

DOSSIER DE PRENSA 3 DE DICIEMBRE DE 2012

Hace dos años que los responsables de AENA procedieron al cierre del espacio aéreo español. A día de hoy, todavía hay procesos judiciales abiertos donde se ha puesto de manifiesto la realidad de lo ocurrido en 2010.

A continuación se resumen, cronológicamente, los hechos acaecidos y se sustentan con informaciones publicadas en prensa desde el 2009 hasta hoy.

ÍNDICE:

- 2009 – Comienzos 2010. Inicio del conflicto y campaña de desprestigio2
- Febrero – Octubre 2010. RD 1/2010, campaña de acoso y modificación de jornada laboral.....4
- Finales Noviembre 2010. Se pone de manifiesto que AENA y Fomento han establecido una jornada laboral insuficiente8
- 3 Diciembre 2010. Cierre del espacio aéreo sin justificación técnica10

APÉNDICE:

- Incremento de horas en un año..... 13
- Legislación durante 201014

2009-COMIENZOS 2010. INICIO DEL CONFLICTO Y CAMPAÑA DE DESPRESTIGIO

AENA se encuentra en situación financiera muy delicada con una deuda de 12.000 millones de euros derivada fundamentalmente de una política de infraestructuras caótica. Durante los últimos años se han construido numerosos aeropuertos cuya gestión resulta altamente deficitaria por la ausencia de tráfico aéreo como los de León, Burgos, Huesca, La Rioja, Lérida, etc.

En aquellos momentos para solventar la situación descrita se sospechaba de la posible privatización de AENA con su consiguiente saneamiento reduciendo los costes laborales –hecho que a día de hoy ha quedado refrendado.

EL MUNDO, 26 NOVIEMBRE DE 2012

"AENA alienta a sus empleados a acogerse al ERE porque el ajuste será más duro. "Mejor ahora que dentro de dos meses" –según circular del gestor de aeropuertos del Ministerio de Fomento)".

Mientras tanto, AENA empieza a orquestar una **campaña de desprestigio**

6 OCTUBRE DE 2009 | [ELMUNDO.ES](#)

Blanco pretende plantar cara a los controladores

• «La deuda de AENA alcanzará un récord de 12.000 millones de euros en 2010» • «El problema principal es el alto sueldo de estos trabajadores».

«La secretaria de Estado indicó que las inversiones previstas en AENA para el próximo año, un total de 1.853 millones de euros, (...). En 2010, AENA actuará sobre 23 edificios terminales de aeropuertos (entre construcción de los nuevos y ampliaciones), en la construcción de 8 nuevas pistas de vuelo y en la instalación de 8 sistemas ILS (Instrumental Landing System)».

22 DICIEMBRE 2009 | [CincoDías.com](#)

• «USCA envió una carta a AENA en la que asegura que ha realizado “una valoración operativa” para la Navidad y ha detectado que por “imprevisión y errores en la imprevisión de la empresa a la hora de determinar las configuraciones operativas, pueden producirse problemas en algunas dependencias debido a la escasez de controladores».

«AENA, por su parte, ha contestado a los controladores que ha constatado que las programaciones hechas para el mes de enero se han hecho con los mismos criterios que las de diciembre, “porque existe un nivel similar de operación”. Por ello, “agradecen a los controladores el ofrecimiento de hacer horas extra”, pero mantienen el programa inicial».

contra los controladores aéreos basada fundamentalmente en:

- **Falseo de los datos de productividad de los controladores aéreos españoles**
- **Infra dotación de personal controlador en las dependencias de control para originar retrasos e imputar huelgas de celo a los controladores.** En las navidades de 2009 AENA –ente público encargado de distribuir los turnos de los controladores– programa menos profesionales de los necesarios para cubrir el tráfico aéreo. Ese hecho ocasiona demoras en los aeropuertos españoles, con el consiguiente perjuicio a los pasajeros y el daño a la imagen de los controladores.

