

SECCIÓN DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

9605 *Pleno. Auto 84/2022, de 11 de mayo de 2022. Cuestión de inconstitucionalidad 910-2022. Inadmite a trámite la cuestión de inconstitucionalidad 910-2022, planteada por el Juzgado de lo Social núm. 34 de Madrid en relación con la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.*

ECLI:ES:TC:2022:84A

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por el magistrado don Pedro José González-Trevijano Sánchez, presidente; los magistrados don Juan Antonio Xiol Ríos, don Santiago Martínez-Vares García, don Antonio Narváez Rodríguez, don Cándido Conde-Pumpido Tourón; la magistrada doña María Luisa Balaguer Callejón; los magistrados don Ramón Sáez Valcárcel y don Enrique Arnaldo Alcubilla, y las magistradas doña Concepción Espejel Jorquera y doña Inmaculada Montalbán Huertas, en la cuestión de inconstitucionalidad núm. 910-2022, promovida por el Juzgado de lo Social núm. 34 de Madrid, respecto de la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, por posible vulneración del art. 14, en conexión con los arts. 35.1 y 50 CE, ha dictado el siguiente

AUTO

I. Antecedentes

1. El día 11 de febrero de 2022 tuvo entrada en el registro general del Tribunal Constitucional un escrito del Juzgado de lo Social núm. 34 de Madrid, al que se acompañaba el testimonio de las actuaciones en el procedimiento de despidos/ceses en general núm. 992-2021 y el auto de 17 de enero de 2022, por el que se acordaba plantear una cuestión de inconstitucionalidad respecto de la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (en adelante, Ley 9/2010).

2. Los hechos de los que trae causa la cuestión de inconstitucionalidad son, en síntesis, los siguientes:

a) El día 14 de septiembre de 2021 don Valentín Augusto Onsurbe Domínguez, controlador de tránsito aéreo, presentó una demanda contra Enaire (entidad pública empresarial gestora de la navegación aérea de España) en la que solicitaba que el cese por jubilación forzosa que le había sido notificado el día 1 de septiembre de 2021 fuera declarado despido improcedente o, subsidiariamente, nulo, por vulneración del derecho fundamental a la igualdad del art. 14 CE. Asimismo, reclamaba una indemnización en concepto de daños y perjuicios.

El demandante exponía que se le había comunicado la jubilación obligatoria por cumplir los sesenta y cinco años, teniendo acreditados tres años y siete meses de cotización en el régimen de clases pasivas del Estado y veintiocho años, un mes y veintisiete días en el régimen general de la Seguridad Social. Denunciaba que la decisión de Enaire le expulsaba del mercado laboral, sin derecho a la pensión ordinaria de jubilación y sin rentas de ningún otro tipo, por lo que se vulneraba el derecho a la igualdad del art. 14, en conexión con los arts. 35.1 y 50 CE.

b) Una vez admitida a trámite la demanda y realizados los trámites legalmente previstos, se celebró el acto del juicio el día 16 de noviembre de 2021. Mediante una providencia del día 23 de noviembre de 2021 se solicitó a la parte actora que aclarara su alegato de no tener derecho a pensión de jubilación. El demandante contestó que con ello se refería a que no obtendría el 100 por 100 de la pensión ordinaria de jubilación, al no haber completado el número de años exigidos por la normativa de la Seguridad Social.

c) El día 9 de diciembre de 2021 se dictó una providencia por la que se acordaba escuchar a las partes y al Ministerio Fiscal por un plazo común e improrrogable de diez días sobre la pertinencia de plantear una cuestión de inconstitucionalidad respecto de la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010, por posible vulneración del art. 14 CE. El órgano judicial consideraba que la diferencia de trato de los controladores aéreos en cuanto a su edad de jubilación «no atiende a una justificación bastante» ni responde a «parámetros de adecuación y proporcionalidad».

Mediante un escrito del día 28 de diciembre de 2021, la parte actora se manifestó a favor del planteamiento de la cuestión. Alegaba que los controladores de tránsito aéreo se encuentran en una situación comparable a otros trabajadores de Enaire y a otros trabajadores con funciones similares, como los de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y los del ente Puertos del Estado. Ante una situación comparable, sostiene que la ley establece una diferencia de trato desproporcionada, por lo que incurre en vulneración del art. 14 CE.

