

## NOTA DE PRENSA

Tres años después del Cierre del Espacio Aéreo por parte de AENA

**Diecinueve juzgados de toda España resuelven que “no hubo huelga, ni sedición, ni abandono por parte de los controladores”**

**-El abogado de USCA, José Antonio Choclán, solicita el sobreseimiento de la causa que aún está pendiente en Madrid**

**-El profesor y psicólogo Iñaki Piñuel elabora un estudio sobre los hechos del 3 de diciembre de 2010 y considera que “los controladores aéreos fueron socialmente satanizados y convertidos en cabezas de turco”**

Madrid, 30 de noviembre de 2013.-

Casi tres años después del cierre del espacio aéreo por parte de Fomento/Aena comienza a aclararse la actuación de cada una de las partes en los hechos acaecidos el 3 y 4 de diciembre de 2010.

Un total de 19 juzgados de toda España, donde se han visto diferentes procedimientos judiciales contra los controladores aéreos, han resuelto que no hubo huelga, no hubo sedición y tampoco abandono físico ni funcional, tanto a nivel individual como colectivo, por parte de los controladores aéreos. En la actualidad, tan sólo son cuatro los casos que quedan pendientes: Madrid, Baleares, Barcelona y Málaga.

La decisión de las fiscalías y juzgados de esos 19 municipios donde AENA tenía dependencias o aeropuertos es casi unánime: han considerado que no había delito y han sobreseído los casos judiciales que en un principio se abrieron.

Todos esos puntos han sido recogidos y presentados, mediante solicitud de archivo ante el Juzgado de Instrucción 3 bis de Madrid, por el letrado de la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA), José Antonio Choclán.

En el escrito presentado por Choclán, donde se pide el sobreseimiento libre y total de la causa y el consiguiente archivo de las actuaciones que aún están pendientes contra los controladores aéreos de Madrid, se acompaña de un dictamen técnico psicológico del profesor y psicólogo Iñaki Piñuel sobre la situación que vivieron esos profesionales los días 3 y 4 de diciembre de 2010.

Piñuel resalta, entre otras cuestiones, que “los controladores aéreos fueron socialmente satanizados y convertidos en cabezas de turco”.

En el escrito presentado por el abogado José Antonio Choclán también se recogen las declaraciones prestadas por diferentes directivos de AENA en todos estos procedimientos que ya han sido cerrados judicialmente y donde queda probado que el cierre del espacio aéreo fue una decisión unilateral de la empresa. Y, además, se documenta que fueron los directivos de AENA quienes ofrecieron a los controladores aéreos el formulario 34.4 (Ley de Seguridad Aérea) para todos aquellos que debían abstenerse por no encontrarse física y psicológicamente aptos para controlar aviones.

Uno de esos directivos, **Antonio Almodovar**, también ha reconocido judicialmente que en la tarde del 3 de diciembre de 2010 hubo un incidente grave en el aeropuerto de Barajas donde estuvieron a punto de colisionar un avión de Iberia y un helicóptero. Esa información y el estado de ánimo de los controladores, después del Real Decreto de aquel día, fue sustraída a los medios de comunicación.

Los juzgados y fiscalías que hasta ahora han decretado el sobreseimiento o archivo de las causas y su correspondiente argumentación son:

**1.-Valencia.** Fiscal Jefe Fiscalía Provincial: “No consta que hubiera cese del servicio de control aéreo por inactividad de los controladores”.

**2.-Burgos.** Fiscal Jefe Audiencia Provincial: Se archivan diligencias porque “no se detectaron hechos susceptibles de denuncia penal”.

**3.-Alava.** En el decreto de sobreseimiento se indica que “los controladores permanecieron en sus puestos a la espera del reglamentario relevo que nunca se produjo”.

**4.-Cantabria.** Se archiva la causa el 17 de diciembre de 2010 y “se acredita la normalidad en la prestación del servicio”.

**5.-Asturias.** El decreto 4 de enero de 2011 sostiene que “los controladores prestaron servicio [...] y no desatendieron sus puestos”.

**6.-Alicante.** Decreto de 21 de enero 2011. “Se archivan las actuaciones”.

**7.-Andalucía.** El fiscal Superior de Andalucía estima que “los hechos no revisten relevancia penal”.

**8.-Vigo.** Decreto 9 diciembre de 2010. “En el aeropuerto de Vigo no se produjo ningún abandono de los puestos de trabajo por los controladores aéreos”.

**9.-Reus.** Auto 30 de mayo de 2012. Acuerda sobreseimiento e indica que AENA asume que “la cancelación de operaciones de vuelo es de su competencia [...] y conoce los motivos que determinan esa decisión”.

**10.-Sevilla.** El decreto de 9 de junio de 2011 considera que “no existían indicios de delito [...] se certificaron la existencia de crisis de ansiedad en los controladores”.

**11.-Granadilla de Abona (Canarias).** Auto 26 de abril de 2011 señala que “todos los controladores aéreos [...] se encontraban presentes y disponibles [...] no incurriendo en delito alguno”.