El 1 de marzo de 2010, USCA gana la demanda contra El Mundo por esta información y el diario es obligado a rectificar. La sentencia número 39 del Juzgado de 1ª Instancia número 21 de Madrid recoge “no haber faltado ningún controlador a trabajar de forma repentina o inesperada, ni mucho menos a causa de resaca”. (...) “Porque fue la deficiente organización de AENA siendo los turnos deficientes, responsabilidad de AENA y no de los controladores”.

31 DICIEMBRE 2009 | CincoDías.com

AENA pide a los controladores que hagan horas extras en Madrid

«Lo que para el sindicato de los controladores aéreos es una contradicción en sus mismos términos con la política que “ha pregonado AENA en los últimos días”, para fuentes oficiales del ente público “es una forma de hacer frente a las bajas de controladores que ya sabemos que habrá los días críticos de fin de año y Año Nuevo”».

«(...) USCA alude a la pésima programación de AENA que, “una vez más, ha errado en su planificación y se ha encontrado con que necesita más controladores aéreos de los que había precisado inicialmente. E intenta ahora cubrir el expediente acudiendo a una contradicción (...) Ofrece más dinero a quienes acusan de ganar ya mucho y ser absolutamente insolidarios con la situación económica de AENA, del sector aéreo y del país”».

2 ENERO 2010 | [ELMUNDO](http://ELMUNDO.com)

La resaca de cinco controladores deja a Barajas sin la mitad de sus pistas

«El de ayer debería haber sido un día tranquilo en Barajas. Con un 30% menos de vuelos de lo habitual, al ser viernes y festivo, la jornada no presentaba dificultades. Hasta que cinco controladores aéreos no se presentaron en su puesto de trabajo en el turno de mañana y los peores temores del Gobierno a una ‘huelga encubierta’ se materializaron».

«Hasta el día 5 de febrero se continúan publicando informaciones de esta índole en diversos medios de comunicación»

30 ABRIL 2012 | ABC

AENA falseó en 2010 los datos de la productividad de los controladores

«Documentos internos demuestran que envió a Eurocontrol estadísticas erróneas a sabiendas».

«La documentación a la que ha tenido acceso ABC demuestra que el dato fue manipulado: AENA incluyó horas de controladores fuera de sala, en cursos de formación y de guardia a la espera de ser llamados, además de controladores con licencia pero sin habilitación. Eurocontrol, que supervisa estos baremos a nivel europeo, llamo la atención a AENA».

FEBRERO – OCTUBRE 2010 . RD 1/2010, CAMPAÑA DE ACOSO Y MODIFICACIÓN DE JORNADA LABORAL

5 de febrero: Real Decreto 1/2010 modifica unilateralmente las condiciones laborales de los controladores e invalida el primer convenio, hecho sin precedentes en la historia de las relaciones laborales en España. A pesar de que dicho decreto aumenta significativamente la jornada laboral obligatoria hasta la 1750 horas anuales (muy por encima de la jornada de países europeos) y disminuye los tiempos de descanso, no se realizan los preceptivos estudios de prevención de riesgos laborales ni de seguridad para el tráfico aéreo.

Posteriormente la ley 9/2010 de 14 de abril fija definitivamente la jornada de los controladores aéreos en 1670 horas anuales más 80 extraordinarias.

A lo largo de los meses siguientes se producen hasta 28 cambios legislativos. **Al amparo**

de dicho marco normativo se producen por parte de AENA numerosas irregularidades operativas así como situaciones de abuso y acoso laboral que son sistemáticamente denunciadas por los controladores en ante autoridades laborales y aeronáuticas (AESA). En el ámbito europeo USCA también denunció esta situación ante la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo (PETI). En la actualidad hay abierta una investigación de la Comisión Europea por estos hechos.