Por escrito presentado el día 4 de enero de 2022, el abogado del Estado se mostró contrario a que se planteara la cuestión. Argumentaba que las situaciones traídas a la comparación por el demandante no son iguales, ya que la profesión de controlador de tránsito aéreo tiene importantes peculiaridades que justifican la jubilación obligatoria a los sesenta y cinco años. El Ministerio Fiscal no presentó alegaciones.

3. El auto de planteamiento, tras resumir los hechos de los que trae causa la cuestión inconstitucionalidad, formula los siguientes razonamientos jurídicos:

a) Se cumple el juicio de aplicabilidad y relevancia exigido por el art. 35 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional (LOTC), puesto que la extinción del contrato por alcanzar la edad de sesenta y cinco años deriva directamente de la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010, de tal forma que la resolución del pleito depende directamente de la constitucionalidad de dicho precepto.

Tras exponer las circunstancias fácticas y las normas relevantes, aduce que la previsión legal de jubilación forzosa de los controladores de tránsito aéreo constituye un supuesto excepcional que se aparta de la regla general. Para el resto de personal laboral de la administración, la jubilación es voluntaria, estableciéndose únicamente la forzosa cuando así se pacta en convenio colectivo, pero siempre que se reúnan los requisitos necesarios para tener derecho al cien por ciento de la pensión ordinaria de jubilación en su modalidad contributiva, según las previsiones de la legislación en materia de seguridad social, y la medida se vincule a objetivos coherentes a la política de empleo. Tan solo en el caso de las clases pasivas, que son funcionarios, sujetos a un régimen distinto, se prevé la jubilación forzosa, si bien se articula sobre la base de los haberes reguladores que cada año establecen los presupuestos del Estado y del servicio prestado. Difiere, por tanto, del régimen general de la Seguridad Social.

b) El órgano judicial analiza la posible justificación de la norma, que no halla de forma expresa en el preámbulo de la Ley 9/2010. Citando la STS 150/2017, de 22 de

febrero, considera que el único motivo puede ser que los controladores aéreos están sometidos a un alto nivel de estrés, debiendo someterse de manera continuada a controles psicofísicos, por lo que estaría justificado el retiro a determinada edad. Sin embargo, dicha sentencia no resuelve la posible vulneración del art 14 CE entre los trabajadores que previamente eran funcionarios y los que no. El auto aprecia que no existe ninguna medida tendente a paliar los efectos que de ello se derivan, como es que no se acceda a la pensión completa de jubilación, ni se reciba compensación alguna.

El órgano judicial subraya que no todos los controladores de tránsito aéreo prestan servicios operativos. Así sucede, por ejemplo, con los técnicos especialistas en servicios centrales, los jefes de instrucción y los jefes de supervisión, entre otros. Aprecia, además, que existen medidas tendentes a acreditar el adecuado estado psicofísico de los controladores aéreos a través de exámenes y controles. Lo anterior le lleva a plantearse si con la jubilación obligatoria a los sesenta y cinco años realmente se protege la seguridad del tráfico aéreo y, aunque así fuera, si no habría otras medidas menos gravosas.

El juzgado acepta el argumento del Tribunal Supremo y de la abogacía del Estado de que los requisitos para acceder a la pensión de jubilación y la edad de jubilación forzosa son cuestiones diferentes. Pero, aun así, dado que la jubilación es presupuesto necesario para acceder a la pensión, es preciso valorar en su totalidad las consecuencias de la norma cuestionada, que incide tanto en el derecho al trabajo como en el derecho a la pensión.

En definitiva, se plantea aquí si se justifica de forma objetiva y razonable que todos los controladores aéreos, sin excepción, se jubilen forzosamente a los sesenta y cinco años, aun cuando no cumplan los requisitos exigidos por la normativa de Seguridad Social para tener derecho al 100 por 100 de la pensión ordinaria de jubilación en su modalidad contributiva. Partiendo de la finalidad perseguida por la norma, el hecho de que se imponga a todos los controladores, aun cuando no presten servicios en puestos operativos, permite mantener que la norma, al menos en parte, no es idónea, necesaria ni proporcional.

c) El auto invoca diversas sentencias constitucionales y del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en apoyo de su duda. En concreto, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 5 de julio de 2012 (asunto C-141/11), que, para rescindir un contrato de trabajo por razones de edad, exige una justificación objetiva y razonable en una finalidad de política de empleo y del mercado laboral para cuyo logro la rescisión sea un medio adecuado y necesario. En el supuesto analizado no puede afirmarse que la jubilación forzosa a los sesenta y cinco años responda a políticas de empleo y tampoco se prevé ninguna compensación para los casos en que el trabajador no haya completado los periodos de carencia para la jubilación.