**12.-Sevilla.** Auto sobreseimiento 13 abril de 2011. “De lo actuado no aparece debidamente justificada la perpetración de delito alguno”.

**13.-San Cristóbal de la Laguna.** Auto sobreseimiento de 27 marzo de 2011. Indica que “todos los controladores estaban presentes y disponibles [...] los hechos investigados no revisten infracción criminal”.

**14.-El Prat de Llobregat (Barcelona).** Auto 8 de febrero de 2011. “No queda acreditada la existencia del hecho punible”.

**15.-Málaga.** Auto 29 de mayo 2012. “Las patologías diagnosticadas impiden a los pacientes (controladores aéreos) la realización de su actividad laboral”.

**16.-Sabadell.** Auto 15 de diciembre de 2011. “Se acuerda sobreseimiento conforme a la regla 1ª del artículo 779 Lecrim”.

Todos los autos anteriores confirman y demuestran que nunca hubo abandono de su puesto de trabajo por parte de los controladores aéreos y también queda demostrada la inexistencia del delito de sedición. Pero las resoluciones de Bilbao,

[Santiago de Compostela](#) y Santa Coloma de Farners (Girona) son aún más significativas y contundentes que las 16 anteriores.

**17.-Bibao.** Auto sobreseimiento del Juzgado de Instrucción num. 10: “De todos los controladores que intervinieron tan sólo dos no fueron sometidos a examen médico [...] el resto fue examinado [...] y se constataron la veracidad de sus manifestaciones [...] y permanecieron realizando todas las funciones que de ellos dependían”.

**18.-Santiago de Compostela.** Juzgado de Instrucción num. 2 dicta [auto de sobreseimiento el 16 de abril de 2013.](#) “No se puede vincular el cierre del espacio con el cese de actividad ejercitado por los imputados [...] el cierre del servicio o ‘Rate 0’ acordado para todo el espacio aéreo nacional, ninguna relación tiene con el hecho de que los imputados investigados en las presentes diligencias no acudiesen a su puesto de trabajo, por haber superado la jornada laboral aeronáutica”.

**19.-Santa Coloma de Farners (Girona).** Auto Juzgado Instrucción num. 3 de 25 marzo de 2013. Decreta archivo y explica que aunque los controladores aéreos indicaron que no estaban en condiciones de llevar a cabo su trabajo el cierre del espacio aéreo se produjo por otras razones: “El espacio aéreo se cierra por decisión de AENA”.

### Directivos de AENA: Librero, Novelles y Almodóvar

Las declaraciones judiciales de **Carmen Librero**, directora de Navegación Aérea, **Gabriel Novelles**, director regional de AENA, y **Antonio Almodóvar**, jefe división ATS Centro de Control de Madrid, demuestran que no se produjo abandono colectivo de los controladores aéreos y que el tránsito aéreo fue interrumpido como consecuencia del cierre del espacio aéreo, que fue acordado por ellos mismos como directivos de la empresa.

**Antonio Almodóvar** reconoció en su declaración judicial que “hasta las cuatro de la tarde no pasa nada (se refiere al día 3 de diciembre de 2010). Nerviosismo y corrillos sí. Ya estaba aprobado el Real Decreto y la gente estaba muy nerviosa. Además, el nerviosismo se incrementa porque a las tres se produce un incidente entre en el TMA (Área de Aproximación Terminal) de Madrid. Un incidente es una pérdida de separación, en términos coloquiales ‘un crujido’ entre un Iberia y creo que fue un helicóptero. Un incidente considerado como grave, con lo cual se incrementa aún más el nerviosismo, [...] el relevo bien [...] a las 16,15 ya se entrega el primer

documento de incapacidad 34.4 [...] Con lo cual me da pie a pensar que puede ocurrir algo, y digo voy a reducir la capacidad de los sectores para mantener la seguridad y ordeno rebajar la capacidad de todos los sectores en un 20%”.

Con posterioridad, el mismo **Almodóvar** asumió que redujo en un 15% más la capacidad de los sectores y la dejó en un 35%. Todo ello, antes de que ningún controlador entregara el formulario 34.4 de la Ley de Seguridad Aérea y cuando había una disponibilidad del 98% de los controladores aéreos.

**Almodóvar** también reconoció en sede judicial que “los controladores aéreos acataron todas las directrices que se les dieron, incluso la de mantenerse en sectores aún con capacidad disminuida”.

**Gabriel Novelles** declaró, en referencia a los incidentes del día 3 de diciembre, que “...como el ambiente estaba tenso [...] se decidió rebajar la capacidad de los sectores preventivamente, por mera cuestión de seguridad, porque estaba demostrado que a lo largo de 2010 la inmensa mayoría de incidentes de tránsito aéreo que hubo fueron motivados por despistes, por falta de atención”.

Y a preguntas del juez y del fiscal sobre la decisión del **Rate 0** (cierre del espacio aéreo) **Novelles** tuvo que reconocer que “**Antonio Almodóvar y yo lo decidimos**”.