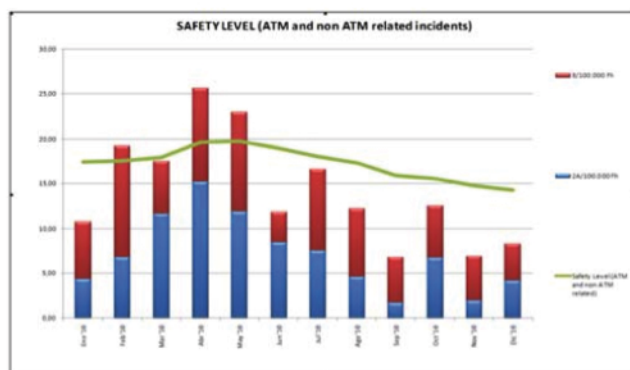
El resultado de esta gestión por parte de AENA se refleja en El informe público **Performance Review Report** de Eurocontrol. El mismo refleja:

- Un **aumento desproporcionado de incidentes graves de seguridad.**

AENA is committed to maintain the highest levels of safety in the Spanish Airspace, minimizing the impact of ATM in the global safety level. In line with this principle, AENA has defined two safety indicators. One, using all incidents (Weighted Safety Indicator) and the other using only the ATM related incidents (ATM Weighted Safety Indicator).

In 2010, the total number of incidents was 1085, with 47 severity A incidents and 95 severity B. With these figures, the 2010 WSI value is 14,27 and the ATM WSI value is 13,23. It is remarked that in 2010 no accidents with ATM contribution happened in Spain.

(Source: AENA communication)



ESARR 2 severity classification.

(Source: AENA communication)

ANSP-País	Cuasi-colisiones	Incidentes graves	Total
AENA-España	47	95	142
NATS-Reino Unido	0	0	0
NAV-Portugal	1	4	5
MUAC	0	2	2
HCAA-Grecia	---	---	11
FINAVIA-Finlandia	0	0	0
DSNA-Francia	14	18	32 (casi 1 millón más de aviones; 4.4 veces más incidentes)
DFS-Alemania	4	3	7

Fuente: Eurocontrol

Se producen 47 cuasi-colisiones aéreas en el espacio aéreo español. (Según la normativa europea de seguridad aérea: Incidentes de Seguridad Muy Graves (Severidad A), cuyas circunstancias indican que casi ocurrió un accidente), y

- un **aumento de las demoras** (Desde finales de febrero de 2.010, justo tras

31 MAYO 2011 | ABC

Documentos internos de AENA reconocen falta de controladores en los aeropuertos

- «Podemos hacer todos los ejercicios imaginativos que queráis, pero se nos va a acabar viendo el plumero» admite el director de operaciones».

«Procede entonces a una enumeración donde detalla la reducción en supervisores, en número de sectores abiertos de noche y el acortamiento de los plazos de instrucción, así como las medidas de flexibilización del espacio aéreo».

29 SEPTIEMBRE 2011 | ABC .ES

Los controladores advierten que en 2010 se produjeron 47 «cuasicolisiones»

«La Asociación Profesional de Controladores de Tráfico Aéreo (Aprocta) ha denunciado que el deterioro de la seguridad, como resultado de las modificaciones normativas llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento, hizo que el año pasado se produjeran 47 «cuasicolisiones» de aviones en España, según los datos de Eurocontrol, la Agencia Europea de Seguridad Aérea. «Estos datos son alarmantes; el desfase que existe entre España y sus vecinos europeos es de escándalo», indicó el portavoz de la organización, Fernando Marián».

«Los datos contrastan con los registrados por otros países miembros de la Unión, como Francia (14), que tiene 1,5 millones más de vuelos que España; Alemania (4), Portugal (1) o Reino Unido, donde no se registró incidente alguno».

la aprobación del RD 1/2010, la posterior Ley 9/2010 y la reprogramación de turnos y capacidades que lleva a cabo AENA, los retrasos en España se disparan hasta alcanzar su máximo histórico en julio de 2.010, rozando los 850.00 minutos de demora entre los centros de control de Madrid, Barcelona, Palma y Canarias. En la suma total de minutos de demora de esos 4 centros se observa un incremento del 240% del año 2.009 al año 2.010). El coste para las compañías aéreas de estas demoras supera los 600 millones de euros. (Eurocontrol estima el coste para las compañías en 80 euros el minuto de demora).

