

Madrid, a veintisiete de julio de dos mil once.

En el procedimiento 0000139/2011 seguido por demanda de Unión Sind. de Controladores Aéreos (USCA) contra AENA sobre conflicto colectivo.

Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. D. Manuel Poves Rojas.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Según consta en autos, el día 24 de junio de 2011 se presentó en esta Sala por la Unión Sindical de Controladores Aéreos (en adelante, USCA) demanda de conflicto colectivo por modificación sustancial de condiciones de trabajo, dirigida frente al Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (en adelante, AENA).

SEGUNDO.- Por Decreto de la Secretaria de esta Sala de fecha 30-6-2011 se admitió a trámite la demanda, designando también ponente.

Asimismo, se acordó señalar para los autos de conciliación y juicio, en su caso, la fecha de 21 de julio de 2011.

TERCERO.- Llegados el día y la hora señalados tuvo lugar la celebración del juicio, previo intento fallido de avenencia, al que compareció la parte actora y la Entidad Pública demandada. Por la primera se corrigió la demanda en el sentido de especificar que el presente conflicto colectivo afecta a los controladores aéreos que presta servicio en las Torres de los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca, Tenerife (2) y las Palmas de Gran Canaria, éste último en lugar del Aeropuerto de la isla de la Palma, que se cita en la demanda.

A continuación, ratificó su demanda, oponiéndose AENA y, practicadas las pruebas propuestas, las partes elevaron sus conclusiones a definitivas.

El desarrollo del juicio queda reflejado en el acta levantada al efecto, y en la grabación audiovisual llevada a cabo, que consta unida a estos autos.

Aparecen acreditados y así se declaran, los siguientes hechos probados:

Primero.- El primer convenio colectivo entre AENA y el colectivo de controladores aéreos se publicó en el BOE de 18-03-1999, en cuyo art. 33, que regulaba las características de los turnos, se dijo textualmente lo siguiente:

"1. Generalidades:

1.1 El turno será cíclico, homogéneo y equitativo, debiendo permitir la programación de la jornada laboral máxima, tanto mensual como anual.

1.2 Las horas máximas semanales serán las que el turno establecido en cada dependencia determine.

1.3 El turno, en una misma dependencia, será único para todos los CCA que ocupen puestos operativos, cuando presten su servicio en la sala de operaciones.

1.4 La programación de los turnos se ajustará preferentemente a alguna de las modalidades que se fijan en este capítulo. Cualquier otro turno que pudiera proponerse por los representantes de AENA y de USCA de una dependencia deberá ser aprobado, antes de su aplicación, por la Comisión Permanente.

1.5 La jornada anual programada a los CCA de una dependencia, que ocupen puestos de trabajo iguales y en similares circunstancias, no podrá diferir en más de veinticuatro horas.

2. Dependencias que prestan servicio durante las veinticuatro horas del día (H24).

2.1 Los turnos se programarán de cualquiera de las formas siguientes:

a) Primer día, mañana; segundo día, tarde; tercer día, noche; cuarto, quinto y sexto, días de descanso.

b) Primer día, tarde; segundo día, mañana y noche; tercero, cuarto, quinto y sexto, días de descanso.

c) Primer día, día; segundo día, noche; tercero, cuarto, quinto y sexto, días de descanso.

A estos efectos, se entenderá que un servicio de noche corresponde al día en el que comienza dicho servicio, considerándose, en consecuencia, como día de descanso aquél en el que finaliza dicho servicio de noche.

2.2 Con el fin de no exceder los límites de la jornada, tanto mensual como anual, la homogeneidad del turno permitirá la posibilidad de no programar hasta dos servicios de noche por mes. De éstos, sólo uno podrá ser sustituido por uno de mañana o uno de tarde y programado para el mismo día en que el de noche fue suprimido, para el caso previsto en el apartado 2.1.a).

Para el reflejado en el 2.1.b) el servicio de mañana o el de tarde que sustituya al de noche deberá programarse el tercer día de dicho turno.

Respecto al caso previsto en el 2.1.c), un servicio de noche suprimido podrá ser sustituido por un servicio de día.

2.3 En aquellas dependencias que tengan SGL, en los términos y casos recogidos en este capítulo, los representantes de AENA y de USCA en dicha dependencia, ambas partes debidamente acreditadas, elaborarán conjuntamente una propuesta de turno incluyendo el SGL, que se elevará, para su aprobación, a la Comisión Permanente, en los términos recogidos en el punto 1.4 de este artículo.