Por todo ello, acuerda plantear la cuestión de inconstitucionalidad en relación con la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010, por posible vulneración del art. 14 en relación con los arts. 35.1 y 50 CE.

4. Por providencia de 11 de marzo de 2022, el Pleno acordó oír a la fiscal general del Estado para que, en el plazo de diez días, y a los efectos que determina el art. 37.1 LOTC, alegase lo que considerase conveniente acerca de la admisibilidad de la presente cuestión de inconstitucionalidad, por si fuere notoriamente infundada.

5. La fiscal general del Estado evacuó el trámite conferido mediante escrito registrado en este tribunal el día 25 de abril de 2022, en el que interesa que la cuestión de inconstitucionalidad se inadmita por resultar manifiestamente infundada.

a) Comienza exponiendo el contenido del precepto cuestionado y de las normas constitucionales supuestamente vulneradas y recuerda que la Sala de lo Social del Tribunal Supremo se ha pronunciado recientemente sobre la cuestión de la jubilación a los sesenta y cinco años de los controladores de tránsito aéreo en diversas sentencias (cita, entre otras, la STS 1170/2021, de 20 de noviembre, dictada en el recurso de

casación para unificación de doctrina núm. 4801-2018). De ellas se colige que (i) el fundamento legal de dicha medida se encuentra en la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010 y no en el art. 175 del II convenio colectivo profesional de los controladores de tránsito aéreo; y que (ii) dicha jubilación obligatoria se justifica por las concretas circunstancias en que se desarrolla el trabajo de los controladores de tránsito aéreo.

Después de resumir el contenido del auto de planteamiento, advierte que lo que el órgano judicial parece realmente cuestionar es que se imponga la edad de jubilación obligatoria incluso a aquellos controladores de tránsito aéreo que no han podido completar los periodos de carencia para la jubilación, sin que esté prevista ninguna compensación. Pero, a juicio de la fiscal general, con esto se denuncia una discriminación por indiferenciación, lo que no puede asumirse, puesto que no existe un derecho subjetivo al trato normativo desigual (cita la STC 117/2006, de 24 de abril, FJ 2).

b) Expone a continuación la doctrina constitucional sobre el principio de igualdad, concretándola para el caso de la diferenciación por edad. Cita, entre otras, la STC 149/2004, de 20 de septiembre, que admitió la relevancia de la edad como criterio sobre el que articular diferencias de trato normativo en materia de Seguridad Social y las SSTC 280/2006, de 9 de octubre, y 341/2006, de 11 de diciembre, que descartaron la existencia de discriminación constitucionalmente ilegítima en el establecimiento convencional de una edad de jubilación obligatoria.

Desde el estricto punto de vista de la fijación de una edad máxima como causa de extinción de la relación laboral, resume la doctrina del Tribunal Constitucional del siguiente modo: (i) el derecho al trabajo no se agota en la libertad de trabajar, sino que también supone, en su vertiente individual, tanto el derecho a un puesto de trabajo, si se cumplen los requisitos necesarios de capacitación, como el derecho a la continuidad o estabilidad en el empleo o, lo que es lo mismo, a no ser despedidos si no existe una justa causa (STC 22/1981, de 2 de julio, FJ 8); (ii) la consagración constitucional del derecho al trabajo (art. 35.1 CE) determina que el recurso a la edad de jubilación como causa extintiva de la relación laboral opere como una fórmula racional conforme a la cual, en la medida de lo posible y siempre que las circunstancias socioeconómicas lo permitan, sea ejercitada como una opción voluntaria del trabajador y no como una imposición del legislador [STC 8/2015, de 22 de enero, FJ 10 a)]; (iii) sin embargo, se ha admitido también una política de empleo basada en la jubilación forzosa y, por tanto, la posibilidad de que el legislador fije una edad máxima como causa de extinción de la relación laboral porque, aunque suponga una limitación al ejercicio del derecho al trabajo de unos trabajadores, sirve para garantizar el derecho al trabajo de otros o, lo que es lo mismo, sirve al reparto o redistribución del trabajo (STC 22/1981, de 2 de julio, FJ 8); y (iv) la determinación tanto de la edad como de los efectos de la jubilación en orden a la eventual extinción de la relación laboral es una materia que, en principio, pertenece al ámbito propio de la ley, por estar en juego el ejercicio del derecho al trabajo (art. 35.1 CE), razón por la cual, la Constitución Española, de un lado, obliga a los poderes públicos a promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva en orden a la participación de todos los ciudadanos en la vida social (art. 9.2 CE), y, de otro, atribuye al Estado la competencia exclusiva para regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos en el ejercicio de los derechos constitucionales [art. 149.1.1 CE; STC 8/2015, de 22 de enero, FJ 10 a)].