Estos informes de Eurocontrol ponen de manifiesto que España es líder en Europa en demoras y en número de incidentes graves de seguridad aérea.

CAMPAÑA DE ACOSO:

A lo largo de 2010 y 2011, se suceden numerosos atropellos por parte de AENA a los trabajadores (negación de permisos por guarda legal o fallecimiento, bajas de enfermedad, turnos de trabajo de 28 días, denegación permisos de lactancia, servicios forzosos en días libres avisados con horas de antelación, etc).

17 NOVIEMBRE 2012 | EL MUNDO

Condenan al jefe de la torre de control de Palma por injurias a un controlador

«Los hechos tuvieron lugar en diciembre de 2011 y ahora, un año después, la titular del Juzgado de Instrucción de Palma nº 10, Maria del Carmen Abrines, ha condenado al jefe de la torre, Juan Antonio Domínguez, a indemnizar al controlador injuriado con 500

13 NOVIEMBRE 2010 | EL MUNDO

Condenan a Aena por daños morales a una controladora

«Un juzgado de lo Social de Madrid ha condenado a Aena a indemnizar a una controladora por los «daños morales» causados a ella y a su hijo al denegarle, de manera «injustificada», según consta en la sentencia, una modificación horaria de reducción de jornada para cuidar al niño, de dos años y con problemas de salud».

«La juez del caso alega que «el daño moral infringido» por Aena a la trabajadora le genera «de forma evidente una tensión y ansiedad». Es más, reconoce que ello provoca «un padecimiento moral que, indudablemente, puede traducirse en un menoscabo físico», según advierte la sentencia, a la que tuvo acceso este diario». «El tribunal remite al Estatuto de los Trabajadores, que da derecho a una reducción de jornada de trabajo a quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo a un menor de ocho años. Incluso justifica la sentencia en el convenio colectivo de los controladores, que también contempla reducir la jornada por la misma razón».

euros en concepto de “daños morales”».

«La sentencia judicial considera probado que en el transcurso de una reunión en Son Sant Joan, a la que asistieron el condenado y varios inspectores y técnicos, se procedió a leer un informe elaborado por el demandante. Mientras uno de los inspectores leía en voz alta el informe, el jefe de la torre de control le interrumpió diciendo: “No hagas caso de las gilipolleces que ha escrito este subnormal”».

19 NOVIEMBRE 2012 | EL PAÍS.COM

Los controladores revelan que Bruselas investiga la actuación de AENA en 2010

«Aseguran que Trabajo eximió al gestor aeroportuario de cumplir con la normativa».

«El colectivo denuncia que el aumento de la carga de trabajo viola la ley de riesgos laborales».

«La Comisión Europea de Empleo y Asuntos Sociales ha iniciado un proceso de investigación con el fin de determinar si AENA y las autoridades aeronáuticas españolas infringieron en 2010 la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en su relación con los con-

troladores aéreos».

«En 2010, el Ministerio de Trabajo exoneró a AENA, ante la Inspección de Trabajo, de cumplir aspectos esenciales de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, como acredita el documento número 39/2981/10 de ese Ministerio, que desde el 29 de octubre de 2012 está en poder de la Comisión Europea de Empleo y Asuntos Sociales».

«La Asociación Independiente de Controladores Aéreos Españoles (ATC Petition), señaló que "la falta de cumplimiento íntegro de la directiva 89/391/CEE contribuye al deterioro de las capacidades psicofísicas del controlador aéreo" y advirtió de que "este deterioro de la aptitud del trabajador supone una degradación no deseable del entorno de seguridad de las operaciones aéreas"».

El 13 de agosto de 2010, USCA firma el acuerdo de bases planteado por AENA en el que, entre otras cosas, la empresa establece la jornada anual de los controladores aéreos recogida en

la ley 9/2010: **1670 horas + 80 extraordinarias**. Ese acuerdo se ratificó por el 89% del colectivo, que de esta forma daba por zanjado el conflicto.