2.4 En aquellas dependencias en las que exista algún puesto de trabajo que, por sus características, requiera un turno diferenciado, los representantes de AENA y de USCA en dicha dependencia, ambas partes debidamente acreditadas, elaborarán conjuntamente una propuesta de turno, que se elevará, para su aprobación a la Comisión Permanente, en los términos recogidos en el punto 1.4 de este artículo.

2.5 No obstante lo recogido en los apartados anteriores de este punto, los CCA que ocupen puestos de trabajo de Jefe de Sala realizarán un turno específico del tipo: DD, D, N, DN, L, L, L, L. En donde D y N corresponden a los servicios de día y noche; DD y DN corresponden a servicios durante los cuales el CCA estará disponible para cubrir las posibles incidencias extraordinarias no previsibles, producidas en los correspondientes servicios de día y noche, respectivamente; L representa a cada uno de los días de descanso que completan el turno.

A los Jefes de Sala, como consecuencia de los servicios de DD y DN, les será de aplicación lo siguiente: Su disponibilidad abarcará desde el momento previsto para el relevo hasta una hora después.

Como consecuencia de incidencia extraordinaria no previsible, el CCA no realizará más de tres servicios, por disponibilidad, al mes.

Las horas realizadas por tener que asistir al servicio que cubren, se contabilizarán en el cómputo anual.

A estos servicios les será de aplicación lo recogido en los apartados 1.3 y 1.4 y en el punto 5 del art. 37.

2.6 Los CCA que, ocupando puesto de Jefe de Sala, excedan, dentro de las dotaciones previstas, de los necesarios para realizar el turno de trabajo, se les podrán asignar labores de apoyo a la gestión, de las mencionadas en el punto 2.4 del art. 81, en jornada ordinaria.

La previsión y programación de los períodos, durante los cuales se les asignen labores de gestión, estarán sujetas a lo previsto para los turnos y servicios y se distribuirán de forma rotativa entre todos los CCA afectados.

3. Dependencias donde la duración del servicio que se presta sea inferior a veinticuatro horas al día.

3.1 Los turnos se programarán de cualquiera de las formas siguientes:

a) Primer día, mañana, y el segundo día, tarde; disfrutándose a continuación de, al menos, dos días de descanso.

b) Primer día, tarde, y el segundo día, mañana; disfrutándose a continuación de, al menos, dos días de descanso.

c) Primer día, día; disfrutándose a continuación de, al menos, dos días de descanso.

3.2 La distribución de los SGL a lo largo del turno se realizará a propuesta conjunta de los representantes de AENA y de USCA en la dependencia, ambos debidamente acreditados, elevándose, para su aprobación, a la Comisión Permanente.

3.3 La programación de los servicios, incluidos los SGL, se hará de tal manera que, en cada turno, se sitúen en primer lugar los días de servicio e inmediatamente después los días de descanso, no pudiéndose intercalar días de servicio entre los días de descanso y debiéndose garantizar, al menos, dos días de descanso por turno.

El número concreto de días de descanso estará supeditado a la disponibilidad de personal en la dependencia, que determinará el ciclo del turno para un período de tiempo concreto, manteniéndose durante dicho período el criterio de ciclicidad, homogeneidad y equidad del mencionado turno.

3.4 Con el fin de no exceder los límites de la jornada máxima, tanto mensual como anual, se podrán dejar de programar cualquiera de los servicios del turno".

Segundo.- El 6-10-2010 AENA remitió a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un plan para asegurar la continuidad en el servicio de todas las unidades y permitir adaptar progresivamente los tiempos de actividad y descanso de los controles de tránsito aéreo, que obra en autos y se tiene por reproducido.

Tercero.- El 9 de marzo de 2011 se publicó en el BOE laudo arbitral, mediante el que se aprobó el II Convenio Colectivo entre AENA y los controladores aéreos.

Cuarto.- El día 10 de mayo de 2011 tuvo lugar en Madrid una reunión entre la representación de AENA y la de USCA, a los efectos de apertura del periodo de consultas previsto en el art. 152 del II Convenio Colectivo, en concordancia con lo establecido en el art. 41 del ET.

