Señorías, señor presidente del Gobierno, lo ocurrido el pasado 3 de diciembre solo tiene un calificativo y es, inaceptable; inaceptable para los ciudadanos son sus vacaciones; inaceptable para los ciudadanos en su tiempo de trabajo, para empresas, para la economía en general; para la sociedad en su conjunto desde luego lo que ocurrió fue inaceptable. En esta situación a nuestro entender, es posición de Nafarroa Bai, no cabe culpar exclusivamente al colectivo de controladores, son los responsables principales pero no los únicos. La acción del Gobierno, de los gobiernos que han sido, y lo ha citado algún portavoz en esta tribuna, pero también de su Gobierno, ha sido actor fundamental en esta situación a la que se ha llegado y por la que el grueso del colectivo de controladores puede llegar a cerrar el espacio aéreo —es lo que ha ocurrido, que un colectivo profesional ha cerrado el espacio aéreo sin previo aviso, quizá de una manera anunciada pero no con aviso en el momento—. No se trata en este caso de hacer —no es nuestra posición, presidente— una escalada de culpabilidades sino sí de responsables a los que exigir el final de la crónica de un caos anunciado, porque este caos ya se amagó el pasado verano, ha ocurrido ahora y nadie duda, esto quizá es lo más grave, que puede volver a ocurrir. Eso es lo que nos preocupa en estos momentos y lo que entendemos debe ocuparnos, presidente. Primero, cuál va a ser la respuesta, no solo la sanción —acabamos de conocer que la fiscalía va a solicitar ocho años de prisión para quien abandonó su puesto, esto ya venía definido por el real decreto de alarma—, organizativa a un colectivo capaz de cerrar el espacio aéreo. En segundo lugar, quién va a responder a los daños ocasionados y desde luego ni una ni otra cuestión van a ser respondidas con la prolongación del estado de alarma; y por último, en tercer lugar, ese decreto hoy no puede ser la respuesta, presidente; a estas horas no puede ser la respuesta a un problema que seguramente se va a prolongar salvo que asuman desde su Gobierno vivir en permanente estado de alarma social, y esto —me sumo a los portavoces que lo han señalado— no es razonable, no es proporcionado y, presidente, añadido que no es la medida contundente y necesaria en estos momentos, es sin duda la peor receta para la crisis económica.

Gracias, presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Gracias, señora Barkos.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO SUÁREZ**: Señora presidenta, señoras y señores diputados, el Gobierno de España ha tenido que hacer frente a una de las crisis más graves que ha sufrido el transporte aéreo de nuestro país en toda su historia, y lo ha hecho con firmeza, con determinación y con eficacia. Como bien saben, a primera hora de la

tarde del pasado día 3 de diciembre, viernes, los responsables de control del tráfico aéreo decidieron abandonar masivamente sus puestos de trabajo contraviniendo de ese modo la legalidad vigente y provocando el cierre inmediato del espacio aéreo español y, por añadidura, ocasionando gravísimos perjuicios a cientos y miles de viajeros y al conjunto de la sociedad española. La reacción firme, determinada y eficaz del Gobierno de España permitió restablecer la legalidad de abrir nuestro espacio aéreo y recuperar la normalidad en menos de veinticuatro horas.

En un primer análisis sobre el desarrollo de esta crisis en consecuencia podemos señalar tres protagonistas principales: en primer lugar, los controladores que participaron en una huelga salvaje tomando a los ciudadanos como rehenes en un intento espurio por recuperar privilegios desmesurados e injustificados. Segundo, el Gobierno, que les paró los pies con toda la fuerza de la ley y en defensa del interés general. Y terceros protagonistas me temo que son ustedes, señores del Partido Popular; protagonistas porque el convenio colectivo que les otorgó aquellos privilegios de escándalo y les suministró una capacidad de presión extraordinaria sobre el Estado fue aprobado por el Gobierno del Partido Popular en 1999. El señor Rajoy ha llamado inútil total y caradura al señor ministro de Fomento (**Protestas.—Varios señores diputados: ¡No, no!**), al ministro que ha hecho frente a los chantajistas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Perdone un momento, señor Alonso. Señorías, por favor, dejen hablar al orador. (**Continúan las protestas.**)

Señorías, por favor, dejen acabar la cita al orador como han acabado todas las anteriores. Siga, señor Alonso.

El señor **ALONSO SUÁREZ**: Sin duda, señor ministro, porque el señor Rajoy considera que usted debería haber hecho lo que hicieron ellos, y no, usted ha hecho lo que había que hacer y el resto del Gobierno también: acabar con los privilegios y acabar con el chantaje. (**Aplausos.**) Por eso merece todas nuestras felicitaciones, sé que las ha tenido de toda la sociedad española, usted y el resto del Gobierno, y también las tiene del Grupo Parlamentario Socialista.

Señoras y señores diputados, durante la tarde del viernes día 3 y la mañana del sábado 4 todos tuvimos ocasión de escuchar a través de los medios de comunicación multitud de testimonios de personas afectadas por la huelga salvaje, y todos los ciudadanos apuntaban a los controladores como responsables de la situación; todos menos el señor Rajoy que se amparaba en la equidistancia para no dar la razón al Gobierno en su pulso con quienes estaban causando un grave perjuicio a todo el país. En ese preciso momento, en el punto más álgido de la crisis, usted, señor Rajoy, no estuvo con el Gobierno que defendía el interés general del país; mientras el presidente del Gobierno estaba al frente de la respuesta

a la crisis trabajando para solucionarla, por cierto, con los portavoces del Gobierno, contando en reiteradas ocasiones lo que ocurría y las medidas que se tomaban. **(Rumores.—El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, por favor!

El señor **ALONSO SUÁREZ**: Todos, me temo, estaban aguantando las invectivas disparatadas de algunos de los portavoces de su partido, señor Rajoy. **(Rumores.)** Esa es la enorme diferencia entre el presidente Zapatero y usted, entre nosotros y ustedes. **(Aplausos.)**

Señoras y señores diputados, la acción del Gobierno desde el pasado viernes ha respondido a los siguientes propósitos. En primer lugar, ha procurado la seguridad absoluta de los usuarios del transporte aéreo. El espacio aéreo se cerró de forma inmediata en cuanto faltaron profesionales, y el espacio aéreo no se abrió hasta el momento en que la seguridad estaba garantizada absolutamente. En segundo lugar, el Gobierno ha actuado para suministrar la información y la atención debida a los miles de víctimas que estaban sufriendo las peores consecuencias de esta huelga salvaje. La comparecencia o las comparecencias del Gobierno han sido constantes y exhaustivas durante toda la crisis. Los servicios del Estado, incluida la Unidad Militar de Emergencias, se han volcado en el suministro de ayuda a los ciudadanos afectados por la suspensión de los vuelos, y Fomento ha dispuesto durante todo el fin de semana de decenas de miles de plazas extraordinarias en modos alternativos de transporte. El restablecimiento de la normalidad, por consiguiente, ha sido la primera prioridad en la actuación del Gobierno y desde el primer momento se conminó a los representantes de los controladores a deponer su actitud y a retomar sus responsabilidades. Ante la negativa de los controladores el Gobierno hizo lo que tenía que hacer con la Constitución y con las leyes vigentes en la mano. La declaración del estado de alarma y la militarización de los centros de control del tránsito aéreo son instrumentos legítimos contemplados en nuestro ordenamiento jurídico, y en manos del Gobierno han sido instrumentos eficaces para hacer cumplir la ley y el interés general a quienes estaban ocasionando un daño gravísimo a nuestra sociedad, a nuestra economía y a la buena imagen de nuestro país en todo el mundo.