FINALES NOVIEMBRE 2010. SE PONE DE MANIFIESTO QUE AENA Y FOMENTO HAN ESTABLECIDO UNA JORNADA LABORAL INSUFICIENTE

USCA comunica a AENA, tal y como se refleja en las actas de las reuniones mantenidas entre ambos, que la jornada laboral establecida por AENA y Fomento para los controladores no es suficiente en algunas dependencias. AENA comete ilegalidades operativas juntando posiciones de control incompatibles para ajustar la plantilla y paliar el déficit de horas.

La profesión de Controlador Aéreo se regula por el Derecho Administrativo donde se individualiza su responsabilidad personal en el ejercicio de su actividad profesional.

Es responsabilidad de cada controlador mantener su licencia al día –exámenes médicos, formación, competencia lingüística, y cumplir el R.D. 1001/2010 que establece que no pueden trabajar más de 1670 horas anuales.

En el caso de trabajar incumpliendo los requisitos de su licencia, conllevaría sanciones administrativas y penales a dicho profesional y no a la empresa.

La falta de horas disponibles es especialmente acusada a finales de noviembre en el centro de control de Santiago. Posteriormente a mediados de diciembre, lo sería en el centro de control de Madrid, lo que hubiera supuesto tener que cerrar todo el espacio aéreo español. Los controladores no pueden sobrepasar so pena sanciones y responsabilidad penal, civil y patrimonial propia las horas establecidas en su jornada laboral anual. AENA, por su parte, niega que hayan cumplido su jornada falseando la contabilidad de horas.

Si debido a una mala gestión no se hubiera podido dar servicio de control por falta de horas, AENA corría el riesgo de perder su certificado de proveedor de servicios de navegación aérea.

23 NOVIEMBRE 2012 | EL PAÍS.COM

La justicia revoca 8 sanciones impuestas por AENA a los controladores de Santiago

• «El sindicato anuncia que el lunes se reanuda en Galicia el juicio por el conflicto de 2010»

«Varios tribunales han revocado ocho de las sanciones impuestas por AENA a controladores del centro de Santiago de Compostela en 2010 por negarse a "trabajar de manera ilegal por falta de horas", según ha asegurado el sindicato USCA en un comunicado en el que recuerda que el lunes se reanudará en Galicia el procedimiento judicial "por los hechos registrados en noviembre y diciembre de 2010", que concluyeron con el cierre del espacio aéreo español».

«El conflicto arrancó a finales de noviembre de 2010, cuando los controladores anunciaron cierres parciales en el espacio aéreo de la torre de Santiago dado que algunos trabajadores no iban a acudir a su puesto porque "habían realizado el máximo de horas" anuales previstas por la legislación, según dijo un portavoz del sindicato. Con los días, esa misma situación se extendió por otras torres españolas y se creó tal caos aéreo que el Gobierno tuvo que ordenar a los militares que asumieran el mando sobre las torres de control. AENA siempre ha asegurado que los controladores no habían superado el número de horas permitidas y aplicó sanciones por ello y llevó el caso ante los tribunales».

1 MARZO 2011 | europapress.es

Pimentel: Los controladores "tenían razón" y debían aclarar su jornada

«El exministro de Trabajo Manuel Pimentel, que ha sido el árbitro encargado de elaborar el laudo del segundo convenio colectivo de los controladores aéreos de AENA, destacó este martes que estos trabajadores "tenían razón" en que era necesario "clarificar su jornada laboral" ya que era cierto que trabajaban más horas que en Europa aunque cobraran más».

«En declaraciones a la cadena COPE y recogidas por Europa Press, Pimentel destacó también que el laudo, que fue entregado el lunes a las partes, logró el reconocimiento de "la dignidad de una profesión que exige mucho no sólo psicológicamente", ya que se trata de una vida dura con muchas responsabilidades».

26 OCTUBRE 2011 | EL MUNDO

Fomento propició el caos de los controladores aéreos

• «Documentos de Aena y el Gobierno revelan los 'amaños' del Ministerio».