De los principios anteriores destaca, en particular, que la fijación por ley de una edad obligatoria de jubilación puede servir como garantía del trabajo de otros. Respecto de esto último, apunta que, en fecha 29 de noviembre de 2021, fueron convocadas por Enaire hasta noventa plazas de controlador de tránsito aéreo, lo que es prueba de la intención de proceder a una renovación de las plantillas de controladores.

c) Profundizando en la cuestión controvertida, la fiscal general del Estado se adhiere a la doctrina fijada por el Tribunal Supremo, según la cual la previsión legal que impone la jubilación forzosa de los controladores de tránsito aéreo a los sesenta y cinco años de edad no es discriminatoria porque está amparada por una justificación objetiva y razonable, como es el mantenimiento de la seguridad del tráfico aéreo, a cuyo propósito

se razona que los controladores están sometidos a un alto nivel de estrés, están sujetos a rotación de turnos y tienen extrema responsabilidad sobre las operaciones aéreas, razones por las que deben someterse de manera continuada a controles psicofísicos, con lo que estaría justificado el retiro a determinada edad. Conclusión esta que acepta incluso el auto de planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad, extrayéndola de la exposición de motivos de la misma Ley 9/2010.

En apoyo de lo anterior, añade que la preocupación por la seguridad del tráfico aéreo también puede deducirse de la regulación contenida en el título IV de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, denominado «[d]e las obligaciones por razones de seguridad».

Por todo ello, concluye que la cuestión planteada por el Juzgado de lo Social núm. 34 de Madrid ha de considerarse notoriamente infundada ya que (i) la determinación tanto de la edad como de los efectos de la jubilación en orden a la eventual extinción de la relación laboral es una materia que, en principio, pertenece al ámbito propio de la ley, por estar en juego el ejercicio del derecho al trabajo (art. 35.1 CE); (ii) constitucionalmente se ha admitido una política de empleo basada en la jubilación forzosa y, por tanto, la posibilidad de que el legislador fije una edad máxima como causa de extinción de la relación laboral habida cuenta de que, aunque suponga una limitación al ejercicio del derecho al trabajo de unos trabajadores, sirve para garantizar el derecho al trabajo de otros, o, lo que es lo mismo; sirve al reparto o redistribución del trabajo; y (iii) la norma cuestionada supera sin dificultades el juicio de legitimidad constitucional.

Por último, respecto de que la fijación de la edad de sesenta y cinco años puede afectar al percibo de la pensión correspondiente cuando el interesado no tenga cubiertos los periodos de cotización precisos para acceder al cien por ciento de la pensión contributiva de jubilación, recuerda, con cita de la STC 134/1987, de 21 de julio, FJ 5, que el concepto de «pensión adecuada» del artículo 50 CE no puede considerarse aisladamente, atendiendo a cada pensión singular, sino que debe tener en cuenta el sistema de pensiones en su conjunto, sin que pueda prescindirse de las circunstancias sociales y económicas de cada momento y sin que quepa olvidar que se trata de administrar medios económicos limitados para un gran número de necesidades sociales. Por lo tanto, desde este punto de vista, la cuestión de inconstitucionalidad planteada también sería notoriamente infundada.