Señorías, el Gobierno de España ha cumplido también el propósito de defender la dignidad del Estado y de la sociedad española ante un chantaje intolerable. El Gobierno en nombre de esa dignidad, la de todos los españoles, ha plantado cara al chantaje, se ha negado a mantener unos privilegios desmesurados, y ha puesto pie en pared ante la impunidad de quienes se creen con patente de corso para saltarse la ley a su antojo y para someter periódicamente a nuestro país a una situación crítica.

Por último, el Gobierno ha adoptado las decisiones pertinentes, a fin de que la situación no se vuelva a producir nunca más. Las disposiciones adoptadas en Consejo de Ministros del viernes y del sábado tienen precisamente esa finalidad: garantizar que nunca más nuestro transporte aéreo quede paralizado como consecuencia de la acción irresponsable de un pequeño grupo de privilegiados. Señorías, son decisiones plena y claramente constitucionales y conformes con nuestro ordenamiento jurídico sin duda alguna.

Señoras y señores diputados, señor presidente, quisiera aportar algo de claridad también al debate que se ha planteado en torno a la pertinencia y oportunidad de las disposiciones contenidas en el decreto aprobado por el Gobierno el viernes. El decreto en cuestión era un decreto imprescindible y urgente. Se trataba de una norma de interés estratégico inexorable que no podía haberse aprobado antes ni podía demorarse un solo día más. ¿Qué contenido del decreto afectaba al régimen de trabajo de los controladores? Señorías, el siguiente, el decreto aclaraba de una manera definitiva la forma correcta de contabilizar las horas de trabajo aeronáutico en la jornada laboral de estos servidores. ¿Por qué era precisa esta aclaración este viernes precisamente? Porque un buen número de controladores había amenazado fehacientemente, primero en Santiago y después en Madrid y en Girona, con abandonar sus puestos de trabajo en ese mismo puente bajo el falso argumento de que ya habían sobrepasado el tope de horas establecidas. El Gobierno debía aprobar con urgencia el decreto mencionado y lo hizo porque, si no, las consecuencias hubieran sido brutales, máxime hablando de un periodo navideño. Por cierto, señorías, ¡faltaría más que el Gobierno, en contra de lo que se ha dicho estos días, tuviera que pedir permiso a los controladores para dictar el decreto-ley y para defender el interés general y a los ciudadanos! Se lo digo a todos aquellos que han reprochado alguna inconveniencia en el momento, en la forma o en la oportunidad respecto de la cual se predica el dictado de este decreto.

Señoras y señores diputados, varios cientos de controladores han tenido un comportamiento injustificable, inadmisibles y dañinos para nuestro país, y los españoles deben tener la certeza de que todo el peso de la ley recaerá sobre quienes hayan podido cometer delitos de gravedad. Los expedientes en marcha se llevarán hasta el final para actuar contra quienes actuaron indebidamente y las actuaciones de la fiscalía llevarán a los tribunales de justicia a aquellos presuntos delincuentes que han puesto en jaque a la sociedad española durante este fin de semana. Señoras y señores diputados, no nos llamemos a engaño. La intencionalidad de quienes provocaron esta crisis es muy evidente. Se trataba de dejar sin efecto una ley aprobada por este Parlamento el pasado mes de abril a partir de un decreto gubernamental del mes de febrero. La nueva Ley de Navegación Aérea ponía fin a los privilegios desproporcionados que disfrutaban los controladores desde la aprobación del mencio-

nado convenio de 1999. Con el apoyo de la mayoría de los grupos de esta Cámara pusimos fin a estos privilegios, equiparamos nuestro servicio de controladores al marco europeo y rebajamos las tasas de navegación aérea incorporando competitividad a nuestra industria del turismo. Pero algunos de los representantes de los controladores aéreos optaron por no admitir la decisión de los representantes de los ciudadanos y adoptaron una estrategia de contestación y de chantaje. Podemos preguntarnos con qué propósito: señorías, con el propósito explícito de recuperar los privilegios que había suprimido la ley, ni más ni menos. Ese era el contenido esencial del trágala que los cabecillas de esta operación entregaron en forma de propuesta de nuevo convenio colectivo en la sede del Ministerio de Fomento, tan solo un par de horas después de que sus compañeros hubieran abandonado masivamente su puesto de trabajo. Cobrar mucho por trabajar menos, autoorganización del trabajo al margen de las necesidades del servicio, control del acceso a la profesión, impunidad para todos los que cometen irregularidades. Eso es lo que querían estos controladores y el Gobierno no podía ni debía transigir con este chantaje, y no lo hizo. La ley que aprobó este Parlamento se aplicará y quienes se resistan torticeraamente sufrirán todo la fuerza de nuestro ordenamiento jurídico.

Señorías, una vez recuperada la normalidad en el servicio y superado el estado de alarma, quiero dejar muy claro que confiamos en la buena voluntad de muchos profesionales del control aéreo que no han compartido la estrategia de confrontación de sus representantes. Quiero decirlo para aprovechar las puertas abiertas que siempre ha tenido el Gobierno a fin de alcanzar un acuerdo duradero en el sector. A esos controladores de buena fe sí quiero dirigirme; eso sí, sin privilegios injustificados, sin chantajes, conforme a la ley y conforme al interés general.

Señores del Partido Popular, ustedes metieron a este país en este lío con su convenio de 1999 y con esos exorbitantes privilegios. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

El señor **ALONSO SUÁREZ**: Ahora deberían asumir la responsabilidad y la obligación política de ayudar al Gobierno legítimo de España o, al menos, deberían tener la obligación de no molestar mientras el Gobierno actúa para resolverlo con eficacia y con la ley en la mano.

Señorías, ya acabo. Este Gobierno no claudica ante los chantajes y no cede ante los privilegios injustificados de nadie. Este Gobierno ha defendido y defenderá el interés de los españoles con toda la fuerza de la ley, con la razón, con la legalidad y con el aplauso de la inmensa mayoría de los españoles. Solo me resta felicitar al Gobierno por su brillante gestión y agradecer a toda la sociedad española su apoyo.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

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

Tiene la palabra el señor presidente del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchísimas gracias, señor presidente.