«Esto es para pegarse un tiro, pero ahora necesitamos otro cómputo de jornada que parece que va a ser definitivo (...) es muy urgente, van a sacar una nota de prensa y lo necesitamos lo antes posible».

«AENA se estaba quedando sin controladores en el centro de control gallego como consecuencia de que parte de su plantilla estaba 'cerca' de superar el máximo de horas ordinarias que podía trabajar por ley. Ante el problema, la empresa necesitaba 'otro cómputo de jornada'».

«La jornada anual de un controlador aéreo es de 1.670 horas ordinarias, sin contar las 80 extraordinarias. Este marco normativo fue regulado por el Gobierno cuatro meses antes del caos».

«Fomento utilizó todos los recursos o amaños a su alcance para que el problema de Santiago no se extendiese al resto de España, así que el 3 de diciembre –día en que estalló el caos– aprobó una modificación del real decreto del 5 de agosto para descontar del cómputo de horas de trabajo las imaginarias, periodos de formación, permisos sindicales y ausencias por incapacidad laboral. El Gobierno maquilló la maniobra con el concepto de clarificar la actividad aeronáutica».

3 DICIEMBRE 2010. CIERRE DEL ESPACIO AÉREO SIN JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

El día 2 de diciembre el ministro de Fomento, José Blanco, anunció a la Prensa que iba a tomar medidas en el Consejo de Ministros del día 3 de diciembre contra los controladores aéreos. Desde este momento corren rumores por todas las dependencias aéreas de que los controladores iban a ser militarizados.

Un día después, el 3 de diciembre, el Consejo de Ministros anuncia un Real Decreto 13/2010 para aclarar la jornada de los controladores. En algunos centros se producen tensiones y AENA facilita y reparte entre los controladores aéreos el formularios para acogerse al artículo 34.4 de la Ley de Seguridad Aérea, al que los controladores tienen el deber de acogerse individualmente si se dan los supuestos contemplados:

Artículo 34 - Obligaciones específicas del personal aeronáutico.

4. "Abstenerse de ejercer dichas funciones y de realizar tales actividades en caso de disminución de la capacidad física o psíquica requerida. El personal de control al servicio de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, que aprecie dicha circunstancia, deberá someterse de manera inmediata a reconocimiento por parte de los Servicios Médicos que facilite la Entidad, quienes verificarán la concurrencia de la misma, y determinarán si ello ha de dar lugar al apartamiento de su puesto de trabajo".

Tras dicho Consejo de Ministros del 3 de diciembre, AENA comienza a cerrar posiciones de control en los aeropuertos de España hasta acabar en un cierre total del espacio aéreo español, hecho inédito en la historia del control aéreo.

Esa acción no tenía ninguna justificación técnica, ya que todos los controladores estaban en sus puestos de trabajo.

26 NOVIEMBRE 2012 | europapress

Los controladores aseguran que AENA cerró el espacio aéreo pese a que había profesionales en sus puestos

«La defensa de los controladores aéreos imputados por el conflicto aéreo de 2010 asegura que AENA comunicó el cierre del espacio aéreo "tres horas antes de que hubiese ninguna incidencia" y a pesar de que había "controladores sentados" en sus puestos para realizar las labores que les competían».

«Así lo ha afirmado el abogado de los controladores, Diego Salmerón, que ha asistido en Santiago a la declaración de ocho controladores aéreos de Lavacolla imputados por los sucesos de 2010, aunque por un delito "aún sin determinar", según ha denunciado».

«Esta declaración, que se prolongará durante este martes, coincide con el día en el que se cumplen dos años del primer cierre parcial en el aeropuerto de Santiago por el conflicto en el que los controladores aéreos culpaban a AENA de haber completado ya su máximo de horas de trabajo anuales».

2 DICIEMBRE 2010 | finanzas.com

«El ministro de Fomento, José Blanco, advirtió hoy a los controladores aéreos de que si no cesan de usar como rehenes a los ciudadanos, actuará con determinación y no descartó tomar alguna iniciativa al respecto en el Consejo de Ministros de mañana».