II. Fundamentos jurídicos

1. Objeto de la cuestión de inconstitucionalidad.

El Juzgado de lo Social núm. 34 de Madrid plantea una cuestión de inconstitucionalidad sobre la disposición adicional cuarta.3 de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

El precepto cuestionado dispone que «[l]os controladores civiles de tránsito aéreo deberán jubilarse de manera forzosa a los sesenta y cinco años de edad». El órgano judicial considera que esta norma podría vulnerar el derecho a la igualdad del art. 14 CE, en relación con el derecho al trabajo y a la pensión de los arts. 35.1 y 50 CE, respectivamente.

Con arreglo al art. 37.1 LOTC, la Fiscal General del Estado se opone a la admisión a trámite de la cuestión, por considerarla notoriamente infundada.

2. Inadmisión por resultar notoriamente infundada.

Este tribunal ha reiterado que el concepto de cuestión «notoriamente infundada» del art. 37.1 LOTC «encierra un cierto grado de indefinición, que se traduce procesalmente en otorgar a este tribunal un margen de apreciación a la hora de controlar la solidez de la fundamentación de las cuestiones de inconstitucionalidad, existiendo supuestos en los

que un examen preliminar permite apreciar la falta de viabilidad de la cuestión suscitada, sin que ello signifique un juicio peyorativo sobre la duda de constitucionalidad trasladada por el órgano judicial» (por todos, ATC 109/2017, de 18 de julio, FJ 2).

Pues bien, como se razonará a continuación, en el presente caso la cuestión de inconstitucionalidad planteada resulta notoriamente infundada por lo que, como solicita la fiscal general del Estado, debe inadmitirse a trámite.

a) La duda gira en torno a si la determinación por ley de una edad obligatoria de jubilación para los controladores civiles de tránsito aéreo, incluso aunque no hayan completado los años de cotización para acceder a la pensión máxima de jubilación, vulnera el art. 14, en conexión con los arts. 35.1 y 50 CE.

Para su análisis debemos partir de la reiterada doctrina constitucional según la cual: (i) no toda desigualdad de trato en la ley supone una infracción del artículo 14 CE, sino solo aquella desigualdad que introduce una diferencia entre situaciones que pueden considerarse iguales y carece de una justificación objetiva y razonable; (ii) el principio de igualdad exige que a iguales supuestos de hechos se apliquen iguales consecuencias jurídicas, debiendo considerarse iguales dos supuestos de hecho cuando la utilización o introducción de elementos diferenciadores sea arbitraria o carezca de fundamento racional; (iii) por tanto, el principio de igualdad no prohíbe al legislador cualquier desigualdad de trato, sino solo aquellas desigualdades que resulten artificiosas o injustificadas por no venir fundadas en criterios objetivos y suficientemente razonables de acuerdo con criterios o juicios de valor generalmente aceptados; y (iv) por último, para que la diferenciación resulte constitucionalmente lícita, no basta con que lo sea el fin que se persigue con ella, sino que es indispensable además que las consecuencias jurídicas que resultan de tal distinción sean adecuadas y proporcionadas a dicho fin, de manera que la relación entre la medida adoptada, el resultado que se produce y el fin pretendido por el legislador superen un juicio de proporcionalidad en sede constitucional, evitando resultados especialmente gravosos o desmedidos [entre otras muchas, SSTC 3/1983, de 25 de enero, FJ 3; 76/1990, de 26 de abril, FJ 9 a); 193/2004, de 4 de noviembre, FJ 3; 10/2005, de 20 de enero, FJ 5, y 167/2016, de 6 de octubre, FJ 6].

Respecto de la diferenciación por edad, ya la STC 149/2004, de 20 de septiembre, FJ 5, admitió la relevancia de la edad como criterio sobre el que articular diferencias de trato normativo en materia de Seguridad Social. En concreto, sobre la fijación de una edad máxima de jubilación, la doctrina del Tribunal Constitucional ha señalado que la consagración constitucional del derecho al trabajo (art. 35.1 CE) determina que el recurso a la edad de jubilación como causa extintiva de la relación laboral opere como una fórmula racional conforme a la cual, en la medida de lo posible y siempre que las circunstancias socioeconómicas lo permitan, sea ejercitada como una opción voluntaria del trabajador y no como una imposición del legislador [STC 8/2015, de 22 de enero, FJ 10 a)].