Voy a intentar ser lo más breve posible para no incitar a reabrir el debate, conforme a los deseos de la Presidencia en cuanto a la ordenación del mismo y siendo consciente —como somos todos— de que sin duda este va a ser el primer debate, porque esta Cámara en diversas instancias va a abordar la cuestión relativa al conflicto generado por los controladores, a las decisiones que el Gobierno ha venido tomando, a las que ha tomado de manera singular el pasado fin de semana y a la situación con la que nos vamos a enfrentar en el futuro inmediato.

En primer lugar, debo agradecer a la inmensa mayoría de los grupos parlamentarios que hayan expresado —algunos con convicción y otros más bien por obligación de trasladar cierta imagen ante la opinión pública— el apoyo a las medidas que el Gobierno ha adoptado y, en particular, a la declaración del estado de alarma. El Gobierno se ratifica plenamente en el convencimiento absoluto que tiene sobre la constitucionalidad y pertinencia de la declaración del estado de alarma. De igual manera, el Gobierno ratifica que la interpretación adecuada de nuestro ordenamiento jurídico es que este faculta al Gobierno para la movilización, es decir, para la equiparación al estatus, al régimen jurídico militar en situaciones como las previstas en el estado de alarma, en donde, por cierto, se han producido las circunstancias que permiten al Gobierno actuar este instrumento de poder extraordinario. Por tanto, debemos desde aquí —hace tres días que recordábamos y conmemorábamos el aniversario de la Constitución— poner en valor, una vez más, nuestro texto constitucional, al legislador orgánico que en 1981 reguló los estados de alarma, excepción y sitio, porque se ha demostrado una vez más, de manera singular en este caso, que la Constitución tiene fuerza normativa, tiene fuerza real. Es una Constitución viva que, treinta y dos años después, ha permitido la aplicación de un instrumento excepcional, sí, pero plenamente constitucional; excepcional, sí, pero plenamente razonable para aplicarse en determinadas circunstancias. Y, señorías, justo en la sede de la soberanía popular, en el Congreso de los Diputados, donde se han expresado los portavoces de todos los grupos parlamentarios, deberemos reafirmar —especialmente aquellos grupos que más responsabilidad política tienen por el número, por la representatividad de votos de los ciudadanos que traen a esta Cámara— todos y cada uno de los preceptos de la Constitución, su vigencia, su fuerza normativa y su plena adecuación a lo que son los valores, principios e institutos del orden democrático; del orden democrático. **(Aplausos.)**

Esta Cámara, y el Gobierno en primer lugar porque tiene la máxima responsabilidad, incurriría en una grave



dejación de la función que constitucionalmente se le atribuye si no reaccionara —en primer lugar el Gobierno, en segundo lugar la Cámara— ante los hechos acaecidos el pasado viernes día 3, hubiera incurrido en una grave irresponsabilidad. Y, en mi opinión, esa irresponsabilidad —eso sí que es irresponsabilidad— hubiera hecho daño a los valores y a los principios del sistema democrático ante la ciudadanía. En consecuencia, señorías, seamos conscientes de la decisión que evaluamos hoy y seamos conscientes de la conveniencia de huir de cualquier tentación de política partidista. **(Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben.)** De cualquier tentación. Lo digo por los hechos del viernes, por lo que tenemos que afrontar para garantizar la normalidad en el servicio aéreo y el derecho de los ciudadanos al tráfico aéreo, y también lo digo por el futuro, porque las cosas tienen que funcionar como tienen que funcionar en un país democrático.

Señorías, no estamos ante un conflicto laboral. Lo que se juzga hoy no es un conflicto laboral; no es una huelga. No; es una desobediencia; es un incumplimiento flagrante de las leyes y un desafío al orden democrático que se expresa en la legitimidad de un decreto-ley y de las leyes que ha aprobado el Parlamento o el Gobierno. Eso es sencillamente lo que ha sucedido. No es un conflicto laboral. **(Aplausos.)** Es más, a la gravedad de no aceptar una ley o un decreto-ley por un servidor público se une el que la no aceptación se produce con una acción deliberada, concertada, para producir efectos extraordinariamente dañinos a los ciudadanos y a la economía de un país. Conociendo de su poder de parar los aeropuertos lo utilizan, sabiendo que eso hace rehenes a los ciudadanos. Le puedo asegurar que eso no lo puede consentir ningún gobierno democrático que se precie y, en mi opinión, ningún líder político puede subir a esta tribuna a amparar en lo más mínimo la defensa o la actitud de cualquier acción de esa naturaleza. **(Aplausos.)**

Debo decir, para ir concluyendo, que el único elemento de debate que se ha puesto sobre la mesa tendente —como es habitual por parte de algunos de los portavoces— a criticar o a descalificar al Gobierno y en particular al presidente del Gobierno tiene que ver con la imprevisión de la situación. Señor Rajoy, aquí no hay imprevisión. Aquí lo que hay es determinación de acabar con una situación insostenible como la que ha expuesto claramente la sentencia de la Audiencia Nacional. **(Aplausos.)** Es probable, señor Rajoy, y si no ha sido así le pido que haga ese esfuerzo, que no haya leído la sentencia a la que me he referido, de 10 de febrero, de la Audiencia Nacional. Si la ha leído, señor Rajoy, le pido que reflexione otra vez sobre algunas de las cosas que ha dicho aquí, porque el Gobierno desde que denuncia el convenio, desde que aplica un decreto-ley con amplia mayoría en esta Cámara, desde que aprueba la ley, lo que está haciendo es un hecho obligado para cualquier aproximación al sentido común de las cosas. Tanto que a usted le gusta hablar del sentido común, hable del sentido común y aplíquelo también. ¿Por qué? Porque,

como ha dicho la sentencia, vivíamos un régimen laboral excepcional, inasumible para un poder público democrático, con unos privilegios que no tiene ningún trabajador de este país, con la autoorganización absoluta en el régimen de funcionamiento y con un convenio que atribuía unas retribuciones —convenio del año 1999, pero eso es lo de menos ahora— y un estatus absolutamente intolerable desde el principio de la equidad y del orden público democrático, desde el principio de la equidad de los trabajadores que no son controladores y que no tienen el poder de parar aviones y aeropuertos. **(Aplausos.)** Ese es el problema. Por tanto, ha habido que aplicar una medida de excepción para acabar con una situación de excepción que venía dándose durante décadas, que se consolida en el convenio de 1999 y que los representantes de los controladores han interpretado que, gracias a su poder de parar aviones y aeropuertos, podían intentar mantener. Eso solo tiene un nombre, que es desafío a todos nosotros, a todos nosotros en particular como representantes de los ciudadanos, que hemos votado aquí una ley para poner orden a propuesta de este Gobierno y del Ministerio de Fomento, y un desafío a todos los ciudadanos, porque a ningún ciudadano se le debe permitir en democracia utilizar un poder exorbitante, como tiene en su trabajo para parar a todos los aviones y para parar los aeropuertos, para hacer una reivindicación laboral, sea la que sea; sea la que sea. Y saben muy bien sus señorías, todos los que han subido aquí, que ese decreto-ley aprobado el viernes para aclarar a los controladores algo que ya sabían, qué era lo que se computaba y no se computaba en las horas aeronáuticas —en la jornada aeronáutica no en la jornada laboral—, algo que ya sabían porque se les había traslado y empezaban a no cumplir; ese decreto-ley servía no solo para prevenir que lo que había empezado en Galicia pudiera extenderse —por cierto, los diputados del PP de Galicia pidieron al ministro de Fomento que impidiera lo que estaba pasando en el aeropuerto de Santiago—, sino también para claridad y seguridad de los propios controladores, para que supieran a qué se enfrentaban si no cumplían el concepto, que ellos intentaban interpretar lógicamente en su beneficio, a la hora de determinar las horas.