«El titular de Fomento no quiso adelantar de qué tipo de iniciativa se trata, porque aún espera que los controladores -que se niegan a trabajar en algunos aeropuertos, al considerar que han superado el cupo de 1.670 horas anuales de labor que establece la legislación- "cambie de postura con prontitud y rapidez"».

27 NOVIEMBRE 2012 | europapress

Declara el exresponsable de navegación aérea de Lavacolla

«La militarización de controladores fue comunicada antes de cerrar el espacio aéreo».

«La decisión de militarizar a los controladores aéreos a raíz del conflicto aeroportuario de 2010 fue comunicada al entonces jefe de la División de Control del aeropuerto compostelano de Lavacolla antes del cierre del espacio aéreo».

«Así lo ha señalado el abogado de los controladores, Diego Salmerón, que ha asistido en Santiago a la declaración ante el juez del exresponsable de navegación aérea de Lavacolla, Pedro

Garea, citado a comparecer ante el juez dentro de la causa que se sigue contra ocho controladores del aeródromo compostelano».

«Según las palabras de Diego Salmerón, Pedro Garea ha reconocido ante el juez de instrucción que durante la tarde del día que se inició el conflicto recibió la llamada de "un jefe de Madrid" en la que le indicaba que estuviese "tranquilo", que "ya se les va a militarizar"».

«Esta declaración apoyaría la tesis mantenida por la defensa de los controladores aéreos, que asegura que la decisión de cerrar el espacio aéreo partió de Aena y fue tomada a pesar de que "había controladores en sus puestos" de trabajo».

28 NOVIEMBRE 2012 | hosteltur

hosteltur^o
COMUNICACIÓN PARA EL TURISMO DEL FUTURO

El presidente de Globalia critica que no tuvieran un plan alternativo al cierre del espacio aéreo

• «Juan José Hidalgo: "El Gobierno dio un golpe de estado contra los controladores"»

«El presidente de Globalia y de la aerolínea del grupo, Air Europa, Juan José Hidalgo, habló abiertamente de un "golpe de estado" contra los controladores, durante una intervención en junio pasado, en un evento en el que compartía el podio con el ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria; según recoge la web de los controladores aéreos».

«Hidalgo ha criticado que no tuvieran un plan alternativo al cierre del espacio aéreo. A una pregunta del público en el Forum Nueva Economía, Hidalgo afirmó que "cuando se hizo el golpe de estado con los controladores, se hace mal. Era algo que había que hacerlo. Yo hubiera tenido 500 controladores alternativos, entonces si doy el golpe, porque un golpe de estado si se hace, se hace bien" ».

«En cuanto al caos aéreo generado, Hidalgo ha insistido en que el "golpe de Estado" del Gobierno a este colectivo "se hizo mal y ahora las aerolíneas pagan las consecuencias con más costes" ».

«En el conflicto con los controladores, el sector perdió más de 300 millones de euros -80 millones que calcularon las aerolíneas y unos 250 millones el resto del sector turístico-. Esto sin contar los daños intangibles a la marca España, si se genera en los turistas la percepción de inseguridad e incertidumbre respecto al país de que sus vacaciones puedan verse truncadas por posibles huelgas, después de planificar y esperar todo el año para disfrutarlas».

«Este martes, en la segunda vista de la causa penal que se le sigue a ocho controladores del Aeropuerto de Santiago de Compostela, la declaración ante el juez del entonces jefe de Navegación Aérea de ese centro, Pedro Garea, ha exonerado a este colectivo afirmando que en el cierre del espacio aéreo en 2010, los controladores no tuvieron ninguna responsabilidad, contradiciendo la versión del anterior Gobierno de que decretó la drástica medida porque habían abandonado en masa sus puestos de trabajo».