**Carmen Libroero**, directora de Navegación Aérea de AENA, reconoció en sede judicial que “como consecuencia del cierre del espacio aéreo, en la noche del 3 de diciembre y mañana del día, el tráfico era casi inexistente, aunque si es verdad que durante la noche hubo algunos vuelos transoceánicos que aterrizaron”.

## INFORME PSICOLÓGICO

El escrito del letrado José Antonio Choclán, donde se pide el sobreseimiento de la causa de Madrid, va acompañado de un informe técnico psicológico de Iñaki Piñuel, profesor y psicólogo del Trabajo.

Iñaki Piñuel, psicólogo del Trabajo, ha llevado a cabo un exhaustivo estudio sobre la situación profesional que vivió el colectivo de los controladores aéreos (CTA) con motivo de los sucesos del 3 de diciembre de 2010 y ha llegado a una serie de conclusiones entre las que destaca que “**los CTA fueron socialmente satanizados y convertidos en cabezas de turco**” de aquellos sucesos.

El informe consta de 72 folios y lo resume todo ello en ocho conclusiones finales. El psicólogo indica, entre otras cuestiones, que “la existencia de un grave conflicto laboral larvado y prolongado en el tiempo fue un factor causativo de impacto [...] terminaron minando su resistencia psicológica, afectando finalmente a su capacidad psicofísica para controlar en condiciones de seguridad el tráfico aéreo”.

Piñuel también revela en sus valoraciones y conclusiones que “los diferentes cambios de normativas e imposiciones de forma unilateral y urgentes de medidas y contramedidas legales y administrativas [...] generaron inseguridad, precariedad e incertidumbre” en los controladores aéreos.

Otro de los aspectos más importantes que plantea el psicólogo Piñuel es que todos los hechos anteriores “minaron la resistencia psíquica, incrementando la carga mental y la vulnerabilidad al estrés del colectivo de los CTA”. Al grado extremo se llega, según el estudio, el 3 de diciembre y a partir del “momento en que AENA decreta de forma unilateral la gravísima decisión del cierre del espacio aéreo, acusándolos directa y públicamente de ser sus causantes”.

En el punto tercero de sus conclusiones, Piñuel incide en la importancia y utilización que hizo Aena y Fomento de su capacidad e influencia en los medios de comunicación: “A lo largo de varios meses lanzaron una campaña mediática que realimentaba una hostilidad social contra los CTA [...] la actuación hostil de una de las partes transformó paulatinamente un conflicto laboral en un verdadero proceso de estigmatización y victimización social colectivo contra los CTA”.

Los resultados de esa campaña de estigmatización, siempre según el psicólogo Piñuel, se proyectaron contra “el colectivo de controladores con una imagen negativa [...] animadversión, y la hostilidad de la mayor parte de la sociedad española”. Y concluye: “De este modo, la opinión pública, abrumadoramente, terminó responsabilizando a los CTA de todo el conflicto y del cierre del espacio aéreo”.

Ahonda aún más Piñuel en sus conclusiones al indicar que los controladores “fueron socialmente satanizados y convertidos en cabezas de turco”. Y enumera cómo y de qué forma fueron presentados ante la sociedad por los dirigentes de AENA y Fomento: “Privilegiados, caprichosos, insolidarios, egoístas, obrar con mala fe, arruinar los negocios de hostelería, etc”.

Esas acusaciones y calificativos, según Piñuel, fueron recogidos por los medios de comunicación y su impacto psicológico en el colectivo fue “devastador” y sobre todo “al conocer que se les acusaba falsamente de algo que no había sido decisión suya”.

El profesor y psicólogo Piñuel incide y subraya en su informe final que “las especiales circunstancias de crisis económica, recesión y paro por las que atravesaba el país en el momento de producirse estas actuaciones incrementaron y realimentaron decisivamente dicho proceso público de satanización y estigmatización del colectivo de controladores aéreos”.

En el apartado más técnico, el psicólogo Piñuel recuerda en sus conclusiones que “toda la situación generada confluyó y culminó [...] situación crítica de shock emocional para la mayoría de los CTA en activo, que supuso una extraordinaria vivencia traumática de indefensión psicológica”. Y subraya que los controladores aéreos sufrieron una disminución “de su capacidad psicofísica para trabajar con normalidad y seguridad para el tráfico aéreo”.

Concluye el psicólogo del trabajo: “Esta grave situación de desestabilización no tiene precedentes en la historia reciente y dejó un rastro evidenciable, no solo por la presentación de numerosos partes de disminución de la capacidad psicofísica por parte de los CTA en activo, sino por los médicos del CIMA (Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial) que identificaron y cuantificaron durante los siete días posteriores el impacto producido sobre la salud psicofísica de los controladores”. Y apostilla Piñuel: “En su estudio de la situación del colectivo de CTA, tras los incidentes del 3 de diciembre de 2010, el CIMA encontró en el 61,8% de los CTA explorados un impacto psicológico importante y grave y en un 35,3% una incidencia de gravedad mayor, en la escala de subevitación”.

---



Para más información:

Comunicación de USCA

Teléfono: **687 437 453**

E-Mail: **comunicacion@usca.es**

[www.usca.es](http://www.usca.es)