A tal efecto, AENA presentó propuesta de nueva distribución horaria del tiempo de trabajo y régimen de turnos de trabajo de los controladores de tránsito aéreo que desempeñen puestos operativos sujetos a régimen de turnos, en las Torres de Control de los aeropuertos de Palma de Mallorca (LEPA), Barcelona (LEBL), Tenerife Norte (GCXO), Tenerife Sur (GCTS) y las Palmas de Gran Canaria (GCLP). En esta reunión, por AENA se hizo entrega a la representación de USCA de una Memoria justificativa y un anexo a la misma, documentos que obran en autos, y cuyo contenido se da por reproducido.

Quinto.- El 18-5-2011 se celebró nueva reunión entre las partes antes citadas, en la que USCA hizo entrega de un informe de Alegaciones, en relación con la propuesta empresarial.

Sexto.- El día 24 de mayo de 2011 se celebró la tercera y última reunión entre las partes antes citadas, en relación con este tema, terminando el periodo de consultas, sin acuerdo, manteniéndose por parte de la representación de AENA la propuesta modificativa presentada con fecha 10 de mayo de 2011.

Séptimo.- La empresa elaboró estudios sobre el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales, que obran en autos y se dan por reproducidos.

Octavo.-Hasta el 1 de julio de 2011 los turnos establecidos en cada una de las Torres de Control a los que afecta este Conflicto eran los siguientes:

A) En Palma de Mallorca: Horario de mañana... 8 a 15 horas. Horario de tarde... 15 a 22 horas.

Horario noche.... 22 a 8 horas.

B) En Barcelona: Horario de mañana... 7,30 a 14,30 horas Horario de tarde.... 14,30 a 21,30 horas Horario de noche... 21,30 a 7,30 horas.

C) En Tenerife Norte: Horario de mañana... 6,45 a 14,30 horas. Horario de tarde... 14,30 a 22,30 horas.

D) En Tenerife Sur: Horario de mañana... 8 a 15 horas. Horario de tarde.... 15 a 22 horas Horario de noche.... 22 a 8 horas.

E) En Las Palmas de Gran Canaria: Horario de mañana... 8 a 15 horas. Horario de tarde... 15 a 22 horas. Horario de noche... 22 a 8 horas.

Noveno.- AENA procedió a notificar a cada una de las dependencias afectadas por la modificación, el alcance de la misma en los términos que se consignan en los cuadros que a continuación se reflejan:

A) En la Torre de Control del Aeropuerto de Palma de Mallorca: Horario de mañana.... de 7 a 15. Horario de tarde.... de 15 a 23. Horario de noche.... de 23 a 7.

B) En la Torre de Control del Aeropuerto de Barcelona: Horario de mañana.... de 7,30 a 14,30. Horario de tarde.... de 14,30 a 22 Horario de noche... de 22 a 7,30.

Refuerzo de madrugada... de 5,45 a 12,45.

Refuerzo de día.... de 12,45 a 19,45. Refuerzo de tarde... de 19,45 a 00,45
Refuerzo de Supervisor... de 11,30 a 17,30.

C) En el Aeropuerto de Tenerife Norte: Horario de mañana... de 6,30 a 14,30. Horario de tarde... de 14,30 a 22,30.

D) En el Aeropuerto de Tenerife Sur: Horario de mañana... de 7,30 a 14,30.

Horario de tarde... de 14,30 a 22. Horario de noche... de 22 a 7,30.

E) En el Aeropuerto de las Palmas de Gran Canaria: Horario de mañana... de 7 a 15 Horario de tarde... de 15 a 23.

Horario de noche... de 23 a 7.

Décimo.- El cambio horario introducido por la medida empresarial ha producido en las Torres de control respectivas los efectos siguientes: Palma de Mallorca: Los servicios nocturnos se han reducido de 38 a 24, lo que ha supuesto, a su vez, una reducción de las horas nocturnas de 380 a 192; Los servicios diurnos se mantienen en 94, aumentándose las horas diurnas de 658 a 752, lo que produce una reducción global de 1038 a 944 horas semanales.

Gran Canaria: Los servicios nocturnos y horas nocturnas se han reducido de 20 a 14 y de 200 a 112, respectivamente. El número de servicios diurnos se mantiene en 50, aunque el número de horas pasa de 350 a 400, reduciéndose las horas globales de 550 a 512.

Barcelona: Los servicios y horas nocturnas se han reducido de 56 a 42, y de 560 a 399 respectivamente. Las horas diurnas se han incrementado de 1708 a 1080 y los servicios diurnos se incrementan de 154 a 168. Se produce una reducción global de 1638 a 1579 horas semanales.

Tenerife Norte: Se han mantenido los mismos servicios por la mañana y por la tarde, pero se ha producido una reducción de horas diurnas de 448 a 441.

Tenerife Sur: Los servicios diurnos y nocturnos se han mantenido, aunque el número de horas diurnas aumentan de 256 a 343, y el de horas nocturnas se reduce de 290 a 276, lo que supone una necesidad global de 632 horas frente a las 633 que antes se computaban.

Se han cumplido las previsiones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- A fin de dar cumplimiento a lo que dispone el art. 97.2 de la LPL, se hace constar que los anteriores hechos declarados probados se han deducido de los siguientes medios probatorios:

El primero, del BOE que se cita.

El segundo, del documento número 2 de la prueba de AENA, que fue reconocido de contrario.

El tercero, del BOE que se cita.

El cuarto, del documento número 4 de la parte actora, reconocido de contrario.

El quinto, del documento número 5 de la actora y el sexto del documento número 7 de la misma parte, autos reconocidos por AENA.

El séptimo, del documento 8 de los de AENA.

El octavo del documento número 3 de AENA.

El noveno de los documentos números 8 a 12 aportados por USCA como irreconocido por AENA.

El décimo del documento número 1 de AENA reconocido de contrario.

SEGUNDO.- Postula la parte actora en el Suplico de su demanda que por esta Sala se declare que las modificaciones de las condiciones de trabajo de los controladores de tráfico aéreo de AENA impuestas por la demandada son nulas de pleno derecho por resultar ilegales en base a los motivos expuestos en los hechos de la demanda, o subsidiariamente injustificadas.

El contexto de la demanda se precisa que tal petición se refiere a los controladores adscritos a los siguientes Centros de Control de Tránsito Aéreo, identificados con las siglas LEPA (Palma de Mallorca) LEBL (Barcelona), GCXO Y GCTS (Tenerife Norte y Sur) y CGLP (Las Palmas de Gran Canaria).

Sostiene, en primer lugar la parte actora que la medida empresarial impugnada pretende la implantación de una nueva distribución del tiempo de trabajo y del régimen de turnos que pasa, esencialmente, por la modificación de los tipos de servicios o de turnos establecidos en el recién inaugurado II Convenio Colectivo, como literalmente dice.

Pues bien, los autos 32, 33 y 34 del referido Convenio dicen precisamente lo siguiente:

Artículo 32. Tipos de servicio. Los servicios de trabajo a turnos podrán ser de Mañana, Tarde, Día, Noche, Imaginaria y Refuerzo.

Artículo 33. Características de los turnos. Generalidades.

1. Los turnos, en general, serán cíclicos y equitativos. Los turnos se adaptarán a la normativa aplicable sobre esta materia en vigor, a lo previsto en este IICCP, y permitirán la programación de toda la jornada. El régimen aquí contemplado podrá acomodarse, de así resultar imprescindible, al calendario de implantación previsto en el RD 1001/2010.

2. El turno estará compuesto por ciclos de trabajo y descanso. El trabajo a turnos se ordenará en ciclos que establezcan los días máximos de trabajo y mínimos de descanso en función de las necesidades de cada dependencia, que podrán partir desde los seis días (cuatro de trabajo y dos descanso, 4-2, hasta fecha de

aplicación efectiva del RD 1001/2010), hasta otros turnos tales como 6-4, 5-3, 4-4 o similares adecuados a las características de cada dependencia y a las necesidades de servicio, siempre que cumplan los tiempos de descanso legalmente establecidos así como lo previsto en el presente convenio. El cambio de un sistema de turnos a otro diferente deberá comunicarse con suficiente antelación y someterse a consulta e información con los representantes sindicales de los CTA.

3. A los efectos de la programación de servicios, el intervalo mínimo de tiempo entre la finalización de un servicio y el comienzo del siguiente será de doce horas. No obstante lo anterior, si alguno de dichos servicios no implica la realización de actividad aeronáutica, dicho intervalo podrá reducirse a diez horas, pudiéndose compensar la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general del modo que se acuerde localmente entre los representantes de AENA y USCA, ambos debidamente acreditados.

4. Como regla básica todos los CTA que ocupen puestos operativo en la sala de operaciones estarán sujetos al mismo turno para facilitar la gestión de las jornadas y se procurará que la jornada anual programada a los CTA de una dependencia, que ocupen puestos de trabajo iguales y similares circunstancias, sea lo más equiparable posible.

5. La duración máxima de un periodo continuo de actividad aeronáutica es de diez horas y la duración de los periodos consecutivos de actividad aeronáutica no podrá exceder de 50 horas.

6. No podrán realizarse más de seis periodos consecutivos de actividad aeronáutica, con independencia de la duración diaria de cada periodo.

7. El establecimiento de los turnos deberán adaptarse a los condicionantes específicos de aquellos servicios que trabajen 24 horas del día frente a aquellos de un periodo de tiempo inferior".

"Artículo 34 En todo lo no previsto expresamente en este convenio, a efecto de establecimientos de jornada, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, o las sucesivas normas que lo sustituyan".

El planteamiento de USCA, que sostiene, como dice literalmente, "que la condición de trabajo víctima de la modificación sustancial pretendida por la empresa se halla establecida o regulada en un Convenio Colectivo de los regulados en el título III del ET, concretamente en el art. 32 del Convenio" no puede ser acogido por esta Sala pues aunque sea cierto que en el art. 32 del convenio, que regula los tipos de servicio, se mencionen únicamente los turnos de mañana, tarde, día, noche, imaginaria y refuerzo, ya que dicha enumeración no comporta, de ninguna manera, que solo quepa un turno de mañana, tarde, día, noche, imaginaria y refuerzo, como no podría ser de otro modo, puesto que ni el precepto examinado, ni el siguiente establecen horarios concretos para los turnos, a diferencia de la regulación precedente, reflejada en el hecho probado primero,

en el que se contemplaba un sistema de turno único en cada dependencia.

La diferencia es tan patente, que en el inciso final del apartado segundo del art. 33 del II Convenio se precisa que el cambio de un sistema de turnos a otro diferente deberá comunicarse con suficiente antelación y someterse a consulta e información con los representantes sindicales de los CTA, no contemplándose, siquiera, la exigencia de negociación, debiendo destacarse, que USCA no cuestionó nunca en el desarrollo de la negociación.

En consecuencia ha de concluirse, en este apartado, que la modificación controvertida no supone una modificación de lo pactado en Convenio, ya que constituye únicamente una adaptación del horario a los turnos existentes.

TERCERO.- Alega también USCA en el Hecho cuarto de su demanda que existe una falta de voluntad negociadora por parte de la empresa, que conlleva mala fe, manifestando literalmente que el caso omiso hecho por la empresa a las manifestaciones efectuadas por los trabajadores a la propuesta patronal no pueden sino valorarse como de mala fe en la negociación.

Ha de contestarse a tal manifestación que el caso omiso a las propuestas ha sido recíproco, con lo que es obvio que no existe prueba alguna de mala fe negociadora, sino de "falta de acuerdo", ya que lo que sostienen unos y otros supone una interpretación diferente, basada en los argumentos o consideraciones que USCA y AENA entendieron que eran los oportunos para mantener sus posturas enfrentadas.

CUARTO.- Tampoco puede ser acogido favorablemente lo que se manifiesta en el Hecho 5º de la demanda, en orden a la falta de informe de AESA (Agencia Española de Seguridad Aérea), pues la DT 2ª de la Ley 9/2010 de 14 de abril y el art. 8 de la Ley 21/2003 de 7 de julio, que cita, no exigen imperativamente que por AESA haya de emitirse un informe preceptivo, y además consta en autos que AENA el 6-10-2010 el Plan elaborado, con la indicación de que AESA pueda ejercer la labor de supervisión del proceso de adaptación del sistema.

QUINTO.- El Hecho 6º de la demanda lo dedica el sindicato demandante a sostener que la medida empresarial no cumple con la legislación vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

Ha de rechazarse su extenso planteamiento, por cierto literalmente idéntico al que se plantea en la demanda que dio lugar al procedimiento 140/2011 seguido ante esta misma Sala, ya que en relación con el servicio de prevención de riesgos laborales la empresa no ha hecho otra cosa que cumplir con la norma establecida en el art. 191 del Convenio Colectivo vigente. Así se ha acreditado cumplidamente que AENA elaboró los correspondientes informes de evaluación de riesgos laborales, siendo irrelevante, a estos efectos, que su emisión se produjera entre los días 13 y 17 de mayo pasado, porque lo relevante es que se produjera la evaluación con anterioridad al despliegue de la medida, lo que ha sucedido claramente, no observándose en dichos informes vulneración alguna de normas

de prevención de riesgos laborales, careciendo de entidad, a nuestro juicio, el informe pericial, practicado en el acto del juicio, porque el perito actuante es controlador aéreo y carece, por tanto, de la imparcialidad exigible, su informe se refirió únicamente al centro de Madrid y contiene esencialmente valoraciones genéricas, pero no precisa, de ningún modo, como resaltó el letrado de la empresa demandada, qué vulneraciones concretas de la normativa de prevención de riesgos laborales se han producido por la implantación de la modificación horaria de los turnos aquí cuestionada.

Debe destacarse, por otra parte, que los informes de evaluación de riesgos laborales no eran exigibles en el período de consultas, porque no lo requiere el objetivo de la consulta establecido en el art. 41.4 ET, como no podría ser de otro modo, puesto que las normas de prevención de riesgos laborales son normas mínimas de derecho necesario, a tenor con lo dispuesto en los arts. 15 y 42 CE, 4.2.d y 19 ET, en relación con los arts. 2.2 y 14.3 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de manera que, si se hubiera acreditado, que no es el caso, la vulneración concreta de normas de prevención de riesgos laborales, sería exigible su cumplimiento, pero dicha vulneración no comportaría por sí misma la nulidad de la modificación, si bien debemos resaltar que una modificación, que ha reducido sustancialmente el número de servicios nocturnos, así como el de horas nocturnas, cuya prolongación se considera como factor de riesgo laboral, a tenor con lo dispuesto en el art. 36 ET, no solo no provoca, sino que reduce sustancialmente los riesgos laborales de estos trabajadores.

Cuestión distinta es, que en la ejecución de las modificaciones controvertidas la empresa demandada haya incumplido normas legales o convencionales, que afecten a la prevención de riesgos laborales o, en su caso, a períodos de actividad aeronáutica, que sobrepasen los límites legales o convencionales, o a descansos que no cubran los mínimos legales o convencionales, que deberán hacerse valer en procedimientos individuales o plurales, pero no mediante el presente procedimiento, que debe centrarse en su propio objeto, sin examinar eventuales incumplimientos legales o convencionales con incidencia individual o plural.

SEXTO.- Finalmente, el sindicato USCA sostiene que no concurren las razones organizativas, productivas y económicas alegadas por la empresa, y en consecuencia sostiene que la modificación de las condiciones de trabajo debe ser calificada como de injustificada.

Tampoco ha de tener favorable acogida este planteamiento ya que el art. 41.1 del ET, regula las causas de modificación sustancial de condiciones de trabajo, establece que se entenderá que concurren las causas a que se refiere este artículo cuando la adopción de las medidas propuestas contribuya a prevenir una evolución negativa de la empresa o a mejorar la situación y perspectivas de la misma a través de una más adecuada organización de sus recursos, que favorezca su posición competitiva en el mercado o una mejor respuesta a las exigencias de la demanda.

Dicho precepto, debe contrastarse con lo dispuesto en el art. 51.1 ET, que regula las causas de extinción por razones objetivas, que dice textualmente lo siguiente: "Se entiende que concurren causas económicas cuando de los resultados de la empresa se desprenda una situación económica negativa, en casos tales como la existencia de pérdidas actuales o previstas, o la disminución persistente de su nivel de ingresos, que puedan afectar a su viabilidad o a su capacidad de mantener el volumen de empleo. A estos efectos, la empresa tendrá que acreditar los resultados alegados y justificar que de los mismos se deduce la razonabilidad de la decisión extintiva para preservar o favorecer su posición competitiva en el mercado.

Se entiende que concurren causas técnicas cuando se produzcan cambios, entre otros, en el ámbito de los medios o instrumentos de producción; causas organizativas cuando se produzcan cambios, entre otros, en el ámbito de los sistemas y métodos de trabajo del personal y causas productivas cuando se produzcan cambios, entre otros, en la demanda de los productos o servicios que la empresa pretende colocar en el mercado. A estos efectos, la empresa deberá acreditar la concurrencia de alguna de las causas señaladas y justificar que de las mismas se deduce la razonabilidad de la decisión extintiva para contribuir a prevenir una evolución negativa de la empresa o a mejorar la situación de la misma a través de una más adecuada organización de los recursos, que favorezca su posición competitiva en el mercado o una mejor respuesta a las exigencias de la demanda".

La modificación sustancial de condiciones de trabajo es una herramienta típica de la flexibilidad interna, que tiene por finalidad evitar o impedir que los empresarios recurran a la flexibilidad externa ante situaciones de crisis, contribuyendo, de este modo, a cambiar la "cultura empresarial" dominante, debiendo destacar, a estos efectos, que la expresión -prevenir una evolución negativa de la empresa supone, según el Diccionario de la RAE, "anticiparse al daño", lo que comporta que el buen empresario deberá utilizar estas herramientas cuando prevea que concurren indicios suficientes de visualización de la crisis, habiéndose entendido por la jurisprudencia, que anticiparse al daño exigirá tomar la decisión adecuada, que es la propia del "buen comerciante", como ha defendido el TS en sentencia de 29-11-2010, EDJ 2010/298247.

Cuando la causa sea técnica, organizativa o de producción no será exigible que las dificultades, que la empresa quiera prevenir o mejorar, sean de tal entidad que pongan en peligro la viabilidad futura de la empresa o del empleo en la misma, siendo suficiente, como se dice literalmente en la redacción actual del precepto, con que contribuyan a prevenir una evolución negativa de la empresa o a mejorar la situación de la misma a través de una más adecuada organización del trabajo que favorezca su posición competitiva en el mercado o una mejor respuesta a las exigencias de la demanda, como ha defendido la jurisprudencia, por todas, STS 2-03-2009, que se remite, a su vez, a la STS 17-05-2005, lo que obligará a demostrar, en cualquier caso, que la medida contribuye a mejorar la dificultad existente, ya que mejorar significa ponerse en lugar o grado ventajoso con respecto al que se tenía, conforme al diccionario de la RAE, no siendo exigible,

por consiguiente, que se hayan actualizado pérdidas económicas.

USCA defendió, que no concurría causa económica, organizativa o de producción, sin que tampoco coincidamos con dicho criterio, puesto que se ha demostrado cumplidamente que el tránsito aéreo se concentra en el período diurno, reduciéndose sustancialmente por las noches, siendo razonable, por consiguiente, que la concentración de controladores en los turnos de mañana y tarde, reduciendo, al tiempo, los que prestaban servicios en el turno de noche, mejore significativamente la organización de los recursos de AENA, le permita adaptarse más eficientemente a los requerimientos de la demanda y contribuya decisivamente a prevenir una situación económica negativa.

Por consiguiente, probado que en todos los centros, afectados por la modificación, se han reducido significativamente los servicios nocturnos y las horas nocturnas, incrementándose sustancialmente las horas diurnas y reduciéndose globalmente el número de horas utilizadas para el desempeño adecuado del servicio semanal, lo que permitirá liberar un buen número de controladores, que podrán ocuparse de otros desempeños, debemos concluir necesariamente que la modificación impugnada se ajusta adecuada y razonablemente a lo dispuesto en el art. 41.1 ET, por lo que convalidamos la medida y desestimamos la demanda.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

Que desestimando la demanda interpuesta por USCA frente a AENA en trámite de conflicto colectivo, debemos absolver y absolvemos al Ente Público AENA de todas las pretensiones formuladas en su contra en los presentes autos.

Notifíquese la presente sentencia a las partes advirtiéndoles que contra la misma cabe recurso de casación ante la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, que podrá prepararse ante esta Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el plazo de diez días hábiles desde la notificación, pudiendo hacerlo mediante manifestación de la parte o de su Letrado al serle notificada, o mediante escrito presentado en esta Sala dentro del plazo arriba señalado.

Al tiempo de preparar ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional el Recurso de Casación, el recurrente, si no goza del beneficio de Justicia gratuita, deberá acreditar haber hecho el depósito de 300 Euros previsto en el art. 227 de la Ley de Procedimiento Laboral, en la cuenta corriente que la Sala tiene abierta en Banesto, Sucursal de la calle Barquillo 49, con el núm. 241900000013911.

Llévese testimonio de esta sentencia a los autos originales e incorpórese la misma al libro de sentencias.

Así por nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos. Manuel Poves Rojas.- Ricardo Bodas Martín.- Manuel Poves Rojas.- María Paz Vives Usano.