Debo decir, señorías, porque se ha hablado mucho de ese decreto-ley, que a finales del mes de noviembre los controladores generan el conflicto porque se niegan a cumplir la normativa vigente, porque ese decreto-ley lo que hace es reproducir la normativa contenida en el Decreto de 10 de agosto de 2010 de tiempos de actividad y descanso, e intentan hacer una interpretación sesgada de la misma. Se les advierte una y otra vez y empiezan hacer la interpretación sesgada en su beneficio y a abandonar los puestos de trabajo. Eso, como es natural, el Gobierno lo tenía que tener en cuenta, porque, señorías, estos son los datos. La interpretación sesgada que estaban haciendo los controladores del cómputo de horas nos llevaba a la siguiente situación: durante el mes de diciembre podían dejar de ir a su puesto el 39 por ciento



de los controladores de la torre de Barajas, 54 controladores; un 8 por ciento en el centro de control de Canarias, 11 en total; un 65 por ciento en el de Palma de Mallorca, 72; y un 36 por ciento en el centro de control de Torrejón, 153. Como es natural, en el mes de diciembre porque es donde las horas finales del año se computan. Es decir, el Gobierno está viendo y tiene los datos de cuántos controladores están aplicando una interpretación sesgada para no cumplir la ley sobre las horas que tienen que realizar, sabe que eso va a producir paso a paso durante el mes de diciembre un deterioro muy serio ¿y no está en su responsabilidad aprobar un decreto-ley contundente, clarificador, para que nadie se llame a engaño sobre cuál es el cómputo de las horas aeronáuticas y todos los controladores lo respeten? Pues yo digo: hizo lo que tenía que hacer, ejerció con gran responsabilidad para que los controladores supieran lo que no podían hacer. **(Aplausos.)** Porque, como es natural, esto no pasó en el mes de mayo, no estábamos en el momento —final de año— de computar las horas y saber qué obligaciones tenía cada controlador que hacer en la jornada aeronáutica, y entonces empezaron a aplicarse las horas sindicales y cualquier otro tipo de actividad vinculada con lo laboral que no tenía que ver —insisto— con la jornada aeronáutica. El Gobierno sabía que esta era la cadencia; empezaba en un aeropuerto como el de Santiago, pero después nos enfrentábamos a progresivas bajas por interpretación sesgada, por autointerpretación de lo que era la regulación.

Es verdad que conviene saber qué supone esto de los horarios; los ciudadanos lo tienen que saber. El problema es que con la regulación de las jornadas que hace el decreto-ley, que ya hacía el decreto de agosto, debe saberse que los controladores no van a trabajar más horas que en los años anteriores, no; la diferencia es que antes de la reforma 1.200 horas se cobraban a un precio normal y las restantes, en torno a 600 horas, se cobraban a precio de hora extraordinaria, es decir, el triple del precio normal. Este es el problema; este es el problema y con la regulación actual, como es natural y lógico en cualquier régimen laboral, se cobran al precio que tiene que ser y no de hora extraordinaria. Este es el problema, una cuestión de perder un privilegio en el cómputo de las jornadas que no hay en ningún sector, para ningún trabajador, y cuando llega la hora de la verdad —que es precisamente ahora, finales de noviembre y primeros de diciembre— intentan que no se aplique la ley, intentan que el cómputo de su jornada aeronáutica siga manteniéndose con el privilegio del convenio de 1999. Y el Gobierno dice: No, no vamos a ceder a este chantaje y a este desafío. Este es el problema. **(Aplausos.)**

Imprevisión no, determinación. Es verdad que para algunos, como han dicho aquí, el Gobierno podía haber afrontado el desafío de otra manera. Sí, como se hizo en 1999 y en otras ocasiones **(Rumores.)**, diciendo que sí a lo que piden los controladores. **(Aplausos.)** Esa es la otra alternativa, porque aquí hay que subir y decir: Ah, yo hubiera aceptado; ante el plante de las cinco de la

tarde o ante lo que está pasando en Santiago, sí, me siento y digo que voy a cambiar lo que ha aprobado esta Cámara, que voy a volver atrás de lo que ha dicho la sentencia de la Audiencia Nacional, una sentencia como no se recuerda otra en el ámbito de un convenio laboral. ¿Podíamos haberlo hecho? Sí, pero hubiéramos hecho un flaco favor al sistema democrático, un flaco favor al principio de autoridad que es tan importante en un sistema democrático como lo que representamos aquí en nombre de la libertad y la seguridad de todos los ciudadanos. Hubiera sido un flaco favor; no lo hemos hecho y estoy plenamente convencido de que esto será decisivo para poner orden por fin en este sector y a los controladores aéreos.

Termino. **(Rumores.)** Sí, termino. Respecto a los portavoces de los grupos que han intervenido apoyando, pero que han introducido el debate —será otro el momento de hacerlo— sobre el modelo aeroportuario, sobre el modelo en general de navegación aérea, debo hacerles simplemente una reflexión que seguramente esta Cámara va a entender. Yo respeto todas las interpretaciones que puede haber sobre las causas de fondo de la crisis que hemos vivido. Para mí están claras: los privilegios excesivos mantenidos durante años son difíciles de erradicar. Hay que tener mucha determinación y mucho valor. **(Rumores.)** Sí, lo cómodo es seguir como estaba. Cuando decides erradicar los privilegios, las reacciones de los privilegiados suelen ser como las que hemos vivido, pero esa reacción nunca la debe consentir el poder democrático. Quería decir algo en relación con el debate sobre el modelo de gestión aeroportuaria. Situaciones semejantes a la que hemos vivido el pasado fin de semana con los controladores aéreos se han producido en muchos países y con distintos modelos. No voy a invocar Estados Unidos, no voy a invocar Brasil, no voy a invocar Francia, no voy a invocar Gran Bretaña; algunas de esas situaciones han tenido respuestas parecidas, aunque con una crisis en el sistema aeroportuario prolongada durante más días que en España. En mi opinión, no estamos ante un problema de modelo aeroportuario; es otra discusión. ¿Es mejorable? Seguro. No estamos ante una discusión de privatización o no, porque eso no estaba en la agenda de los controladores; no. Yo puedo entender —cómo no— que se esté en contra de privatizar el 49 por ciento de AENA, por supuesto; hasta puedo entender que haya muchos trabajadores de AENA que desde una perspectiva progresista puedan estar en contra, pero no me voy a crear para nada, desde donde vienen, después de los comportamientos que han tenido y del régimen que han mantenido, que a los controladores, o a la mayoría de los controladores, a sus representantes, les preocupe en nada la privatización. Lo que les preocupa es su estatus, su poder, sus privilegios, los que han tenido durante tantos años. Eso es lo que les preocupa, que ahora se les ha terminado porque eso es lo que debemos hacer entre todos.

Por último, se ha requerido algún dato concreto que me parece interesante que la Cámara conozca. Se ha

invocado lo que ha pasado, la evolución en los últimos diez o quince años del tráfico aéreo en nuestro país y el número de controladores. Sería bueno que se viniese a este debate con los datos bien estudiados y precisos. Año 1999, ratio de operaciones por controlador 766 al año. Año 2010, ratio de operaciones por controlador 708 al año. ¿Por qué pasa esto? Porque en el año 1999 había 1.641 controladores y en el año 2010 hay 2.418. Por tanto, ¿ha aumentado el tráfico aéreo? Sí. Pero ¿han aumentado los controladores aéreos? Sí, en igual proporción o casi algo más, que tienen que realizar menos operaciones al año, que la ratio de operaciones es menor. Por tanto, no están más sobrecargados de trabajo, en absoluto. No defendamos aquí a quienes no han querido acatar la ley, no hagamos defensas injustificadas ni infundadas, por favor. **(Aplausos.)**

Segundo dato que me parece importante y que ha sido reclamado. Formación y puesta en funcionamiento de los medios para poder tener más controladores, tal y como la Cámara debatió y aprobó en su día con las reformas legislativas y con la denuncia del convenio. Debo recordar que la formación y las torres de control se han abierto ya a la liberalización. **(El señor Llamazares Trigo pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí otra. Se ha hecho de acuerdo con la ley aprobada. Se están homologando centros para realizar la tarea de formación de los controladores y, como es natural, se sacarán a concurso todos los que sean necesarios. Además, el nuevo modelo separa ya la navegación aérea de la gestión de los aeropuertos, con la creación de la sociedad mercantil. Digo esto porque este ha sido otro de los temas que se ha planteado. Por supuesto, el Gobierno, a través de AENA y de esa nueva política de más formación, intentará que el número de controladores se incremente —llevamos meses trabajando en esa dirección—, también el número de controladores del ámbito militar disponibles, aunque debo recordar a sus señorías que una cosa es formar y obtener un título de controlador y otra es la habilitación concreta para el ejercicio de una función en una torre o un centro de control. Debería conocerse este extremo. Todo el procedimiento hasta la tarea efectiva y que alguien pueda realizar las funciones de controlador en Barajas, en Torrejón o en el aeropuerto de Málaga es algo más complicado que la simple formación y la simple puesta en disposición para nuestro sistema. El Gobierno es consciente de que el estado de alarma es una medida extraordinaria, pero solicito a la Cámara que evalúe si la situación de la que venimos —no solo la vivida el día 3, sino la que venimos padeciendo con la actitud de los controladores y las facultades y poderes que han tenido— no es una situación extraordinaria. Como dice la sentencia de la Audiencia Nacional: excepcional, intolerable para el poder público, un régimen de negociación colectiva desconocido. El Gobierno trabaja, como lleva haciéndolo desde hace meses, para cambiar este estado de cosas. Debo decir a la Cámara que la intención del Gobierno es mantener el estado de alarma, y en su caso pedir la prórroga, en

función del análisis de la seguridad y tranquilidad que debe tener el Gobierno, a quien corresponde, en primer lugar, el mantenimiento de los servicios públicos esenciales, y eso va a estar garantizado. No vamos a estar en estado de alarma ni un día más ni un día menos de lo que necesiten este país y los ciudadanos, para que estos que circulen libremente y sin riesgo alguno de ser chantajeados por los controladores aéreos o por la mayoría de ellos. Ni un día más, pero ni un día menos.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

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

Tiene la palabra don Mariano Rajoy.

El señor **RAJOY BREY**: Señor presidente, señoras y señores diputados, quisiera comenzar mi intervención diciendo que en relación con la actuación de los controladores comparto las palabras que ha pronunciado el presidente del Gobierno, que son las mismas que yo pronuncié en la primera de las intervenciones que he tenido en el día de hoy en esta Cámara. Quiero recordar también al presidente del Gobierno que el Partido Popular le ha apoyado; le ha apoyado en privado, como usted muy bien sabe, y le ha apoyado en público. **(Rumores.)** Y le ha apoyado porque usted llevó las cosas a tal situación que no tenía una alternativa distinta a hacer lo que hizo en ese momento para que la gente pudiera viajar, aunque fuera con enormes retrasos. Le hemos apoyado, y eso que un miembro de su Gobierno —como recordaba aquí el señor Duran, y yo lo agradezco— acusó al Partido Popular de haberse reunido con los controladores para organizar lo que ocurrió este fin de semana; a pesar de eso, señor presidente del Gobierno. Y desde luego no hemos hecho, como yo he recordado aquí en mi primera intervención, lo mismo que en una ocasión en que el problema fue infinitamente menor hizo el señor Pérez Rubalcaba con un ministro de Fomento del Partido Popular en el año 1999. A pesar de todo eso, le hemos apoyado porque el interés general sin duda alguna prima por encima de cualquier otra consideración. Pero una cosa es que apoyemos esa decisión —que no le quedó a usted más remedio que tomar porque usted nos llevó hasta ahí— y otra cosa distinta es que yo o mi grupo parlamentario apoyemos lo que han hecho ustedes a lo largo de todos estos meses y años. Señor presidente del Gobierno, ustedes no hicieron nada en seis años. Habla usted del convenio de 1999, dice usted que es lo de menos. El convenio de 1999 reproducía el estatuto del año 1992, apoyado por un Gobierno socialista **(Aplausos.)** Y eso es lo de menos, efectivamente. **(Rumores.—Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio.

El señor **RAJOY BREY**: Lo de más es que ese convenio terminó en el año 2004 y en el año 2005 no hicieron

nada, y en 2006 no hicieron nada, y en 2007 no hicieron nada, y en 2008 no hicieron nada y en 2009 no hicieron nada. Eso es lo que hizo este Gobierno, nada. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!)** Además quiero recordarle, señor presidente del Gobierno, que mientras el Partido Popular gobernó se sacaron a convocatoria más de 1.000 plazas de controladores y en los seis años y medio que lleva usted en el Gobierno sacaron a convocatoria 150 plazas de controladores. **(Aplausos.)** Señor presidente del Gobierno, en el año 1999 en AENA operaban 1.685.000 vuelos y en el año 2007 llegaron a operar 2,5 millones de vuelos. En consecuencia, las horas extraordinarias pasaron de 676.000 en el año 2003 a 1.180.000 en el año 2009, y mientras tanto ustedes no hicieron nada. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!)** Luego trajeron a esta Cámara el real decreto-ley del mes de febrero, que nosotros apoyamos, señor presidente del Gobierno. Tuvo usted nuestro apoyo y el de la inmensa mayoría de los miembros de esta Cámara. Después, el señor ministro de Fomento se dedicó a hacer lo que hace habitualmente, que es hablar del futuro que nunca llega. Se veía venir lo que pasó; pedimos dos veces la comparecencia del ministro de Fomento en esta Cámara y las dos veces se negó a comparecer, él sabrá por qué, y al final pasa lo de siempre, actúan el último día —como siempre—, no avisaron a nadie, en un puente, en uno de los momentos del año donde más personas cogen un avión. Ustedes dañaron al conjunto de los ciudadanos por su actuación inicial y luego los que hicieron el daño de verdad sin duda alguna fueron los controladores. Después sacaron tres decretos ¡es que no tenían previsto nada, señor presidente! uno a mediodía, otro por la tarde y otro al día siguiente. Eso es lo que yo le digo a usted, señor presidente del Gobierno, desde un apoyo a una decisión que sin duda alguna era difícil, pero la primera obligación de un gobernante es gobernar y usted lo deja todo para el último día, y así pasa lo que pasa y así los ciudadanos quedan en la situación en la que quedan.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

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

Señor Duran, tiene la palabra.

El señor **DURAN I LLEIDA:** Gracias, señor presidente.

Voy a aprovechar este turno de réplica para enfatizar la posición de Convergència i Unió, en primer lugar, como dije antes, sin ningún tipo de matiz ni atenuante ni mucho menos eximente, para condenar la actitud de los controladores. Lo dije y lo repito. El señor presidente ha hablado de no utilizar esto políticamente. Convergència i Unió ni ha utilizado ni utilizará políticamente esta actitud.

Segundo. Se ha hablado también del derecho de huelga o de la huelga. Ciertamente, señor presidente, no estamos ante una huelga, estoy completamente de acuerdo, de hecho nunca —y eso es muy significativo—

este colectivo ha hecho uso del derecho legal de huelga, sino que siempre ha intentado resolver sus problemas y sus reivindicaciones chantajeando al gobierno de turno, en vigiliadas de épocas extraordinarias, sea Semana Santa, navidades, un puente o las vacaciones de verano. Ustedes, por tanto, han hecho —lo he dicho antes y lo repito— lo que esperaban los ciudadanos, los ciudadanos rehenes de la actitud de los controladores. Lo han hecho bien en este punto concreto, la respuesta ha sido positiva, y punto.

Tercero. Estado de alarma. Ratifico nuestra posición en torno a nuestra presunción respecto a la constitucionalidad plena de la medida. En lo que hace referencia a la militarización, ya dije antes que esta puede ofrecer más dudas jurídicas, no obstante, este grupo parlamentario, ateniéndonos simplemente a lo que es Constitución, a lo que dice la Ley de 1981 y también al Código Penal, estimamos que la medida es correcta. Admito que pueda haber otras interpretaciones jurídicas; la mía, sinceramente, es la que le acabo de exponer.

Cuarto. El conflicto —reitero— no está resuelto, el Gobierno no ha gestionado suficientemente bien el conflicto, aunque también es cierto que es la primera vez que un gobierno se atreve a limitar y a recortar los privilegios y por tanto los salarios de este colectivo y las horas extraordinarias.

Quinto. Me habla usted de homologación, a la que yo antes hice referencia, diciendo que esto está resuelto. Es cierto, pero también hay que saber que si bien se ha liberalizado, y por tanto alguien más que no sea exclusivamente AENA puede homologar títulos, lo cierto es que AENA hace todo lo posible y lo imposible para intentar que aquellos centros o aquellas academias que están en la voluntad de homologar títulos tengan todas las dificultades para no poder hacerlo. Eso es lo que está haciendo AENA, impedir tanto como puede, que otras instituciones puedan homologar esos títulos.

Sexto. El problema de fondo, señor presidente, sigo insistiendo en que, a nuestro juicio, sigue ligado al modelo de gestión aeroportuaria. Claro que es cierto que muchos otros países, con modelos de gestión distintos, han tenido también un problema de este tipo, pero lo han resuelto, y nunca lo han hecho mediante un estado de alarma y menos mediante una militarización. Por tanto, sigo pensando, sigo creyendo, seguimos opinando, que hay que abordar el problema de la gestión aeroportuaria en este país. ¿Es otro debate? Sí, pero va muy a caballo de lo que estamos debatiendo en el día de hoy. Como dije antes, mantener un sistema de gestión aeroportuaria sujeto a las rigideces del aparato estatal y del poder de los cuerpos centrales es algo inviable que nos abocará permanentemente a un conflicto como hemos visto, no desde estos últimos meses ni desde estos últimos años, sino desde la historia de la democracia. De una vez por todas, señor presidente —tiene una oportunidad ahora y al mismo tiempo hay una necesidad—, debe resolverse el actual sistema de gestión centralizado que significa AENA.

Muchas gracias, señor presidente.



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

Señor Erkoreka, tiene la palabra.

El señor **ERKOREKA GERVASIO:** Gracias, señor presidente.

Señor presidente del Gobierno, creo que el debate de hoy prácticamente se ha agotado. Se ha dicho todo lo que había que decir, todo lo que estaba sobre el tablero y todos los integrantes de la Cámara estamos en disposición de los datos e informaciones claves para poder tener un juicio al respecto. De aquí cabe extraer tres conclusiones claras. Primero, que nadie apoya al colectivo de los controladores. Se han escuchado en la sesión de hoy epítetos que probablemente nunca antes se habían oído con respecto a otro colectivo, todos muy rotundos, muy condenatorios e inequívocamente descalificadores del colectivo, aun cuando como efectivamente se ha precisado con acierto no sea del todo justo homologarlos a todos en la conducta porque ha habido excepciones. Segundo, que algunos todavía tienen reticencias con respecto a los fundamentos jurídicos de la medida adoptada y sobre su pertenencia, pero la mayoría le ha prestado un aval y un respaldo que creo que no se puede poner en cuestión. Y tercera conclusión, que los dos grandes partidos de la Cámara siguen debatiendo sobre quién tiene la culpa remota sobre el origen de esta iniciativa, que no sabemos si el primer convenio fue de 1999, de 1992, de 2004 o del siglo XIX. Pero esto forma parte del guión, sabemos que esto subsistirá *per saecula saeculorum*.

Dicho esto, el debate ya ha concluido, se ha agotado y ahora tenemos que mirar al futuro inmediato y al futuro lejano. El futuro inmediato es la prórroga de esta iniciativa. Se ha declarado el estado de alarma y como usted bien sabe esto, por prescripción constitucional, tiene una limitación temporal de quince días. ¿Tiene previsto de verdad prorrogar el estado de alarma? Si tiene previsto hacerlo, vaya preparando la información y llevando a cabo las gestiones necesarias para que la Cámara esté al tanto cuando se plantee el momento de someterlo a su consideración porque la primera declaración del estado de alarma ha podido hacerla sin necesidad de un acuerdo previo de la Cámara pero para la segunda, para la prórroga, le hace falta como antes le decía el acuerdo previo y expreso. Segundo, con respecto al futuro lejano, usted nos ha hablado de una serie de medidas que está adoptando ya el Gobierno en relación con el colectivo, su formación, las plantillas, los sistemas retributivos. Esto sí hay que hacerlo sin demora y de la manera más consensuada posible dentro de la Cámara, bien en Pleno o bien en Comisión, para que el marco que vaya a definirse de cara al futuro para este colectivo laboral cuente con el respaldo unánime o lo más amplio posible de la Cámara y contemos con un colectivo de controladores que esté homologado a nivel europeo y que no nos someta periódicamente a estas tensiones.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra don Joan Ridao.

El señor **RIDAO I MARTÍN:** Gracias, señor presidente.

Señor presidente del Gobierno, sobre el estado de alarma y su eventual prórroga ya está casi todo dicho. Insisto en que nosotros juzgamos como oportuna aquella medida aunque sea dudosa constitucionalmente, pero insisto también en que ahora está totalmente injustificada, y además puede volverse en contra de este Gobierno como un auténtico bumerán si el Gobierno decide continuar sobreactuando; solo hay que ver las explicaciones histriónicas que ha dado usted desde esta tribuna en el turno de réplica. Perdone que insista, señor presidente, pero sigue usted omitiendo de forma clamorosa el principal problema. Dice que no es el debate; sí, sí —y perdone que insista—, este es el debate. Usted quiere teñirlo todo de humo y nos dice que no es solo una huelga o un conflicto laboral, es un problema de desobediencia. También lo es, pero básicamente es un problema de modelo, y es un problema de modelo porque, entre otras cosas, el colectivo de controladores contribuye en su parte proporcional a la insostenibilidad del actual modelo de gestión aeroportuaria. Repito, el problema es de modelo, señor presidente, no se haga trampas al solitario, porque la proyectada privatización de AENA tendrá que superar más obstáculos que ese desbocado coste de los controladores de la navegación aérea o su eventual actitud insurrecta como colectivo. El problema son los 10.000 millones de déficit que arrastra AENA, los 300 millones anuales de intereses solo de pago de la deuda; el problema es un modelo desastroso como el actual de monopolio centralista contrario a las mínimas reglas de la competencia. Además, permítame que le diga, es un nuevo bofetón al conjunto del catalanismo político que, como usted sabe, desde hace mucho tiempo, incluso desde la época del debate estatutario, viene reclamando al Gobierno un modelo de gestión descentralizado, competitivo y autónomo que permita que el aeropuerto de El Prat deje de ser lo que es hoy, que ejerce un papel de triste alimentador de un *hub* transoceánico como es el aeropuerto de Barajas. El problema, insisto, es la cerrazón de este Gobierno, el cálculo egoísta y centralista de algunas castas del poder central, del tándem AENA-Iberia, tanto monta, monta tanto. Ustedes mismos sabían desde hace tiempo que el conjunto de partidos catalanistas en esta Cámara iban a ser beligerantes con esta cuestión, educadamente beligerantes, señor presidente del Gobierno.

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

Don Gaspar Llamazares tiene la palabra.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señor presidente.

Señor presidente del Gobierno, parece usted obviar, con eso de ponernos a todos del otro lado, que hemos coincidido todos en rechazar las acciones injustificables de los controladores. No todos los que discrepamos de usted somos controladores, se podría decir; no todos los que discrepamos estamos coincidiendo con los controladores sino que criticamos, todos, la acción de los controladores. Segundo, usted, señor presidente, nos ha dicho que la forma de garantizar la normalidad actual es prorrogar la alarma. Es una contradicción en sus términos. La alarma prorrogada no es alarma, la alarma prorrogada puede ser un estatus de excepción pero no es alarma, será otra cosa, y la alarma vacacional tampoco es alarma, señorías. Por tanto, querría que el presidente del Gobierno me dijera algo distinto a que la única solución a esta crisis es la militarización, que hubiera una solución y una alternativa normalizada y una alternativa que tenga futuro. Tercero, los privilegios. Señor presidente del Gobierno, el señor Botín estará temblando en estos momentos. Su proclama sobre cómo acabar con los privilegios —me imagino que incorpora una reforma fiscal, me imagino que también lucha contra excesivos sueldos en la Administración pública— le está provocando al señor Botín, a los registradores de la propiedad, a todo tipo de profesiones, un sarpullido en estos momentos porque se imaginan que usted va a aplicar eso de Robin Hood. Yo, como le he visto actuar, sencillamente no me lo creo. Por último, tengo en mi sector la experiencia de las privatizaciones, y una concreta, la privatización de las especialidades médicas. ¿Sabe lo que han aportado? Dos nuevas especialidades: los médicos de papá y los médicos católicos. Tenga usted cuidado, no vaya a privatizar a los controladores y tenga usted problemas las fiestas de guardar.

Muchas gracias.

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

¿Desea el señor presidente del Gobierno hacer uso de la palabra? (**Asentimiento.**) Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Brevemente, señor presidente, para hacer alguna puntualización y una consideración de carácter general.

La puntualización tiene que ver con la pertinencia de la medida y la constitucionalidad. A juicio del Gobierno no hay duda respecto a la constitucionalidad. La literalidad de la ley orgánica y de la regulación del estado de alarma, excepción y sitio no puede conducir al absurdo, y al absurdo nos llevaría pensar, como por algunas de sus señorías se ha dicho, no en el turno de réplica, que no se produce la concurrencia exigida cuando se trata de la afectación de los servicios públicos esenciales; y al absurdo nos conduciría —en otro punto

del litigio que hay sobre la interpretación en el ámbito del derecho, en el ámbito normativo— decir que el reconocimiento que hace la ley orgánica del estado de alarma, excepción y sitio y el reconocimiento y regulación que hace el Código Penal Militar, ambas leyes constitucionales, ambas leyes orgánicas, no permitiera la decisión de militarizar o movilizar a empleados públicos. Sería que el legislador orgánico ha previsto dos posibilidades o dos situaciones para regular momentos diferentes de lo que es la movilización; uno, la facultad de movilización, y otro, el régimen penal para que no se pudieran aplicar nunca. Sencillamente es insostenible y no está referido por tanto únicamente al estado de sitio, no hay ninguna incompatibilidad con lo que establece la Constitución.

En segundo lugar, un ejemplo con tinte más de calado político o ideológico, mezclando las privatizaciones. En este caso no estamos actuando contra trabajadores de los más humildes de este país, no, estamos actuando contra los privilegios de trabajadores que tienen un estatus de los mejores de este país. No son Botín, por supuesto, pero están en el nivel con mejor consideración, con mejor retribución, con mejor jornada, con más derechos de los que uno pueda imaginar. Me sorprende que algún portavoz no se haya referido y no haya puesto más atención o al menos invocado y reflexionado sobre la sentencia de la Audiencia Nacional a la que he hecho referencia.

Señor Rajoy, el convenio de 1992 y el convenio de 1999 tienen diferencias notables. En el convenio de 1999 se incorporan diferencias de calado. Gran parte de la organización del trabajo —hecho inédito en nuestro marco laboral— se cede de la empresa a los controladores. Esto es inédito y esto está en el convenio de 1999, que no estaba en el de 1992. (**Rumores.**) Segundo, se firma ese convenio con una jornada de trabajo insuficiente para el servicio. (**Un señor diputado: La misma que había.**) Se detectó a poco más de un mes de estar en vigor, de ahí que ese convenio tuviera que ser adaptado a través de acuerdos modulares de prolongación de jornada, que además de añadir la jornada extraordinaria y voluntaria fijó un valor de casi tres veces superior a la hora ordinaria, y esta es la causa fundamental del incremento desmesurado de la tarifa de ruta de 2000 a 2004 del 60 por ciento; el 60 por ciento de aumento de la tarifa de ruta. (**Aplausos.**) Por tanto, sí hay diferencia. Pero fíjese, lo más importante no es si hay diferencia o no entre el convenio de 1992 y el de 1999. Todos los ciudadanos de este país saben ya desde el congreso de la UCD del año 1981 que se tuvo que suspender por una huelga de controladores. Todo el mundo sabe que los sucesivos gobiernos han tenido que soportar, y los ciudadanos doblemente, actitudes de los controladores que, como se ha dicho aquí, nunca han convocado una huelga conforme al ordenamiento; han provocado retrasos, han provocado suspensiones, han provocado mucho daño y malestar a los ciudadanos, y todos los ciudadanos han vivido que todos los gobiernos —fíjese, con más o

menos autoridad o capacidad para tomar decisiones—han ido bandeando la situación y aguantando hasta que ha llegado un ministro, y tengo que decirlo aquí públicamente... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Un ministro que se llama José Blanco y ha dicho: Esto es intolerable. **(Rumores.—Aplausos.)** Todos los gobiernos y todos los ministros han ido bandeando la situación en muchas ocasiones teniendo que aceptar las cosas que provocaban los controladores aéreos con unas retribuciones, situación de trabajo y convenios inasumibles. Un ministro, que es José Blanco, que en la primera conversación a los pocos días de ser ministro de Fomento me trajo un informe exhaustivo sobre la situación y dijo: Esto es intolerable. Recuerdo que le comenté que eso iba a ser un conflicto y una batalla dura, y él me contestó: Lo sé, presidente, pero estoy dispuesto a asumirlo porque no puedo tolerar que haya tantos trabajadores en este país con las condiciones laborales que tienen y que los controladores aéreos tengan estas condiciones laborales y utilicen el chantaje que utilizan. **(Aplausos.)** Esa es la única diferencia. Usted llama a eso imprevisión, pero si tuviera el valor político de la sinceridad, que también es bueno dentro de lo que significa la confrontación natural entre fuerzas políticas, solo en esta ocasión, fíjese —no se lo he dicho nunca—, si ese valor de la sinceridad hubiera presidido sus palabras, su apoyo hubiera sido mucho más claro, nítido y contundente a las medidas del Gobierno. Usted ha sido Gobierno y sabe lo que ha sido el chantaje casi permanente de los controladores, la cesión que se ha tenido que hacer por parte de todos los gobiernos hasta que ha llegado el momento de decir basta. Esto es bueno para los ciudadanos, es bueno para el Estado y es circunstancial quién esté en el Gobierno; será mejor aún para los futuros gobiernos y si alguien que espera ser futuro gobierno de este país lo ponderara, lo valorara y tuviera esa capacidad de juicio objetivo más ponderado y más sensato diría en esta ocasión, aunque solo sirva como excepción, que el apoyo es claro y contundente y no voy a pedir ninguna explicación más ni a decir que si hubo con el decreto-ley provocación o algo que se parezca. Por cierto, he explicado el *iter* del decreto-ley y las razones y nadie ha podido decir nada porque es sólido el argumento que se ha expuesto aquí de por qué ese decreto-ley, pero si alguien tuviera esa visión, que

hubiera subido aquí y hubiera dicho que el apoyo es completo y que no iba a dar ni un solo argumento que sirviera para la defensa de los que no tienen razón. ¡Ojo! Se ha dicho que si tuvieran alguna razón la hubieran perdido. Por supuesto, eso es evidente, con lo que hicieron, abandonar su puesto de trabajo a quienes les corresponde controlar el espacio aéreo de una manera masiva y coordinada. Claro, si la hubieran tenido, pero es que además hay que añadir que no tenían razón. No tenían razón porque la razón estaba del lado de quienes, como esta Cámara, había aprobado un nuevo marco jurídico, un nuevo marco de trabajo, un nuevo marco laboral para que las cosas fueran sensatas y racionales y se acabara el estado de excepción. Habrían perdido toda la razón, por supuesto, después de lo que hicieron, pero es que además no la tenían, por eso podemos, con mucha confianza, tranquilidad y sentido de la responsabilidad, decir que, a pesar de que se llame estado de alarma, lo que ha generado el decreto llamado de estado de alarma es tranquilidad para los ciudadanos porque saben que el Estado puede responder ante una situación de chantaje y garantizar el servicio público. **(Aplausos.)** Por tanto, decreto de alarma para dar tranquilidad a los ciudadanos de que nadie va a chantajear a este país, no al Gobierno, a este país, a la democracia de este país. Tranquilidad y, por supuesto, la alarma solo para aquellos que no cumplan el respeto a las leyes democráticas y al orden público constitucional, para aquellos que intenten disfrazar con conflicto laboral lo que no ha sido un conflicto laboral, para aquellos que no acepten perder privilegios exorbitantes frente a las decisiones democráticas de un Gobierno democrático y de un Parlamento democrático. Para esos es la alarma y la tranquilidad para la inmensa mayoría de los ciudadanos.

Muchas gracias. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista, puestos en pie.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

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

El Congreso de los Diputados ha cumplido con las obligaciones que impone el artículo 116 de la Constitución respecto de la declaración del estado de alarma.

Se levanta la sesión.

**Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.**



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**