Sin embargo, se ha admitido también una política de empleo basada en la jubilación forzosa y, por tanto, la posibilidad de que el legislador fije una edad máxima como causa de extinción de la relación laboral porque, aunque suponga una limitación al ejercicio del derecho al trabajo de unos trabajadores, sirve para garantizar el derecho al trabajo de otros, o, lo que es lo mismo, sirve al reparto o redistribución del trabajo (STC 22/1981, de 2 de julio, FJ 8). Así, las SSTC 280/2006, de 9 de octubre, FJ 6, y 341/2006, de 11 de diciembre, FJ 3, descartaron la existencia de discriminación constitucionalmente ilegítima en el establecimiento convencional de una edad de jubilación obligatoria.

b) De acuerdo con lo anterior, el establecimiento por ley de una específica edad que comporte la jubilación forzosa en un determinado sector de actividad debe estar amparada por una justificación objetiva y razonable ligada a intereses dignos de protección. La medida aquí cuestionada responde a las concretas circunstancias en las que se desarrolla el trabajo de los controladores de tránsito aéreo y su repercusión sobre la seguridad del tráfico aéreo. El alto nivel de estrés, la rotación de turnos y la extrema responsabilidad sobre las operaciones aéreas que controlan justifican una medida legislativa que tiene como finalidad evitar las consecuencias negativas que pudieran

derivarse de la incidencia de los factores descritos sobre el interés general. Así lo entiende la disposición adicional cuarta de la Ley 9/2010 que, en su apartado 1, establece un régimen según el cual los controladores de tránsito aéreo deberán someterse de manera continuada a controles psicofísicos de acuerdo con la normativa aplicable, que permitan constatar el mantenimiento de su capacidad para realizar funciones operativas de control de tránsito aéreo. Como apunta la fiscal general del Estado, la preocupación por la seguridad del tráfico aéreo también puede extraerse de la regulación contenida en el título IV de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, denominado «[d]e las obligaciones por razones de seguridad».

En este sentido, la STC 22/1981, de 2 de julio, FJ 5, ya constató que «algunas actividades exigen unas condiciones físicas o intelectuales que el transcurso del tiempo puede menoscabar, por lo que en estos casos puede presumirse razonablemente que esa disminución de facultades resulta ya patente a una edad determinada y sobre esta base establecerse la extinción de la relación laboral». En este sentido, la exigencia de que los controladores de tránsito aéreo superen unos exámenes psicofísicos antes de los sesenta y cinco años es compatible con la fijación de esta edad como límite a partir del cual se impone su jubilación obligatoria.

c) La edad de jubilación forzosa de los controladores de tránsito aéreo tampoco puede analizarse aisladamente, sino considerando el conjunto de las condiciones laborales de este colectivo. Así, se integra junto con otras especificidades recogidas en la Ley 9/2010 y en el convenio colectivo aplicable, tales como: (i) una retribución considerablemente por encima del salario medio; (ii) una jornada anual notablemente inferior a la general; (iii) mayor número de días de descanso; (iv) pausas de duración incrementada durante la jornada (distinguiendo servicios diurnos y nocturnos); (v) más días de vacaciones que la media de trabajadores; (v) limitación del número de horas extraordinarias que pueden realizar; y (vi) licencia especial retribuida a partir de cierta edad, según los años que se hubieran estado trabajando en régimen de turnicidad. En suma, no solo la edad de jubilación, sino que las demás condiciones laborales también se apartan de las del resto de trabajadores, por la singularidad de esta profesión y su trascendencia para la seguridad aérea.

Por consiguiente, existe una finalidad objetiva y razonable que justifica la imposición por ley de una edad de jubilación forzosa a los controladores de tránsito aéreo, que no resulta desproporcionada, por lo que debe excluirse la vulneración del art. 14, en relación con los arts. 35.1 y 50 CE.

Por lo expuesto, el Pleno

ACUERDA

Inadmitir a trámite la presente cuestión de inconstitucionalidad.

Publíquese este auto en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, a once de mayo de dos mil veintidós.—Pedro José González-Trevijano Sánchez.—Juan Antonio Xiol Ríos.—Santiago Martínez-Vares García.—Antonio Narváez Rodríguez.—Cándido Conde-Pumpido Tourón.—María Luisa Balaguer Callejón.—Ramón Sáez Valcárcel.—Enrique Arnaldo Alcubilla.—Concepción Espejel Jorquera.—Inmaculada Montalbán Huertas.—Firmado y rubricado.