28 NOVIEMBRE 2012 | *La Voz de Galicia*

El exjefe de control de Lavacolla desvincula a los controladores del cierre del espacio aéreo

• «Ahora se ha sabido que los controladores de Santiago y de los demás aeropuertos no podían trabajar más horas porque habían cubierto el cupo máximo que les permite la ley»

«Los controladores no fueron los responsables del cierre del espacio aéreo entre el 3 y el 4 de diciembre del 2010. Así lo ha asegurado durante su declaración ante el juez José Antonio Vázquez Taín de Santiago el que en aquel año era el jefe de división de control en Lavacolla. Pedro Garea declaró durante dos largas horas en las que también llegó a reconocer que desde Madrid, en conversación telefónica con un superior, se le instó a no preocuparse más por el problema porque Fomento e Interior ya habían tomado la decisión de militarizar los aeropuertos. En aquel momento los ministros de estos departamentos eran José Blanco y Pérez Rubalcaba». (...)

«De lo que se ha ido conociendo del caso más bien se deduce todo lo contrario. Ahora se ha sabido que los controladores de Santiago y de los demás aeropuertos,

que fueron duramente criticados por el Gobierno socialista, no podían trabajar más horas porque habían cubierto el cupo máximo que les permite la ley».

«Falta de planificación»

«De hecho, la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) rechazó de plano la petición que en noviembre hizo Aena -el operador de los aeropuertos- que pretendía que se aumentase en un 10 % la jornada anual de los controladores. Curiosamente, mientras Aena hacía esa solicitud negaba a través de una nota de prensa que los controladores de Lavacolla hubiesen llegado al límite de horas».

«La respuesta de la AESA fue contundente y reprochó a Aena ser la causante del caos con los controladores por no haber previsto que iban a cumplir el límite máximo de horas de trabajo que les autoriza la ley. La agencia de seguridad acusaba a Aena de no haber gestionado bien y advertía que ni había habido incremento de tráfico ni otras necesidades del servicio, sino tan solo una mala planificación por parte del operador de los aeropuertos».

APÉNDICE

INCREMENTO DE HORAS EN UN AÑO:

A lo largo de 2010, y a medida que se iba publicando la diferente legislación, **la jornada de trabajo de los controladores aumentó en 640 horas anuales:**

- Convenio vigente hasta el 5 de febrero del año 2010
1200 horas máximas anuales – según convenio colectivo de controladores aéreos. Jornada similar a la de los controladores europeos
- RD 1/2010 del 5 de febrero y Ley 9/2010 del 14 abril
1670 horas + 80 extraordinarias (1750 horas máximas anuales)
- RD 13/2010 del 3 de diciembre
1840 horas de jornada laboral derivadas de descontar en lo establecido en la Ley 9/2010 imaginarias, periodos de formación no computables como actividad aeronáutica, permisos sindicales, licencias y ausencias por incapacidad laboral.

Tal y como se ha indicado en el dossier ninguno de estos incrementos de jornada viene precedido de los preceptivos estudios de riesgos laborales o de impacto en la seguridad operacional.

LEGISLACIÓN

Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero. Se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo y se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios. Además, se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Ley 9/2010, de 14 de abril. Se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo y se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios. También se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto. Se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo.

Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre. Se refiere a **actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.**

Creación de Aena Aeropuertos SA. Modificaciones de la Ley de Seguridad Aérea y toda la disposición adicional segunda:

«De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del citado Real Decreto 1001/2010, la actividad aeronáutica anual no excederá de 1.670 horas, sin perjuicio de la posibilidad de ser incrementada con horas extraordinarias hasta un máximo de 80 horas anuales. En el cómputo de este límite anual de actividad aeronáutica no se tendrán en cuenta otras actividades laborales de carácter no aeronáutico, tales como imaginarias

y periodos de formación no computables como actividad aeronáutica, permisos sindicales, licencias y ausencias por incapacidad laboral».

Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre. Se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA.

Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre. Se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo.

Resolución de 16 de diciembre de 2010, del Congreso de los Diputados. Se ordena la publicación del acuerdo de autorización de la prórroga del estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre.

Real Decreto 1717/2010, de 17 de diciembre. Se prorroga el estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre.

Orden FOM/3352/2010, de 22 de diciembre. Se determinan los aeropuertos gestionados por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo.

Real Decreto 28/2011, de 14 de enero. Se deroga el Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA.