

Carta abierta de un controlador aéreo al Sr. Ministro de Fomento

Estimado Sr. Ministro de Fomento,

En los últimos tiempos están teniendo lugar acontecimientos que desgraciadamente apenas tienen difusión pública, y que suponen una innegable degradación del sistema de seguridad del tránsito aéreo. A la luz de estos acontecimientos, el que suscribe estas líneas, tras una andadura profesional de diez años como controlador de la circulación aérea, se siente obligado a trasladarle algunas reflexiones acerca de la negociación en la que nuestro colectivo se encuentra inmerso con la dirección de AENA, nuestra empresa. A ello me mueve un doble objetivo: en primer lugar, y por encima de todo, evitar que se vuelvan a dar las condiciones para que sucesos como los que están teniendo lugar, u otros más graves aún, se repitan. Por otra parte, me mueve también el deseo de que escuchen tanto Vd. como la opinión pública, directamente y sin filtros, la postura de un controlador *medio*; alguien que, sin pretender arrogarse una representación de la que carece, mantiene probablemente una visión bastante común dentro de su profesión acerca del panorama presente. Le aseguro honestamente que si esta carta le ayuda a entender en algo nuestra posición, habrá cumplido en parte su objetivo.

La degradación de la seguridad

Sr. Ministro, desde prácticamente el día siguiente a la aprobación el 5 de febrero del *Real Decreto-Ley 1/2010, por el 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*¹, comenzaron a producirse desajustes en las configuraciones operativas del espacio aéreo y en las programaciones de servicios que realiza AENA para garantizar el servicio de navegación aérea. Es la opinión de este controlador que estos desajustes producen una seria degradación de las condiciones de seguridad. Para muestra no uno, si no tres ejemplos.

- El mismo día 6 de febrero se produjeron incidentes en el Centro de Control Aéreo de Torrejón, con presiones por parte del personal de gestión para abrir más sectores de espacio aéreo que los recomendados dada la asignación de personal. Al día siguiente, 7 de febrero, gestores de AENA, sin conocimientos operativos ni licencia técnica alguna, decidieron unilateral e inexplicablemente dar prioridad al vuelo de calibración (mantenimiento), frente a los vuelos comerciales con destino Barajas, con lo que los vuelos comerciales tuvieron que hacer esperas sobre el aeropuerto². Algunos se vieron obligados a desviarse a destinos alternativos. Esto, además, supuso cambios constantes de las pistas en servicio, a instancias del Área de Gestión de AENA, con las rodaduras saturadas y los aviones acumulándose en los puntos de espera. ¿Por qué hicieron esto gestores sin conocimientos técnicos? Sencillamente, porque podían. Porque el RDL les confiere en exclusiva la potestad de

organizar el espacio aéreo, aunque lo desconozcan por completo y carezcan de ninguna licencia operativa (artículos 2.a y 3 del RDL).

- El martes 9 de marzo, el Aeropuerto de Girona se encontraba en las siguientes condiciones: según recogen grabaciones de las conversaciones de bomberos y señalero del aeropuerto con la Torre de Control, había zonas de la pista de aterrizaje con más de 15 cm. de nieve (el plan invernal obliga al cierre de pistas con 5 cm.), rachas fuertes de viento, sólo un procedimiento disponible para la aproximación al aeropuerto (de baja precisión) y condiciones de visibilidad inferior a 50 metros. En estas condiciones, la dirección del aeropuerto, asumiendo sus nuevas potestades, se negó a cerrar la pista, sin dar explicaciones. Los aviones siguieron despegando de diversos aeropuertos en sus vuelos con destino Girona, aunque la aproximación al aeropuerto era imposible. La Torre de Control siguió en servicio más allá del turno de 12 horas establecido. Ante la imposibilidad de que el relevo pertinente llegase a la torre, debido precisamente a la nevada, se mantuvo a la misma dotación más de 24 horas en servicio continuado (casi 26 horas), con parte del personal durmiendo en el suelo el tiempo que el ruido de las máquinas quitanieves les permitió. Todos estos hechos están denunciados ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Las recomendaciones de Eurocontrol establecen una jornada máxima semanal de 48 horas de trabajo, con dos días completos de descanso después de siete días continuados de trabajo³. Pues bien, el departamento de RR.HH. de AENA está programando jornadas que superan ampliamente estos márgenes. Tanto en el Centro de Control de Torrejón como en el de Canarias, se están programando jornadas de 15 y hasta 20 días de trabajo continuado⁴, o de 25 y hasta 30 días de trabajo con sólo uno o dos días libres intercalados entre esos días. Además, estas programaciones se están aplicando también a profesionales que han superado ya los 55 años de edad. En este sentido, cabe destacar que según un informe interno de AENA, *“el número de incidentes notificados en materia de seguridad se ha incrementado un 96%, desde los 50 incidentes de marzo de 2009, hasta 98 incidentes [sucesos relacionados con la ausencia de separación suficiente entre aeronaves] contabilizados en el mismo mes del actual ejercicio [primer mes completo que transcurre bajo el nuevo RDL]”*⁵. No solamente se ha multiplicado por dos el número de incidentes, sino que tan solo en **los últimos 4 meses en el Área Terminal de Barajas ha habido siete que han alcanzado la categoría A: cuasi-colisión**⁶.

Lamentablemente, en ningún modo estos tres ejemplos constituyen un listado exhaustivo de las situaciones que debilitan la seguridad y que los profesionales del control aéreo estamos viviendo estos días. Más bien al contrario, estos tres casos constituyen solamente algunos ejemplos en lo que empieza a ser una lista de situaciones en las que la gestión de AENA conduce a una seria degradación del sistema de seguridad aéreo⁷. No creo que sea alarmista en absoluto, sino más bien eminentemente razonable, concluir que con este tipo de actuaciones la seguridad del sistema de navegación aérea español se ve comprometida. Como profesional de la seguridad aérea, el objetivo principal de esta carta consiste en intentar evitar que este tipo de situaciones u otras semejantes se repitan. Pero para pensar cómo evitar que estos hechos vuelvan a ocurrir, resulta indispensable

realizar primero un repaso a los últimos meses de negociación entre AENA y nuestro colectivo, a fin de entender en primer lugar cómo han podido llegar a producirse.

1 LA CAMPAÑA DE IMAGEN

La negociación entre AENA y nuestro colectivo ha venido acompañada desde sus inicios por una feroz campaña de desacreditación que, como ejercicio publicista, ha tenido un resultado más que encomiable. Es preciso señalar sin embargo que, desde el punto de vista del respeto por los hechos y la realidad objetiva, este ejercicio ha dejado bastante que desear.

1.1 La productividad y los salarios

Desde el principio de esta campaña se insistió una y otra vez en una doble acusación: los controladores españoles somos, siempre según AENA, los menos productivos y los más caros de toda Europa⁸. Para sustanciar esta seria acusación, la empresa se remite a una fuente en principio autorizada: el informe ACE⁹ (Air Traffic Management Cost-Effectiveness) elaborado por Eurocontrol, que en su última edición de 2007 aparentemente da la razón a la empresa en sus acusaciones.

1.2 Los privilegios de los controladores

A partir de aquí ya valió todo. Un día se dice que el controlador aéreo que menos gana cobra 370.000 euros anuales¹⁰, cuando yo no he ganado eso ni de lejos en mi vida. Al día siguiente el sueldo medio de un controlador pasó a ser 350.000 euros¹¹. **Esto no es cierto Sr. Ministro.** Yo, con 10 años de antigüedad y en la tercera dependencia con más tráfico y por tanto mayor salario del país, jamás he alcanzado ese sueldo. En primer lugar, en todo caso esa cifra correspondería al coste laboral medio, incluyendo todos los impuestos, seguridad social, etc., y no al salario. Pero es que además en esta cifra se mezcla a los **controladores no operativos (cerca del 20% del total), que ocupan puestos de gestión y dirección de la empresa, que tienen salarios más altos, y que desarrollan su trabajo en oficinas, con los operativos, que se dedican a controlar el tráfico aéreo de manera efectiva y en tiempo real**, ya que esta cifra se obtiene de dividir la partida íntegra de coste de personal de los controladores por el número total de los mismos. Como veremos, esta táctica ha sido una constante a la hora de manipular los datos por parte de AENA en todo este proceso: **se mezcla a los directivos en oficinas (no operativos) con el personal operativo, para luego quejarse de lo caro que es ese personal, o lamentar que hacen falta más trabajadores para producir lo mismo que en otros países.** Es necesario resaltar desde el principio, sin embargo, que **la única cifra utilizada por Eurocontrol en sus estadísticas es la de los controladores operativos**¹² (Air Traffic Controller Officer (ATCO) in Ops).

Ese mismo día y en el mismo medio de comunicación, nuestra empresa nos acusaba de ser unos vagos (“*trabajan poco*”) por tener nada menos que 45 días de vacaciones al año, cuando resulta que si se añade a los 30 días anuales de vacaciones los 14 días de fiesta nacional, que nosotros no disfrutamos, se obtiene un total de 44 días. Ya con la carrerilla tomada, la jornada de 1.200 horas anuales pactada en nuestro convenio para los controladores operativos¹³ demuestra más aún lo vagos que somos: “*Un sistema no es eficiente con 1.200 horas de trabajo, cuando la*

media europea está en 1.700"¹⁴. No disponemos de datos acerca de la jornada pactada por convenio en otros países. Sí disponemos sin embargo, vía el informe ACE 2007, de datos acerca de la jornada efectiva anual realizada por todos los países pertenecientes a Eurocontrol¹⁵, jornada efectiva que incluye la jornada pactada por convenio más las horas extras realizadas¹⁶. Pues bien, **lo cierto es que los controladores franceses y alemanes tienen una jornada total efectiva similar a la jornada pactada nuestra** (en el caso de los franceses, 1.328 horas totales trabajadas, con 128 horas extras incluidas; los alemanes, 1.219h totales, con las horas extras también incluidas). Supongo que según Vd. los alemanes no son eficientes. En realidad, incluso la jornada efectiva más exigente de Europa Occidental, la de los controladores italianos, se queda en 1.465 horas anuales (de nuevo horas totales de trabajo). Si tenemos en cuenta las 1.440 horas de los controladores ingleses, **la media de los otros cuatro grandes proveedores europeos está alrededor de las 1.300 horas anuales efectivamente trabajadas (incluyendo siempre las horas extras)**. Lo cierto, también, es que la media de horas totales trabajadas al año por controlador en los 38 países europeos presentes en Eurocontrol está en 1.452. Ignoro qué suerte de países habrá tenido que incluir Vd. en su cómputo para elevar la media *pactada* europea, sin contar con las horas extras, a 1.700 horas. Me disculpará Vd. Sr. Ministro si le digo que **si en los 38 países de Eurocontrol la media de jornada pactada más horas extras es de 1.452h anuales, resulta difícil atribuir ninguna credibilidad a su afirmación de que la jornada pactada europea media es de 1.700h**.

O se deja a un lado por completo la realidad, o **se manipula con medias verdades, como cuando se dice que la jornada media efectiva realizada por los controladores españoles el año pasado fue de 1.750 horas**. Lo cierto es que **la jornada media efectiva realizada por los controladores operativos estuvo alrededor de las 1.600 horas de control, y sólo si se incluye la jornada de 2.300 horas del cerca del 20% de controladores no operativos que trabajan en oficinas en tareas de gestión y dirección (1.700h por convenio para estos controladores¹⁷, más 600 horas extras al año) se obtiene la cifra que ahora proporciona AENA**. En realidad, **la propia AENA había reconocido esta cifra como buena en Enero: "Actualmente, "la jornada de los controladores asciende a 1.200 horas obligatorias y 400 horas adicionales" [...] explicaron fuentes de AENA a Europa Press.**"¹⁸.

De lo hasta aquí expuesto se desprenden dos cosas: la primera es que **la jornada efectiva trabajada por los controladores operativos españoles está muy por encima de la media de nuestro entorno**, con unas 1.600 horas totales efectivas trabajadas frente a las 1.300 de media en nuestros vecinos de tamaño comparable. La segunda es que **esta jornada se encuentra también muy por encima de la máxima anual de 1.450 horas efectivas recomendada por la Federación Internacional de Controladores Aéreos (IFATCA)¹⁹**. Es decir, **lo que habría que hacer con esta jornada para garantizar la seguridad y converger con nuestros vecinos es disminuirla**, aumentando la plantilla; en lugar de ello, se incrementa con argumentos falaces y se olvida la seguridad del tráfico.

Además, nuestras 1.200 horas pactadas están cobradas según Vd. **"a precio de oro"**²⁰, cuando el coste laboral medio establecido por la jornada de convenio para un controlador español está en menos de 140.000 euros brutos anuales²¹, cifra inferior a los 155.000 en los que Vd. mismo valoró la media europea²². Al día siguiente, somos de nuevo unos vagos, ahora aprovechados:

“[En el tema de las pensiones] *Habría que acabar con los abusos en el tema de las prejubilaciones, como por ejemplo el caso de los controladores aéreos, que dejan de trabajar a los 52 años*”²³. **Otra verdad a medias.** Por una parte resulta que dada la pérdida de reflejos y rapidez de reacción con la edad, **la no operatividad de los controladores a partir de los 55 años es una recomendación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) refrendada por Eurocontrol**²⁴, que se sigue a pies juntillas prácticamente en todo el mundo. Por poner un ejemplo, los controladores franceses pueden optar a la prejubilación a partir de los 50 años, y es obligatoria a los 57 años²⁵. En España, **sólo los controladores con más de 30 años de servicio operativo pueden prejubilarse a los 52. Debe haber como mucho unas 15 personas en esta situación en todo el país**, ya que para cumplir este requisito es necesario haber empezado a trabajar como controlador a los 22 años sin contar con el periodo de formación de 18 meses. El resto puede (podía) optar por tomar ese paso a partir de los 55 años (paso a la situación de Licencia Especial Retribuida, LER), o continuar trabajando si pasaba los rigurosos controles médicos adecuados y se sentía capacitado para ello, caso en el que se encontraban muchos compañeros.

Así un día tras otro, hasta convertirnos de cara a la opinión pública en unos egoístas “privilegiados”. Un conocido diario llegaba a editorializar: “*En ningún otro lugar de Europa disfrutan de una situación tan privilegiada. Sólo en Francia hay más controladores, pero allí ganan la mitad*”²⁶. Veamos, en 2008 la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) francesa cuenta con 4.012 controladores en nómina²⁷. AENA con 2.335²⁸. La DSNA tiene casi el doble de plantilla que AENA. Cuando se incluyen las horas extras en la remuneración de ambos, un controlador francés cobra de media algo más de la mitad que uno español. El doble de plantilla; la mitad de sueldo por persona.

En tertulias radiofónicas se ha llegado a decir que nuestro colectivo tiene un grado de endogamia tal que sólo si tienes un pariente controlador puedes llegar a ejercer este trabajo. Le puedo asegurar que el 90% de mi promoción no teníamos ningún pariente controlador. Otro día, somos nosotros los responsables de que AENA no haya convocado más plazas de controladores, cuando la competencia para convocar esas plazas reside única y exclusivamente en la empresa²⁹, y cuando resulta que **ha sido la empresa unilateralmente la que ha reducido la incorporación de controladores desde 168 nuevas plazas anuales de media entre 1998 y 2003 hasta las 43 incorporaciones anuales desde el cambio de administración de 2004 hasta hoy** habiendo dejado de convocar plazas desde el 2006 por decisión exclusiva suya, para decidir finalmente no convocar más plazas en un futuro próximo³⁰. Cabe destacar que **esta decisión unilateral la toma AENA contraviniendo acuerdos con los controladores en 2008 y 2009 en los que se comprometía a incorporar más personal a la plantilla**³¹.

Se ha llegado a la triste situación de que hasta en la introducción del reciente Real Decreto-Ley 1/2010 de 5 de Febrero (RDL) se falta a la verdad de manera patente, como cuando se dice que los controladores gestionamos por completo nuestros horarios y días de trabajo. Sr. Ministro, le aseguro que en la dependencia donde yo trabajo, la gente recibe, copia y cumple sus turnos de trabajo publicados por RR.HH. Pero es que además, si fuera cierto que nosotros lo gestionamos, cabría preguntarse por qué cuenta la empresa con un departamento de RR.HH. ¿no le parece?

Por supuesto, además somos “caprichosos”, y, cómo no, el principal problema que tiene AENA, la losa de este país que vive del turismo: si no fuera por nosotros vendrían aún muchos más turistas, cuando el impacto de las tasas de navegación asciende en media a unos 60 céntimos de euro por billete³², y que tal y como se demuestra más adelante con pruebas documentales, es AENA la que ha distorsionado la estructura de estas tasas.

Y ya lo último, se nos acusa prácticamente de ladrones: “*Los controladores aéreos llevan años cobrando ilegalmente*”³³ era el titular un día de otro periódico de tirada nacional ante sus declaraciones en entrevista a dicho periódico “*Nadie puede obviar que [los controladores] han estado cobrando ilegalmente*”, lo dice como si estuviéramos cobrando en negro y defraudando a la hacienda pública cuando **lo cierto es que fue AENA quien no realizó, o decidió no tener en cuenta, los trámites pertinentes ante la Intervención General del Estado a la hora de cumplir sus acuerdos con nosotros**. Es decir, “Responsables de AENA y de Fomento malversaron caudales públicos al realizar pagos sin respetar los procedimientos legales” hubiera sido un titular mucho más ajustado a la realidad.

Todo guisado y apañado: somos los más malos del mundo mundial. Ni los hermanos Malasombra. Todo esto sería cómico si no tuviera un impacto sobre la vida de la gente. Algunos hemos creído vivir en una pesadilla virtual dentro de esta campaña de desprestigio, tanto profesional como personal. A otros les han llenado la casa de pintadas y les han rajado las ruedas de sus automóviles. Esto, Sr. Ministro, es un hecho.

2 LOS HECHOS

2.1 La productividad

¿Por qué decía yo anteriormente que el informe ACE da la razón a la empresa sólo *aparentemente*? Pues porque existen tres consideraciones que, tomadas en su conjunto, invalidan por completo una primera conclusión apresurada basada en los datos del informe.

En primer lugar, cabe señalar que **AENA ha estado desvirtuando las cifras de los controladores operativos, que son con las que Eurocontrol realiza sus informes** (es decir, los controladores que trabajan controlando el tráfico aéreo de forma efectiva). Así, resulta que la empresa ha estado incluyendo sistemáticamente en este cómputo a muchos controladores que trabajan desde hace años en oficinas en tareas de gestión y dirección de la empresa, o que sólo trabajan como operativos a tiempo parcial dedicando el resto de su tiempo a otras tareas como formación, etc. **La diferencia no es baladí, no sólo en lo que respecta a los sueldos y a la jornada, como se ha mencionado antes, sino también a la productividad** de los centros de control, donde los controladores no operativos realizan su trabajo. Por ejemplo, **en el Centro de Control de Sevilla, AENA reporta un total de 147 controladores 100% operativos en 2007**³⁴. Esta cifra correspondía en realidad al **total** de controladores trabajando en el centro de control en esa fecha; **la cifra real de controladores operativos se situaba alrededor de los 110**, mientras que las personas restantes trabajaban en tareas de dirección operativa, gestión de flujo, etc. Es decir, AENA proporciona una cifra de personal operativo inflada alrededor de un 30%. **Estas 110 personas operativas controlaron desde Sevilla un total de 165.502 horas de vuelo ese año** (ver

misma tabla para las horas). Más abajo, en la misma tabla, puede comprobarse que las **112 personas operativas en el Centro de Control de vuelos de la NATS, en Manchester, controlaron un total de 132.731 horas de vuelo**. En el Centro de Control de Belgocontrol, en Bruselas, 95 personas controlaron 86.244 horas de vuelo, mientras que en Ginebra, para Skyguide, 102 personas controlaron un total de 135.900 horas de vuelo. **Resulta que cuando se emplean las cifras reales no somos tan poco productivos después de todo.**

A nivel nacional se estima que el total de controladores en tareas de gestión y dirección o trabajando como operativos a tiempo parcial, se encuentra alrededor de entre el 15 y el 20% del total del colectivo. En los centros de control pueden llegar a constituir el 30% o más de la plantilla. Al inflar la cifra de controladores operativos la productividad desciende como es lógico, ya que aparentemente se necesita más personal para mover el mismo número de aviones. Esto, Sr. Ministro, es un hecho.

Hay un segundo factor que distorsiona las cuentas realizadas por Eurocontrol y que afecta sobre todo a la productividad de las torres de control. No es un secreto para nadie que la gestión de AENA ha estado sometida a intereses políticos espurios que han acabado generando despropósitos como la creación de aeropuertos en Burgos, Monflorite, Valladolid, Ciudad Real, Logroño..., y así hasta completar una larga lista. ¿Sería Vd. tan amable, Sr. Ministro, de explicarme **cómo se le puede pedir a los controladores que abren por la mañana las torres de control de estos aeropuertos que sean productivos y controlen muchos aviones, si allí no vuela nadie?** De hecho, y de acuerdo con los datos de AENA, **los 15 aeropuertos con menor tráfico (el 30% de la red) registraron el año pasado una media global de 226 pasajeros diarios**³⁵, bastantes menos que cualquier línea de autobús urbano de cualquier ciudad media. Sucede, claro, que es mucho más fácil acusar al controlador de ser poco productivo que pedirle responsabilidades al político que colocó allí un aeropuerto inútil. Pues bien, de los cinco grandes proveedores de servicio europeos, la inglesa NATS reporta controlar en sólo los 15 aeropuertos de mayor tráfico de Reino Unido³⁶; la alemana DFS gestiona 16 aeropuertos³⁷, y la italiana ENAV sólo reporta a Eurocontrol 13³⁸ de las 28 torres en las que presta servicio de control³⁹. ¿Cuántos aeropuertos reporta AENA a Eurocontrol? 35. Y es que no se pueden comparar entre sí situaciones que son inherentemente diferentes, porque un controlador en Logroño, por muy buen profesional que sea, nunca podrá ser igual de productivo que otro en Frankfurt. Esto, Sr. Ministro, es un hecho.

2.2 Los costes de Navegación Aérea: las horas extras

La excesiva e irracional configuración aeroportuaria nos lleva a la tercera y definitiva causa de que los cálculos de Eurocontrol no expliquen por sí solos la realidad. Para hacernos una idea, examinemos las similitudes y diferencias entre el proveedor de servicios alemán, DFS, y AENA. Es importante hacer notar que en 2007 la **DFS cuenta con una plantilla de controladores operativos muy similar a la española** (1.766 la DFS⁴⁰ por unos 1.769 AENA⁴¹), **y ambas plantillas gestionan un número total de horas de vuelo controlados también muy similar** (1.955.132 horas de vuelo la DFS, por 1.960.252 horas AENA⁴²). Sin embargo, como hemos visto, en 2007 la DFS presta servicio en tan sólo 16 aeropuertos, frente a los 35 controlados por AENA. El resultado inmediato es que AENA, para mantener abiertos todos esos aeropuertos adicionales sobre el caso alemán, necesita imperiosamente que los controladores españoles realicen horas extras: más de un tercio del total trabajadas en 2007, según el informe ACE de ese

año. Dado que la hora extra se paga (por acuerdo con la empresa, no hay que olvidarlo) aproximadamente a 2.65 veces la hora ordinaria esto acaba obviamente de hundir por completo la estadística de coste por controlador.

A este respecto, sin embargo, cabe aducir varios hechos fehacientemente constatables.

En primer lugar, hay que destacar que la competencia para convocar plazas de controlador aéreo corresponde únicamente a la empresa, **siendo AENA la única responsable de determinar el tamaño idóneo de las plantillas**⁴³ más allá de un límite mínimo. En segundo lugar, que la empresa se comprometió en nuestro I Convenio Colectivo a incorporar un total de 741⁴⁴ controladores en un plazo de 6 años, compromiso que ya en su día no cumplió. En tercer lugar, se da el hecho de que AENA no convoca plazas desde el año 2006⁴⁵, incluso violando para ello acuerdos establecidos con el sindicato de nuestro colectivo en 2008 y 2009, como se señaló anteriormente (ver nota 31). Finalmente, las recientes declaraciones por parte de la empresa, en el sentido de que no se contempla la incorporación de nuevos controladores de momento acaban por completar el panorama (ver nota 30). En resumidas cuentas: **hasta ahora, y como decisión estratégica, la empresa ha preferido siempre pagar horas extras a precios caros, o en su defecto generar de demoras en el sistema de tráfico, a incorporar nuevos controladores.** De hecho, **son muchos los compañeros que guardan cartas de felicitación de la empresa por haberse prestado a realizar las horas extras suficientes como para sacar el servicio adelante**⁴⁶.

Le voy a poner un ejemplo particularmente llamativo. Hace unos 4 ó 5 años y ante la escasez de controladores en fechas estivales, debido a la concurrencia simultánea de la acumulación de personal en vacaciones y a la alta demanda de tráfico de la temporada, el departamento de RR.HH. de mi centro de trabajo, de “motu proprio” y sin que nuestro sindicato hubiese abierto la boca, decidió hacernos la siguiente oferta: a aquellos de nosotros que decidiéramos renunciar a algunos de nuestros días de vacaciones, la empresa nos remuneraría esos días a precio de hora extra, y además nos recompensaría con el doble de horas de vacaciones en otro periodo del año con menor demanda de tráfico. Esta oferta en ningún modo fue un caso excepcional de mi dependencia; ofertas similares se dieron por todos los centros de trabajo de España. Ni qué decir tiene que al final lo que pasó es que faltaban controladores en otras épocas del año debido a la cantidad de horas de vacaciones que la empresa tuvo que compensar.

AENA adujo en este caso que se había visto abocada a esa situación dados los ventajosos acuerdos de vacaciones de que nuestro colectivo disfrutaba. No es menos cierto, sin embargo, que esos acuerdos llevaban más de diez años en vigor, y que si la Dirección de AENA pensaba que eran insostenibles, su obligación era la de haber denunciado y renegociado esos acuerdos mucho antes. Pues aún tardaron tres años más en denunciar los acuerdos.

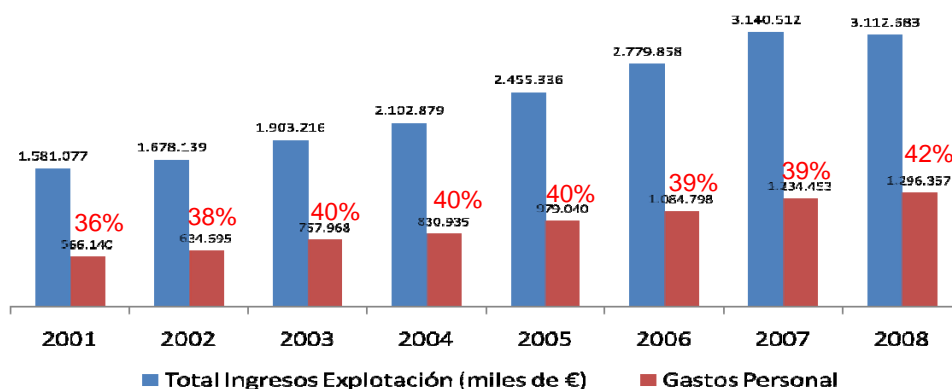
2.3 La losa de AENA

Finalmente, este alto número de aeropuertos inservibles nos lleva también a cuestionar de raíz la idea de que somos precisamente los controladores los que tenemos a AENA con la soga al cuello: la raíz del problema del problema de viabilidad y sostenibilidad que tiene en jaque a la empresa. Porque, Sr. Ministro, ¿cuánto costó construir todos estos aeropuertos? El de Ciudad Real costó 800 millones de euros⁴⁷ y hundió a Caja Castilla-La Mancha, ¿cuánto le costaron a AENA

los demás? Por citar un caso reciente, la Generalitat acaba de invertir 95 millones de euros en construir el aeropuerto de Lleida-Algüaire⁴⁸, que se inaugura con vuelo de gala. Una semana después, la prensa publica el siguiente titular “*Nadie quiere hacerse cargo del aeropuerto de Lleida*”⁴⁹. Un mes después de su inauguración, aún no había aerolínea alguna dispuesta a volar a Algüaire⁵⁰. ¿Cuántas veces se ha repetido esta historia en aeropuertos de AENA como Burgos, Logroño, Monflorite, etc? **Monflorite, por ejemplo, fue abierto por AENA en 2007, y el año pasado registro la friolera de 6.341 pasajeros⁵¹, es decir, ni 18 pasajeros diarios.** Sin comentarios. Recordemos que como acabamos de hacer notar más arriba **los 15 aeropuertos con menor tráfico (el 30% de la red, nada menos) registraron el año pasado una media global de 226 pasajeros diarios.** No sólo ha sido en aeropuertos pequeños y sin tráfico donde la gestión de la empresa ha despilfarrado el dinero sin embargo. Examinemos por ejemplo el Plan Barajas para la ampliación del aeropuerto insignia del país. El 20 de febrero de 2007 comparece ante una comisión mixta del Congreso el entonces señor Presidente del Tribunal de Cuentas para informar sobre una serie de extremos, entre ellos el “*Informe de fiscalización de las principales actuaciones realizadas por AENA en desarrollo del plan director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado el 19/11/1999 y de su situación a 31/12/2004*”⁵². Aunque en dicha comparecencia el Presidente del Tribunal de Cuentas se ve incapaz de establecer la cifra del coste total estimado en 1999 por *errores* en el sistema de información de AENA, sí expone que en esta fecha la Dirección del Plan de Barajas había **estimado en 2.957,40 millones de euros el coste previsto** de las contrataciones de las que era responsable. Así mismo en 1999 se había fijado la duración de la obra en cuatro años. Pues bien, las obras no se terminan hasta Febrero de 2006, lo que supone una desviación de más del 50% sobre la duración prevista, y **el coste total, a finales de 2004, asciende ya a 6.343,35 millones de euros, más del doble de lo previsto, lo que constituye por si solo la mitad de la deuda actual de AENA.** Es instructivo repasar las declaraciones del Presidente del Tribunal de Cuentas en dicha comparecencia: “*A su vez, las demoras en la ejecución de las obras se pueden atribuir a la inclusión por AENA de nuevos requerimientos o necesidades con posterioridad al inicio de las obras, con las consiguientes variaciones de mediciones e incorporaciones de nuevas unidades de obra, y a deficiencias en la programación de las actuaciones [...], el informe considera que estas circunstancias que explican las demoras de las obras suponen también motivos importantes de desfases en los costes*”, y más adelante, “*También se ha hablado aquí de los incrementos de los precios. [...]. Esto es muy común y muy corriente, cuando se programa mal, cuando se planifica mal, pues hay que estar constantemente haciendo modificaciones*”. Tres mil millones de euros en desviaciones de unos presupuestos constantemente modificados y cambiados sobre la marcha. El representante socialista en dicha comisión, declara en sede parlamentaria al interpelar al magistrado que “*durante años de Gobierno del Partido Popular se nos trasladó la buena salud financiera de AENA, se nos vendió permanentemente el estado de buena salud que gozaba dicha entidad pública empresarial. Pero ahora, al conocer, al analizar el capítulo de deudas, de pérdidas, sobre todo de inversiones del Plan Barajas, observamos una muy deficiente gestión, siendo la principal causa la realización durante el periodo 2000-2004 una política absolutamente exacerbada de inversiones, muy por encima de los recursos generados por AENA, al haberse producido una desviación económica que ha duplicado prácticamente la inversión inicialmente prevista.*”.

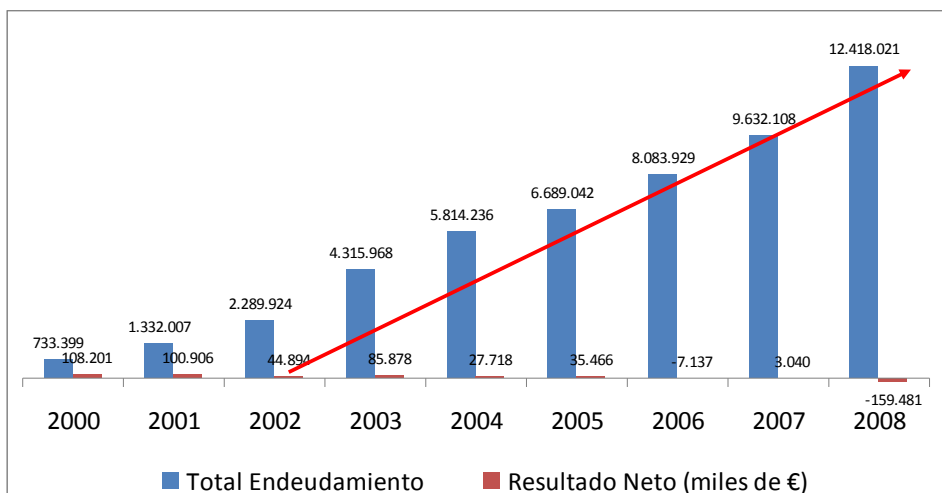
Para verificar que estas afirmaciones se corresponden con la realidad, y comprobar que desde que se hicieron la cosa no ha ido si no a peor, no hay más que acudir a las propias cuentas de AENA⁵³.

En efecto, basta con examinar la evolución de algunas de las cantidades significativas de la contabilidad de la empresa. En la figura adjunta se puede observar como desde el año 2001 hasta el



2008 los ingresos de explotación de AENA prácticamente se duplican, al multiplicarse por 1.97. Si bien es cierto que los gastos de personal crecen algo más rápidamente que los ingresos al multiplicarse por 2.25, debido sobre todo al impacto de las horas extras, ello no es óbice para que la diferencia entre ingresos y gastos de personal casi se doble también a lo largo de este periodo, multiplicándose por 1.8. ¿Por qué entonces entra la empresa en pérdidas y se nos dice que se encuentra en una situación crítica? El siguiente cuadro muestra claramente el problema: **durante el mismo periodo, la deuda de AENA dedicada a inversiones se multiplica casi por 10 (9.3).** El origen de la situación aparece entonces meridianamente claro, y coincide por completo con el diagnóstico hecho por el grupo socialista en la comparecencia parlamentaria anteriormente citada.

Corriendo el riesgo de repetirnos volveremos a señalar que **son más de 3.000 millones de euros en sobrecostes solo en el plan Barajas. Esta cifra supone por si sola el 25% de la deuda actual de AENA.** De hecho, ya en 2001, la prensa



titula “Destituido el responsable del Plan Barajas tras **quintuplicarse** el coste de la nueva terminal”⁵⁴. Resulta relevante reseñar que en toda esta historia el Sr. Lema Devesa, actualmente Presidente-Director de AENA, no era precisamente un inocente peatón que pasease por el lugar de los hechos (o tal vez sí, quien sabe). De hecho, desde 1992 hasta 1996 fue el director del Aeropuerto de Barajas, y desde 1998 hasta 2001 fue el director general de la División de Aeropuertos Nacionales de AENA. Presumiblemente, fue él mismo quien nombro al responsable del Plan Barajas, Manuel Sánchez Díaz de la Campa, al que hace referencia el titular anterior, e indiscutiblemente fue él mismo el responsable último de la gestión del Plan Barajas hasta su salida de AENA en 2001. Cabe señalar que en ningún momento, durante la comparecencia parlamentaria del año 2007 anteriormente citada, ni en los titulares de la época, se hace referencia alguna al coste de los

controladores aéreos ni a que estos tengan responsabilidad alguna en la situación de endeudamiento de la empresa. De hecho, el viernes 16 de Julio de 2004, poco después del cambio de administración, el Vicepresidente Segundo del Gobierno eleva un informe al Consejo de Ministros realizando un ejercicio de transparencia de las cuentas públicas. En dicho informe se recogía que

*“AENA tiene previstas inversiones por 13.200 millones de euros en el periodo 2000-2007. Entre 2000 y 2003 se han ejecutado inversiones por 5.120 millones de euros y en 2004 están previstas inversiones por 2.300 millones. AENA está financiando esas inversiones con endeudamiento que se prevé que a finales de 2004 alcancen 6.100 millones de euros, cifra que podría casi duplicarse al final del periodo.”*⁵⁵

¿Qué es lo que el Ministerio de Fomento traslada recientemente a la prensa. sin embargo?

“El Ministerio de Fomento quiere recortar la deuda de AENA eliminando de raíz el principal problema, que son los sueldos de los controladores aéreos.” (El Mundo, 6/19/2009)⁵⁶

Sin comentarios.

Efectivamente el pronóstico de D. Pedro Solbes se cumplió, y con creces. Así, **la deuda de AENA seguirá sobrepasando los 12.000 millones de euros este año y se estima que alcance los 13.142 millones de euros en 2011**⁵⁷, y es como hemos visto **íntegramente atribuible a las inversiones de la División de Aeropuertos**. Para poner esta cifra en perspectiva resulta útil una simple comparación: **las medidas de ajuste presupuestario recientemente aprobadas por el gobierno** de la nación, el mayor recorte social de la democracia, y que significaran la congelación de la mayoría las pensiones y la bajada del sueldo de los funcionarios públicos, **buscan un ahorro de unos 15.000 millones de euros**.

Nuestra empresa ha planteado como objetivo la cifra de 200 millones de euros de ahorro en el concepto de sueldos de controladores para el año 2010⁵⁸. Y no digo yo que no esté bien conseguir ese ahorro, de hecho eso **supondría dejar el porcentaje total de gastos de personal respecto a los ingresos de explotación por debajo de donde se situaba en 2001**. Es obvio que los controladores debemos contribuir al esfuerzo necesario para que la empresa sea viable. Pero conviene también darse cuenta de que estos 200 millones no llegarán ni a cubrir los intereses de la deuda durante este año, correspondiendo solo al 1.5% de la deuda total. En estas circunstancias, comprenderá Vd. que me asalte la duda existencial de que la principal soga al cuello que tenga AENA seamos precisamente los controladores. **No somos los controladores los que hemos cargado a AENA con una deuda asfixiante de la que con una gestión racional y profesional se podía haber ahorrado al menos el 40%**. Esto, Sr. Ministro, es un hecho.

2.4 La tasas de navegación

Otra cuestión importante es la de las tasas. Nos acusan de ser los responsables de las altas tasas de navegación en ruta españolas⁵⁹. Para averiguar el origen de este sobrecoste resulta esclarecedor sin embargo analizar una carta que la Sra. Directora de Navegación Aérea envió a todos los controladores aéreos el pasado mes de Diciembre. En dicha carta podemos leer como, según la Sra. Directora, *“Navegación Aérea se financia por la Tarifa de Ruta, que cubre los costes de ruta y aproximación”*⁶⁰, mientras que la tasa que en el resto de Europa normalmente cubre los

costes de aproximación, conocida como “tasa de aproximación”, en España cubre: *“los costes de los servicios de aeródromo que presta Navegación Aérea en los Aeropuertos”* (es decir, los costes de los servicios prestados por los equipos y personas de las torres de control, y sistemas de ayuda al aterrizaje, como los ILS, etc.). ¿Qué pasa entonces con la tasa de aterrizaje, con la que normalmente se pagan los servicios de las torres de control y ayudas al uso de las pistas? *“Los costes de las inversiones que se han realizado en nuevos aeropuertos a través de la Dirección de Infraestructuras y de la Dirección de Aeropuertos se reflejan en la tarifa de aterrizaje”* (misma fuente de nuevo). Lo interesante de este caso es que **lo reflejado en esta carta por la Sra. Directora de Navegación Aérea se encuentra en flagrante contradicción con las definiciones establecidas por AENA en su Guía de Tarifas**⁶¹.

Así, en la edición de 2009 de dicha Guía de Tarifas puede comprobarse que la definición de tarifa de ruta corresponde a “[...] *la remuneración de los costes incurridos en concepto de instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta*” (Pág. 35).

A su vez, la tarifa de aproximación corresponde a *“los servicios de navegación aérea prestados en esta fase del vuelo”* (Pág. 36).

Finalmente, según la guía de tarifas de AENA la tasa de aterrizaje debería corresponder a la *“utilización de las pistas por las aeronaves y la prestación de servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a aeronaves, pasajeros y mercancía”* (Pág. 10). Es decir, **esta tasa debería gravar los equipos y servicios de las torres de control, y las ayudas al aterrizaje (uso de pistas), tales como los ILS, etc., pero** sin embargo, tal y como útilmente nos aclara la Sra. Librero en su carta, **se usa para pagar las inversiones de la Dirección de Aeropuertos “en los nuevos aeropuertos”**. Por si quedase alguna duda, la Señora Libreros remacha en su carta: *“Las inversiones de Navegación Aérea en los aeropuertos (los sistemas de TWR [torre], los ILS, etc.) [...] se introducen en la base de coste de la tarifa de aproximación y no en la ruta”*. Vaya, es un alivio saber que la tarifa de ruta sólo soporta un concepto que le es extraño, en lugar de dos.

El panorama emergente resulta claro: **para financiar las inversiones del la Dirección de Aeropuertos en “los nuevos aeropuertos” se priva a Navegación Aérea de una tasa que debiera ser una de sus fuentes de ingresos (la de aterrizaje). Para evitar que esto suponga una merma de ingresos para Navegación Aérea, se deslizan las cantidades correspondientes a la tasa de aproximación, y los cargos de aproximación se deslizan a su vez a la tasa de ruta, que acaba inflada por incluir conceptos que no le corresponden** (aproximación). Así se acaba teniendo la tasa de ruta más cara de Europa. **Esto, Sr. Ministro, es un hecho.**

Pero es que, además, hay una perfecta concordancia entre la carta de la Sra. Librero y la estrategia marcada por la empresa hace ya tiempo. Ya en el año 2001, el entonces presidente de AENA reclamaba al gobierno *“una fuerte subida de las tasas”* para financiar el programa de inversiones en aeropuertos⁶², que ya se calculaba en 1,5 billones de pesetas (9.000 millones de euros). En concreto, la subida de las tasas solicitada entonces llegaba a un incremento de más del 80% por la tasa que más recaudaba, y hasta triplicar otras tasas⁶³.

Vale la pena notar, sin embargo, que la carta de la Sra. Librero y la hemeroteca no se compadecen muy bien ni con sus declaraciones públicas, Sr. Ministro:

“El Ministro de Fomento argumentó que esos elevados sueldos [de los controladores] se reflejan en los costes de navegación, lo que a su vez se tuvo que compensar, para no perder competitividad, con reducciones de las tasas aeroportuarias. Y esto incide en las pérdidas de AENA : sólo 8 de los 48 aeropuertos que gestiona tuvieron beneficios.” (El País, 25/01/2010⁶⁴),

ni con las de su subordinado, el presidente de AENA, Juan Ignacio Lema:

“[Lema...] ha reiterado que las altas tasas que afrontan las aerolíneas en España se deben "fundamentalmente a los altos salarios de los controladores".”(El Mundo 13/10/2009⁶⁵),

declaraciones como éstas se comentan a sí mismas.

2.5 El error de los controladores

El hecho de que los controladores no seamos los principales responsables de la situación de AENA no significa que obviamente no tengamos un papel central que jugar en la solución de los problemas de la empresa.

Nuestro error en toda esta historia se centra alrededor de las famosas horas extras. En su momento la empresa prefirió pagarlas muy bien en lugar de completar la plantilla para garantizar un buen servicio, y nosotros no supimos romper a tiempo esa dinámica. Debimos haber negociado entonces con la empresa que adecuase la plantilla a las necesidades, pero no supimos hacerlo. El flujo de ingresos que estas horas extras generaron ha incidido en una imagen completamente distorsionada de la profesión, tanto hacia el resto de la sociedad, como hacia dentro del colectivo de control, en el que se ha internalizado una imagen mitificada de nosotros mismos, fuera de la realidad.

Por otra parte, por no haber sido nosotros los primeros en perseguir y corregir los abusos a los que el sistema se prestaba, hemos tenido que acabar soportando que nos caractericen a todos por menos el 10% del colectivo que abusa del sistema y cobra esos sueldos de escándalo.

Sin embargo, dicho esto, conviene señalar de nuevo, por lo central en todo este debate, dos cuestiones. Por un lado, que prácticamente todos los “privilegios de los controladores” con los que se ha montado la campaña de imagen en nuestra contra corresponden a recomendaciones de seguridad de las organizaciones internacionales de aviación, tanto a nivel europeo (Eurocontrol), como mundial (OACI). Estas cosas se hacen así a nivel internacional para garantizar que quien esté encargado de velar por la seguridad de cada vuelo esté despejado, y en plenitud de facultades para atenderlo. Y en segundo lugar, que en la parte económica, todo se reduce al tema de las horas extras.

3 EL DECRETAZO

¿Qué puede decirse de un gobierno que legisla mediante un Real Decreto-Ley del que existen fundadas razones para pensar que es anticonstitucional?

La Constitución Española establece en su artículo 86 la potestad del Gobierno para promulgar decretos-leyes. Dichos decretos-leyes no podrán en ningún caso afectar, entre otras materias, a los derechos y libertades ciudadanas recogidos en el Título I de la propia Constitución.

Entre estos, cabe señalar el derecho a la negociación colectiva entre los representantes de los trabajadores y los empresarios, y el derecho a la libertad sindical, parte esencial de la cual -según lo ha establecido el Tribunal Constitucional- lo constituye el derecho a la negociación colectiva. Pues bien, ¿dónde queda ese derecho, cuando una de las partes impone unilateralmente y por la fuerza sus condiciones?

Le escuché a Vd. decir que "No hay cambio [en las condiciones de trabajo de los controladores], es una regulación"⁶⁶. Entonces, **aumentar la jornada laboral de 1.200 a 1.750 horas** ¿no es un cambio de las condiciones de trabajo?. **Disminuir a la vez los periodos de descanso de los controladores prácticamente a los mínimos recomendados (25%)**⁶⁷ ¿tampoco es, en su opinión, un cambio de condiciones de trabajo? **Establecer el "despido preventivo"**⁶⁸ para con nosotros, en palabras del Subsecretario de Fomento, ¿no constituye tampoco un cambio de condiciones de trabajo? **Forzar a los controladores destinados en torres de control a aceptar un nuevo puesto dentro de AENA (no se garantiza que sea de controlador) o verse despedidos**⁶⁹, eso ¿no es un cambio de condiciones de trabajo? **Reducir el plazo de presentación de cuadrantes de servicios a 10 días de antelación sobre la entrada en vigor de los mismos**⁷⁰, **contraviniendo directamente las recomendaciones europeas que aconsejan publicarlos con al menos 4 semanas de anticipo**⁷¹, ¿tampoco es un cambio de las condiciones de trabajo? Así mismo, la flagrante contradicción de primero en el RDL y tal y como solicitaba AENA prohibir el paso a la reserva, LER, a los/las controladores/controladoras de más de 55 años durante tres años (lo que hubiera contravenido de raíz todo un cuerpo de recomendaciones internacionales de seguridad), para luego durante la tramitación de la ley pasar a **retirar directamente de frecuencia a toda persona con 57 años o más, sin garantizarle ni siquiera que se les va a pagar**, ¿no es un cambio en las condiciones de trabajo de estas personas? Cabe preguntarse Sr. Ministro, **¿qué constituye para Vd. un cambio en las condiciones de trabajo?**

4 LA SITUACIÓN ACTUAL: ¿CÓMO SALIR DE AQUÍ?

Dejando a un lado el sarcasmo y las rencillas que estos meses puedan haber generado en todos nosotros; somos todos conscientes de que Vd. y nosotros estamos obligados a entendernos. Este país depende en buena medida de sus ingresos por turismo, y esa actividad sería sencillamente insostenible sin un sistema de navegación aérea fiable y de calidad. Nuestra obligación es, por tanto, asegurar que la actividad económica del país continúe con normalidad, y no hundirlo en una crisis mucho más grave aún. Por ello, permítame apuntar un par de líneas de reflexión: por un lado por la cuestión económica, y por otro, acerca de lo que son las condiciones en las que se desarrolla nuestro trabajo. Comencemos por el terreno económico.

4.1 La viabilidad económica de la empresa

*"No tiene sentido, en una situación además de crisis, donde hay mucha gente que no tiene empleo, que algunos controladores acumulen horas y horas extraordinarias", José Blanco, Ministro de Fomento, Diario 5 Días, 07/12/2009*⁷².

Sr. Ministro, este controlador (y probablemente la mayoría del colectivo), no puede estar más de acuerdo con Vd. en esa afirmación. Sin embargo, se entiende que cuando se denuncia que

un colectivo laboral está realizando un número excesivo de horas extras, lo que se está demandando es que se generen los puestos de trabajo correspondientes para cubrir esas horas, ¿no?, especialmente “*en una situación además de crisis, donde hay mucha gente que no tiene empleo*” como Vd. dice. Pues bien, **eso precisamente es lo que pedimos los controladores, que se generen esos puestos de trabajo, que se minimicen las horas extras, y que la plantilla se adecue a las necesidades de la empresa**, disminuyendo si es necesario el número de aeropuertos controlados, siempre y cuando se garantice la seguridad en todo momento. De manera temporal, mientras esos controladores se forman, creo, a título personal, que no habría ningún problema en establecer un régimen transitorio en el que los controladores en activo nos sacrificáramos para alcanzar ese objetivo de ampliación de la plantilla. Pero es imprescindible que haya un compromiso claro en este sentido por parte de AENA. Me temo, sin embargo, que ésa no es la intención de la empresa, que se ha comportado de manera que confirma totalmente el diagnóstico efectuado anteriormente en el sentido de que nunca ha estado interesada en ampliar la plantilla para cubrir sus necesidades. Antes bien, salta a la vista que **ha preferido congelar la plantilla y eliminar las horas extras por el sencillo procedimiento de declararlas regulares vía decreto-ley**.

4.2 Las condiciones de trabajo

Respecto al resto de las cuestiones que no están directamente relacionadas con la retribución salarial, éstas pueden dividirse “grosso modo” en dos grandes grupos: por una parte están los temas relacionados con las condiciones de trabajo en sentido estricto, es decir, jornada laboral, turnicidad, régimen de descansos, etc. Por otro, la situación en la que este trabajo se desarrolla, es decir, cuestiones relativas a la gestión operativa del espacio aéreo.

En lo que concierne a las condiciones de trabajo, buena parte de esta carta ha estado dedicada a aclarar el hecho de que todas esas cosas por las que se nos ha presentado ante la sociedad como un grupo de privilegiados, a saber: que si la jornada laboral es la que es, los descansos son los que son, los turnos se programan con anticipación, existe la prejubilación a los 55 años, etc., etc.; buena parte de esta carta va encaminada, como le decía, a argumentar que, en este sentido, nuestras condiciones de trabajo son muy similares a las de nuestros colegas europeos. Si no me cree a mí, escuche a la ATCEUC:

*“Tenemos un trabajo estable y bien remunerado, con unas condiciones laborales y sociales [...] globalmente bastante parecidas a las de nuestros colegas españoles, contrariamente a como se quiere hacer creer. Nos negamos por tanto a ser utilizados [...] para desinformar a la opinión pública.”*⁷³

Es más, con motivo de la elaboración por su Ministerio del Plan de Emergencia para el caso de que nuestro colectivo decidiese ir a la huelga y que contemplaba la contratación de controladores europeos (sin especificar en absoluto requerimientos de idioma ni nada parecido) la ATCEUC declaró

*“En ningún caso nos prestaríamos a poder desarrollar en un futuro cercano nuestra profesión en España en las condiciones que se plantean”.*⁷⁴

Y estas condiciones son así dentro y fuera de España, no por capricho nuestro Sr. Ministro, si no para garantizar la seguridad del sistema en unos puestos de trabajo especialmente delicados.

Y si mis palabras no le merecen crédito por ser yo parte en el conflicto, escuche a OACI, escuche a Eurocontrol, escuche a la International Federation of Air Traffic Controllers Associations (IFATCA), escuche a ATCEUC, a la International Federation of Air Lines Pilots Association (IFALPA), escuche al SEPLA. Escuche en fin, a todas las organizaciones nacionales e internacionales de profesionales en el campo aeronáutico que emiten opiniones y recomendaciones sobre el tema.

Exactamente lo mismo se aplica a la gestión del espacio aéreo. **En Eurocontrol**, por ejemplo, puede comprobarse que a lo largo de toda su normativa, **la Gestión Operativa se lleva a cabo, en el día a día, por los técnicos de cada uno de los eslabones de la cadena del servicio de Tránsito Aéreo**. Otra cosa es la dirección, planificación y supervisión del sistema, los cuales son temas, evidentemente, del gestor de los proveedores de servicio. Pero lo que es **la gestión del tráfico aéreo y las medidas que hay que tomar en cada momento con inmediatez, debe realizarse por los técnicos especializados trabajando en cada una de esas situaciones, actuando, además, en tiempo real**. Esto es exactamente lo que **NO** ocurre cuando se aplica la **nueva ley**. En su artículo 2.a) se establece que será competencia **exclusiva** del proveedor de servicio de navegación:

“Determinar la configuración operativa conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes.”

Esto es lo que acaba dando lugar a que, en Barajas o en cualquier otro aeropuerto, los controladores de servicio no estén autorizados a cambiar la pista en servicio si el viento cambia. Esto es lo que hace que durante horas los aviones tengan que estar aterrizando en condiciones no adecuadas, por la pista contraria a la que debieran, mientras estos mismos controladores se dedican a localizar por teléfono a algún alto cargo de gestión que les autorice el cambio de pista. Esto además de ser obviamente irracional como forma de gestión, degrada la seguridad aérea española. Y lo peor es que esto está ocurriendo ya todos los días.

5 LA SEGURIDAD DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA ESPAÑOL

Hay un dicho popular en la industria aeronáutica que reza: *“Si crees que la seguridad es cara, prueba a tener accidentes”*

Sr. Ministro, no es mi intención dedicarme a hacer demagogia con una cuestión tan obviamente sensible como es la seguridad aérea de este país.

Sin embargo, no puedo por menos que denunciar las situaciones que estoy viendo a mi alrededor, y que sin ningún género de dudas están incidiendo sobre el sistema de seguridad aérea y provocando su continua degradación. No se trata de alarmar indebidamente. No se trata de gritar a los cuatro vientos que mañana mismo van a empezar a chocar aviones en el aire. Pero como profesional de la seguridad aérea, no puedo tampoco permanecer en silencio contemplando cómo nuestro sistema de seguridad pierde calidad día a día. Lo contrario sería hacerme cómplice de una situación en la que, si no cambia de curso, acabaremos teniendo consecuencias directas. Créame,

Sr. Ministro, porque honestamente deseo que entienda que no le digo esto como la generación ventajista de una alarma infundada en medio de un proceso negociador. **Antes o después esta manera de hacer las cosas acabará por tener consecuencias, y nuestro deber es evitarlo.**

¿Qué situaciones estimo que degradan la seguridad y que necesitan un cambio urgente de rumbo? Hagamos un repaso:

Gestión operativa: Como se ha señalado anteriormente, **la gestión operativa del espacio aéreo debe estar en manos de los técnicos que están manejando y controlando el tráfico aéreo en tiempo real (controladores). Así es como se hace en Eurocontrol y en toda Europa, menos en España desde la entrada en vigor del RDL.** Y se hace así porque lo contrario sólo conduce a desajustes entre las configuraciones existentes y las demandas del tráfico y/o la meteorología; y es obvio que estos desajustes conllevan automáticamente un aumento del riesgo en las operaciones. Pues bien, no sólo el artículo 2.a del RDL 1/2010 atribuye en exclusiva esta competencia a los gestores de la empresa, sino que además, en su artículo 3 establece que:

“En este sentido, ningún puesto de trabajo u órgano podrá tener atribuida o desempeñar ninguna función que limite o menoscabe el ejercicio de dichas facultades.”

Esto conduce automáticamente a que los **controladores no estén dotados de la competencia para cambiar pistas en servicio ante la eventualidad de un cambio de condiciones meteorológicas en un aeropuerto**, como discutimos anteriormente. Pero éste es sólo un ejemplo entre muchas otras situaciones de incremento de riesgo que se producirán por esta vía. Como un ejemplo más, citaremos el hecho de que **gestores sin ninguna experiencia directa en control de tráfico serán ahora los encargados de determinar las capacidades máximas de tráfico de los sectores del espacio aéreo, y las configuraciones en las que este debe organizarse en tiempo real sin que medien los preceptivos estudios de seguridad.** Asombroso pero cierto, ¿se da Vd. cuenta Sr. Ministro de que esto supone un caso único en el mundo? Es obvio que esto conlleva un aumento del riesgo de las operaciones. Escuchemos lo que ATCEUC opina al respecto:

*“Más aún, de acuerdo con el Real decreto-Ley, las decisiones técnico-operativas normalmente tomadas por el controlador de servicio en cualquier parte del mundo (tales como la pista en servicio), en España, de ahora en adelante podrán ser tomadas por los gestores del ANSP [Air Navigation Service Provider (AENA)] en el interés de una así llamada eficiencia del sistema. ¿Cómo puede uno asegurar que dichas decisiones serán las más seguras, especialmente teniendo en cuenta que estas personas carecen de una licencia operacional válida?”*⁷⁵

Sin comentarios.

Modificación de la Licencia Especial Retribuida (LER): Quizás una de las enmiendas más relevantes introducidas en la Ley 9/2010, de 14 de abril respecto al articulado del RDL del que procede se encuentra en la Disposición Adicional Cuarta, punto 2. En ella se estipula que

*“Los controladores de tránsito aéreo que alcancen los 57 años de edad dejarán de desempeñar funciones operativas de control de tránsito aéreo, debiendo el proveedor de servicios ofertarle otro puesto de trabajo que no conlleve el ejercicio de esas funciones.”*⁷⁶

Como se ha argumentado en esta carta, mantener en activo contra su voluntad a controladores mayores de 55 años que no se sentían ya cualificados para continuar en frecuencia (tal y como preveía el RDL) constituía un atentado contra la seguridad aérea. Parece ser que esta medida se intenta paliar en la Ley con la retirada forzosa e inmediata de todo el personal en servicio con 57 o más años. Una arbitrariedad por otra. Cabría entender esta medida desde el punto de vista de la seguridad, y podría perfectamente haberse negociado con nuestro colectivo, previendo en su caso la instauración de un periodo transitorio de adaptación tanto para el cese de los afectados como para la formación de los nuevos profesionales que vendrían a sustituirlos. En ningún caso sin embargo debiera haberse procedido con la improvisación y la incompetencia con la que se ha hecho: las personas afectadas son cesadas en sus puestos al día siguiente de ser aprobada la Ley sin proveer ni siquiera un mínimo periodo de adaptación que permita un concurso de traslado y la formación de nuevos controladores que sustituyan a los que van a pasar al retiro. Las consecuencias no se hacen esperar. Tan solo dos semanas después **“AENA admite que el retiro de controladores a los 57 años crea un grave problema en Barajas”**⁷⁷. La retirada de 70 personas este año y otras 30 el año que viene se cubrirá al menos parcialmente, según la propia AENA, mediante traslados forzosos de controladores que estaban en otros destinos “... y con la reducción del tiempo de descanso”. Descansos que ya estaban en mínimos. Sin comentarios. Si aún así, no se logra suplir a los afectados tras un concurso de traslados, **“echarán mano de la ley para obligar a cambiar de puesto a las personas necesarias”** (misma referencia). Una arbitrariedad tras otra con tal de tapar el desaguisado. Parecen no tener en cuenta los gestores de AENA que aún cuando trasladen a personas desde otros destinos, estos profesionales en ningún caso estarán disponibles para trabajar antes de un año como mínimo, ya que necesitarán recibir la formación pertinente acerca de la estructura del nuevo espacio aéreo a su cargo y los procedimientos estándar en vigor en dicho espacio. Esto incide directamente en los cuadrantes de servicios infernales que se están programando en el Área Terminal de Madrid y que mencionamos más adelante. Esto, Sr. Ministro, degrada gravemente la seguridad del sistema de tráfico aéreo: no es casualidad el hecho de que **“En ese mismo informe, el gestor público de los aeropuertos españoles asegura que el número de incidentes notificados en materia de seguridad también se han incrementado un 96%, desde los 50 de marzo de 2009, hasta 98 sucesos [relacionados con ausencia de separación suficiente entre aeronaves] contabilizados en el mismo mes del actual ejercicio [primer mes completo que transcurre bajo el nuevo RDL]”?** (ver nota 5), o que tan solo en **los últimos 4 meses en el Área Terminal de Barajas ha habido siete de ellos que han alcanzado la categoría A: cuasi-colisión** (ver nota 6).

No sólo en Barajas se notan las bajas de personal. El Aeropuerto de Castellón tiene su terminal recién acabada y esperando sus primeros pasajeros. Pues bien “[Él] director general-presidente de Aena, Juan Ignacio Lema, ha comunicado al Director del Aeropuerto de Castellón que anda escaso de plantilla para ejercer el control del recinto castellonense, “porque se le van a jubilar unos 50” controladores.”⁷⁸. Después de esto, cabe preguntarse si es casual el hecho de que **“Según un documento interno de AENA al que ha tenido acceso El Economista, durante marzo de 2010 se registraron 115.508 minutos de demoras, un 113% más que los 54.186 minutos de retrasos de marzo de 2009.”**⁷⁹

Contratación de controladores “de bajo coste” sin dominio del castellano, y con periodo de formación reducido: El RDL, en su disposición adicional tercera, permite periodos de formación reducidos para personal con experiencia técnica aeronáutica, tales como pilotos o “controladores”.

Dejemos a un lado de momento a los “controladores”. Pensar que se puede acortar la formación como controlador de un piloto porque sabe pilotar aviones es parecido a pensar que cualquier conductor, por saber conducir, puede llegar a ser guardia civil de tráfico en un periodo abreviado. Citando de nuevo a la ATCEUC:

*“La decisión de contratar nuevos controladores solo con un periodo de entrenamiento abreviado si proceden de un entorno aeronáutico es un sinsentido absoluto. ¿Contratarían acaso las líneas aéreas nuevos pilotos simplemente porque hayan estado trabajando en la oficina de planes de vuelo de la compañía? ¿Cómo puede uno garantizar que la provisión de servicios de tráfico aéreo se va a realizar con seguridad con un programa de entrenamiento reducido?”*⁸⁰

Respecto a los “controladores”, obviamente no se está hablando de controladores españoles, ya que estos están todos trabajando ya para AENA. Pues bien, para estos “controladores” no se especifica ni se menciona ningún requerimiento de conocimiento de español, y ya en repetidas ocasiones AENA ha indicado que no considera esencialmente necesario este conocimiento. Aduce para ello que todos los pilotos están obligados a conocer y manejar el inglés aeronáutico, así que el controlador no tiene por qué hablar español. Pero resulta que un controlador, de torre por ejemplo, no sólo habla con los pilotos, habla también con personal de la gestión del aeropuerto, de seguridad y bomberos del aeropuerto, especialmente en emergencias, y a ninguno de estos colectivos se les requiere el dominio del inglés. ¿Cómo se coordinarán estos controladores con los bomberos en caso de accidente? De nuevo ATCEUC advierte:

*“ATCEUC [...] quiere advertir a la Unión Europea acerca del hecho de que el Real-Decreto español permite la contratación sin ningún requerimiento de destreza en el idioma local – ni siquiera en un nivel mínimo. En los aeropuertos y Centros de de Control de Área existe personal (mantenimiento, bomberos...) a los que no se les requiere, ni a un nivel mínimo, el poder hablar inglés. ¿Cómo podríamos confiar en que la coordinación entre un controlador extranjero y el personal involucrado en una emergencia produjese las reacciones y toma de decisiones adecuadas? ¿Cuales serían las consecuencias que un malentendido podría provocar? ¿Está Europa preparada para enfrentarse a un nuevo accidente aéreo de gran calado en su territorio?”*⁸¹

De nuevo, sin comentarios.

Por último, otro ejemplo: como era de esperar, AENA ya rebajó su precipitada idea inicial de colocar AFIS en todos los aeropuertos con menos de 50 movimientos de tráfico de pasajeros al día (no hay un solo aeropuerto en Europa o EE.UU. que con servicio AFIS tenga 50, ó 40, ó 30 movimientos de carga de pasajeros, **ni uno solo**) hasta unos 6 aeropuertos (y últimamente parece que solo serán tres). **Es de esperar que Vd. ya se haya dado cuenta de que, siguiendo la nueva normativa europea, esos aeropuertos deberán verse cerrados al tráfico de pasajeros al convertirse en AFIS**⁸², o bien sólo tener AFIS a tiempo parcial. Y es que, por mucho que nadie se haya empeñado en gritar lo contrario a los cuatro vientos, un AFIS no es tan seguro como un controlador aéreo. Es más seguro que no tener ningún servicio de navegación en el aeropuerto, pero menos que tener un servicio de control.

Trabajar con capacidades máximas estipuladas para tiempos de descanso superiores a los impuestos por el decreto: Las capacidades máximas de tráfico estipuladas para los sectores del

espacio aéreo existentes están estudiadas y certificadas teniendo en cuenta unos tiempos de descanso superiores a los que ahora el RDL establece. No se ha estudiado en absoluto el lógico impacto sobre las capacidades del descenso de los descansos, a saber: **si tengo menos tiempo para descansar, podré llevar menos aviones a la vez, o si no, antes o después alguien se romperá.** Marc Baumgarner, presidente de IFATCA, con presencia en 132 países, también establece este impacto sobre la seguridad:

“ [...] subrayó que las imposiciones del decreto "destruyen" todo lo avanzado en materia de control, como [...] y la reducción del tiempo de descanso.

"Esto podría derivar en accidentes y en que el sistema no funcione como debería", recalcó, recordando que el colectivo siempre ha perseguido obtener resultados óptimos." (Europa Press 26/02/2010, ver nota 19)

Por otra parte, la reducción del tiempo de descanso implica que, en lugar de trabajar en un solo sector aéreo a lo largo de su jornada, el controlador tendrá que rotar por varios sectores distintos a lo largo del turno. Esto obviamente induce a confusión entre los procedimientos de los distintos sectores. No se ha estudiado qué sectores son los más indicados (por semejanza en sus procedimientos) para rotar por grupos. Ni siquiera se ha realizado el preceptivo estudio de seguridad al respecto. Esto conlleva un indudable aumento del riesgo de las operaciones, y esta medida también se toma por razones estrictamente económicas.

Descansos en las noches: El anterior **tiempo de descanso nocturno del 50%** del servicio de noche se estableció teniendo en cuenta normativas y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Al poder dormir 5 horas de un turno de 10 de noche se garantiza el **mínimo contemplado** en dichas recomendaciones internacionales **para recuperar la capacidad de concentración.** Resulta de nuevo penoso, por lo obvio, señalar que obligar a **controlar de noche un turno completo de 10 horas con solo tres de descanso, indudablemente incrementa el riesgo de las operaciones.** Imagínese una controladora que entra de turno de noche a las 10:00 p.m., trabaja hasta la 1 a.m., descansa de 1 a 4 a.m., para volver a trabajar de 4 a 8 a.m., ¿Cree Vd. que a las 7:30 a.m. esta persona está en plenitud de facultades para controlar el intenso tráfico aéreo de primera hora de la mañana? Esto ya está sucediendo.

Jornada anual muy por encima de las recomendaciones internacionales: Como ya indicamos anteriormente, **la afirmación de que los controladores españoles realizamos una jornada anual de 1.750 durante 2009 es sólo una verdad a medias**, y se ha repetido hasta la saciedad. Como se explicó anteriormente este dato se obtiene al meter en el mismo saco a aproximadamente el 20% del colectivo que no realiza tareas operativas, sino que ocupa puestos de gestión y dirección de la empresa, y que realizó una jornada de 2.300 horas anuales el año pasado (1.700 por convenio, más 600 horas extras), junto a los controladores operativos. Si tenemos en cuenta estos dos efectos, resulta que si la media total del colectivo es realmente de 1.750 horas como aduce AENA, entonces **los controladores operativos hemos realizado de media en 2009 una jornada real de control de unas 1.600 horas.** Esta jornada ya fue de por si más alta que **la jornada máxima recomendada internacionalmente por IFATCA: 1.450 horas** (Europa Press 26/02/2010, ver nota 19), **y significativamente más alta que la de nuestro entorno, 1.300h** La nueva ley aumenta sin embargo esta jornada operativa máxima hasta las **1.750 horas** (1.670

+ 80 horas extras) anteriormente citadas a partir de su publicación. **Esto, junto con la disminución de los tiempos de descanso, supone un indudable aumento del riesgo de las operaciones.** Al aumentar la jornada laboral y hacerla en la práctica equiparable a las 1.800 horas de un trabajador medio que: i) no tiene jornada sujeta a turnicidad (turnos de noche, festivos, etc), ii) no tiene la responsabilidad directa sobre cientos de vidas humanas mientras trabaja, y iii) no padece el estrés asociado a dicha responsabilidad, **se violan directamente las recomendaciones de Eurocontrol**⁸³.

Jornada semanal muy superior a la recomendada: En consonancia con el hecho de que la jornada anual supera los límites recomendados, **las jornadas semanales que se están programando ya en aplicación del RDL, exceden con mucho los límites máximos recomendados por Eurocontrol.** Como hemos visto estos varían en una horquilla de entre **48 horas por semana y 7 días de trabajo continuado como máximo que deben ser seguidos por 2 días de descanso**, a la más restrictiva de **dos días de descanso después de 5 de trabajo** (ver nota 3 para las referencias). **AENA está programando hasta 15 y 20 días continuados de trabajo, y hasta 30 días de trabajo con solo dos días libres (aislados)** (ver nota 4). De nuevo, esto se hace en un entorno en el que además se han rebajado los descansos al mínimo, y a la vez rotando por varios sectores en cada turno de trabajo.

Anticipación en la publicación de cuadrantes de trabajo inferior a lo recomendado: Eurocontrol, a través de la European Organization for the Safety of Air Navigation, realiza una serie de recomendaciones sobre cómo realizar la programación de turnos de trabajo en el entorno de control de tráfico aéreo. Una de sus diez recomendaciones claves es que la programación debe ser “transparente y previsible”, citándose en particular **una anticipación recomendada mínima en la publicación de los cuadrantes de trabajo de 28 días**⁸⁴. Por contra, **el RDL no sólo establece un límite mínimo de diez días para la publicación de los cuadrantes**⁸⁵, sino que **además concede a AENA la facultad de fijar unilateralmente los permisos y poder requerir en cualquier momento la asistencia inexcusable por parte de los trabajadores a cualquier servicio**⁸⁶, en cualquiera de sus días libres publicados previamente por la empresa. Es decir, **365 días al año de disponibilidad, 24 horas al día.** Más cansancio. De nuevo sólo motivos económicos justifican esta medida. Ya se han dado casos en los que la empresa ha mandado a un controlador a su casa a media mañana para forzarlo a volver al trabajo en el turno de tarde, sin respetar un mínimo tiempo de descanso entre turnos de trabajo. Más estrés acumulado. **Desde la publicación del RDL asta la fecha AENA ha requerido más de 500 “servicios express”**⁸⁷.

Podríamos seguir enumerando factores. Es la opinión de este controlador que alguna de estas medidas, como la reducción del tiempo de descanso diurno por ejemplo, aplicada adecuadamente y tras los preceptivos estudios, podría ser razonablemente implantada para ganar en productividad. Pero no sólo no se ha hecho así, sino que además su efecto sobre el sistema se acumula con el de todas las demás medidas, aplicadas simultáneamente y sin que se haya estudiado su impacto. Así, además de sinsentidos como la suspensión de la LER, eliminar la gestión operativa del espacio aéreo por los controladores o la reducción del descanso nocturno, es la acumulación de todos los demás factores lo que indudablemente está ya produciendo una degradación del sistema de seguridad. Le rogaría, sinceramente, que atendiese a estas razones ahora que aún estamos a tiempo de corregir el rumbo, Sr. Ministro.

Escuche entonces a nuestros colegas europeos, ATCEUC dice:

*“Estamos también seriamente preocupados acerca de la seguridad de las operaciones de vuelo con destino en un país europeo con un perfil turístico de tal magnitud”*⁸⁸.

Y escuche también a la Federación Internacional IFATCA cuando, hablando por ejemplo del despido preventivo implantado por su RDL, dice:

*“Forzar a cualquier especialista en un campo tan crítico para la seguridad a trabajar en el clima de miedo e intimidación que este decreto crea, genera un detrimento en la seguridad del sistema de control del tránsito aéreo.”*⁸⁹

Y escuche además a los pilotos mundiales. La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) declara:

*“La Federación no tiene una posición definida acerca del estado de las negociaciones o de las tácticas empleadas en la disputa. Sin embargo, la disputa genera efectivamente algunas preocupaciones relativas a la seguridad. Las consecuencias pueden incluir un incremento de la tensión en el puesto de trabajo del controlador.”*⁹⁰

O, si lo prefiere, escuche a los pilotos españoles cuando recomiendan a sus colegas, a través de IFALPA:

*“El SEPLA recomienda que las tripulaciones ejerciten una precaución extrema cuando vuelen dentro del espacio aéreo español (esto incluye la península, las islas Canarias y Baleares tanto como el espacio aéreo delegado)”*⁹¹.

En resumidas cuentas, Sr. Ministro, elija Vd. a quien quiere escuchar, pero le ruego encarecidamente que escuche a alguno de los grupos de profesionales de la aeronáutica. Y le ruego por favor que lo haga ahora, cuando aún estamos a tiempo de reconducir la situación sin que haya habido consecuencias irreparables.

6 CONCLUSIÓN

Sr. Ministro, el objeto de esta carta era doble. Por una parte en lo que respecta a la negociación en la que AENA y nuestro colectivo se encuentran envueltos, y por otra parte separar los temas estrictamente económicos de aquéllos que están relacionados con la organización y las condiciones del trabajo en nuestras dependencias.

Una vez establecida esta diferencia, el segundo objetivo que me movía era señalar la visión de un profesional de a pie, carente de representatividad legal, pero quizás bastante típico en nuestro colectivo, respecto a ambas facetas del conflicto.

En lo que respecta a lo económico, los controladores no creemos ser los responsables de la actual situación financiera de AENA. Los casi 13.000 millones de deuda de la empresa han sido íntegramente generados por los gastos de inversiones de Aeropuertos Españoles, gastos que en

buena medida, tal y como hemos demostrado, han derivado de una gestión muy deficiente. De la misma manera, la estructura de las tasas aéreas viene impuesta directamente por estas inversiones. No obstante, los controladores somos plenamente conscientes de la situación general del país, y de que es necesaria nuestra colaboración para sacar a AENA del lugar en el que está.

Somos conscientes también de los errores cometidos por nuestra parte durante estos últimos años al no facilitar de manera más efectiva la evolución de la empresa hacia estructuras más competitivas, lo que quizás habría hecho algo más soportable la situación actual. Por ello, créame cuando le digo que en lo que respecta a los temas económicos, los controladores no somos ni seremos un problema en la negociación. Los controladores no estamos “enganchados” a las horas extras y los salarios desorbitados que éstas conllevan, y estamos plenamente dispuestos a reducir nuestros ingresos en lo que sea necesario por este concepto.

En lo que respecta a las cuestiones de organización y condiciones de trabajo, el análisis realizado hace hincapié en el hecho de que lo que se ha vendido a la opinión pública como **“los privilegios de los controladores”** se corresponde en prácticamente todos los casos con **recomendaciones emitidas por razones de seguridad por organismos y entidades internacionales de aviación como OACI o Eurocontrol**. No digo yo que en el marco de una negociación no se pueda ajustar la implementación de alguna de estas recomendaciones para obtener una ganancia de productividad. Pero **eliminarlas todas de un plumazo, tal y como se hecho con el RDL, no puede sino tener un impacto muy negativo en el sistema de seguridad aérea**.

Un caso arquetípico es el control de la gestión operativa del espacio aéreo. Sr. Ministro, ha puesto Vd. a los cirujanos como ejemplo para comparar nuestras condiciones de trabajo respectivas. Pues bien, **¿cree Vd. que algún cirujano aceptaría que el gestor del hospital entrase en el quirófano para decirle por dónde tiene que cortar y cuánta anestesia puede usar, en aras de la eficiencia económica del servicio de salud? Pues exactamente esto, y no otra cosa, es lo que hace el RDL con nosotros cuando el controlador de servicio en una torre no puede ni determinar la pista en servicio en el aeropuerto**. Priva a nuestra profesión de contenido, sometiendo por completo la seguridad a la economía. Da la sensación de que **después de décadas en las que la gestión de AENA ha estado sometida a intereses políticos, (con p minúscula) ahora se quiere primar la economía por encima de cualquier otro criterio. Pero en el caso del transporte aéreo, antes que maximizar los beneficios hay que maximizar la seguridad Sr. Ministro, y después compatibilizar el beneficio con garantizar un Servicio Público**.

Sr. Ministro, los controladores españoles hemos demostrado que con una plantilla muy semejante y un convenio similar en jornada laboral al de nuestros colegas alemanes, podemos gestionar un volumen de tráfico similar al de ellos. Lo que es imposible es, además, gestionar más del doble de aeropuertos que ellos, y hacerlo sin realizar horas extras. Cierre aeropuertos al tráfico controlado, amplíe la plantilla o proponga otra solución si se le ocurre. Los controladores somos conscientes de la situación del país, y le acompañaremos en un esfuerzo de reducción al mínimo de las horas extras y de su coste. Y si a Vd. se le ocurren otras soluciones nos encontrará dispuestos a discutir las y a llegar a acuerdos. Lo que los controladores nunca podremos aceptar es que se hurte a nuestra profesión su cometido principal, velar por la seguridad del tráfico aéreo, y que ésta se

someta a criterios economicistas. Pero no se confunda Ministro, el modelo alemán es mucho más eficiente y más seguro que el economicista, por mucho que unos gestores, que se han olvidado por completo de la seguridad -y que se han centrado en una visión cortoplacista de lo económico- le digan lo contrario.

Atentamente:

Antonio Ferrera Pardo, N.I.F. [REDACTED]

Nº de licencia, [REDACTED]

Dependencia, [REDACTED]

09/06/10

Referencias incluidas en el texto

¹ <http://www.boe.es/boe/dias/2010/02/05-2/pdfs/BOE-A-2010-1916.pdf>

² <http://www.aviaciondigitalglobal.com/noticia.asp?NotId=12230&NotDesignId=4>

³ “Managing Shiftwork in European ATM: A literature review”, página 60. European Air Traffic Management Reference Material. Eurocontrol.

<http://www.eurocontrol.int/humanfactors/gallery/content/public/docs/DELIVERABLES/M27%20MSEA%20Literature%20Review%20Ed%201.0%20-%20Released-withsig.pdf>

Cabe notar que una recomendación aún más restrictiva de 5 días como máximo de trabajo continuado seguidos de dos días libres puede encontrarse en un estudio de Eurocontrol realizado específicamente sobre personal ATC alemán citado en la nota 16, (página 30).

⁴ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/noticia.asp?NotId=12533&NotDesignId=4>

⁵ <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/2119017/05/10/1/Los-aeropuertos-duplican-sus-retrasos-tras-el-Real-Decreto-a-los-controladores.html>

⁶ http://www.periodistadigital.com/aviacion/politica/2010/05/26/aena-aesa-mfom-seguridad-fomento-aviaciondigital-aviacion.shtml?sms_ss=facebook

⁷ Para más ejemplos de situaciones en las que la gestión de AENA ha degradado la seguridad consultar con la Asociación Profesional de Controladores de Tráfico Aéreo (APROCTA) en www.aprocta.es. Una presentación sobre los pilares del sistema de seguridad con varias actuaciones de AENA que lo debilitan seriamente puede encontrarse en <http://www.aprocta.es/articulos/degradacion-de-la-seguridad-aerea/files/seguridad-v5.0.pdf>. La segunda mitad de la presente carta esta dedicada por entero analizar las diversas recomendaciones internacionales en materia de seguridad ATC (emitidas por Eurocontrol, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), etc.) que la nueva ley hace desaparecer de un plumazo de nuestro entorno de trabajo, contribuyendo a degradar seriamente la seguridad del tránsito aéreo.

⁸ http://www.elpais.com/articulo/economia/Fomento/dice/controladores/caros/improductivos/UE/elpepieco/20091229elpepieco_3/Tes

⁹ Informe ACE 2007: http://www.eurocontrol.int/prc/public/standard_page/doc_ace_reports.html

¹⁰ http://www.elpais.com/articulo/espana/Blanco/censura/huelga/encubierta/controladores/privilegiados/elpepuesp/20091228elpepunac_12/Tes

¹¹ http://www.elpais.com/articulo/economia/Fomento/dice/controladores/caros/improductivos/UE/elpepieco/20091229elpepieco_3/Tes

¹² Ver definición de “ATCO en OPS”, página 94 del **Specification for Information Disclosure** de Eurocontrol: http://www.eurocontrol.int/prc/public/standard_page/doc_ace_reports.html. Son solo los ATCO’s en operaciones los que Eurocontrol utiliza para sus estadísticas: ver páginas 55, 56, 57 y siguientes del [informe ACE 2007](#).

¹³ I Convenio Colectivo de los Controladores de la Circulación Aérea, Capítulo 4, Artículo 29.1 <http://www.boe.es/boe/dias/1999/03/18/pdfs/A11028-11080.pdf>

¹⁴ http://www.abc.es/hemeroteca/historico-15-02-2010/abc/Economia/no-es-solo-la-edad-de-jubilacion-habra-que-abordar-mas-reformas_1133782397476.html

-
- ¹⁵ Informe sobre ACE, APROCTA, Página 5.
<http://www.aprocta.es/documentacion/informes/20100213%20Informe%20sobre%20ACE.pdf/view>. También pueden obtenerse de manera independiente y directa los datos de la jornada laboral de los diversos países mediante el informe ACE 2007. Anexo 6, Tabla 0.5, página 205. Solo es preciso sumar las horas totales trabajadas por los ATCO's (Air Traffic Control Officer) de cada país tanto en Centros de Control de Vuelos, como en Oficinas de Aproximación/Torres de Control (columnas 13 y 15) y después dividir el resultado por el número total de ATCO's en operaciones en cada país (columna 1). Es importante recalcar que la estadística proporciona **todas las horas trabajadas**, es decir, las horas extras están incluidas, **pero solo de los ATCO's en operaciones**.
- ¹⁶ Vease la definición de "Average number of ATCO in OPS hours on duty per year" (concepto usado en las columnas 13 y 15 referidas en la nota anterior) en la tabla D.6 del **Specification for Information Disclosure** de Eurocontrol: http://www.eurocontrol.int/prc/public/standard_page/doc_ace_reports.html.
- ¹⁷ I Convenio Colectivo de los Controladores de la Circulación Aérea, Capítulo 4, Artículo 29.2 <http://www.boe.es/boe/dias/1999/03/18/pdfs/A11028-11080.pdf>
- ¹⁸ <http://www.expansion.com/2010/01/11/funcion-publica/1263196328.html>
- ¹⁹ <http://www.europapress.es/economia/transportes-00343/noticia-economia-transportes-controladores-europeos-dicen-jornada-laboral-maxima-no-deberia-exceder-1450-horas-20100226181126.html>
- ²⁰ <http://ecodiario.economista.es/espana/noticias/1843368/01/10/Blanco-propone-reducir-en-200000-euros-el-sueldo-de-los-controladores-aereos-.html>
- ²¹ <http://www.abc.es/20100201/economia-economia/controladores-ataque-20100201.html>
- ²² http://www.cinco dias.com/articulo/empresas/Blanco-advierte-controladores-recortara-sueldo-haya-acuerdo/20100120cdscdsemp_8/cdsemp/
- ²³ http://www.cadenaser.com/espana/video/entrevista-jose-blanco-hoy-hoy/csrrsrrpor/20100208csrrsrrnac_3/Ves
- ²⁴ "The physiological loads do not allow an ATCO [Air Traffic Control Officer] to be taken into employment beyond the age of 55". **EUROCONTROL EXPERIMENTAL CENTER, EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION, "CRITICAL INCIDENT STRESS MANAGEMENT IN AIR TRAFFIC CONTROL EEC"** Note No. 15/04, Project SAF-D-E3-000 Página 30.
- ²⁵ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/traffic_management/2003_06_study_impediments_recruitment_en.pdf
Tabla 3, página 9.
- ²⁶ http://www.elpais.com/articulo/opinion/Privilegios/incontrolados/elpepiopi/20100125elpepiopi_1/Tes
- ²⁷ Número de ATCO's (Air Traffic Control Officer) especificado en la pág. 18 del informe de actividad del año 2008 en su versión en inglés: <http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/publicat/rapports/dna/dna.html>
- ²⁸ http://www.aena.es/csee/ccurl/872/163/nuestros_empleados.pdf, Página 37.
- ²⁹ I Convenio Colectivo de los Controladores de la Circulación Aérea.
<http://www.boe.es/boe/dias/1999/03/18/pdfs/A11028-11080.pdf>
- ³⁰ <http://www.expansion.com/2010/01/11/funcion-publica/1263196328.html>.
- ³¹ Reuniones de la Comisión Permanente del I Convenio Colectivo entre el ente Público Empresarial AENA y el Colectivo de Controladores Aéreos de 09/08/2008 y 30/06/2009 en las que AENA se compromete a convocar 150 y 48 plazas respectivamente. Fuente USCA.
- ³² <http://www.aprocta.es/documentacion/20100213%20Informe%20sobre%20ACE.pdf/view>
- ³³ http://www.abc.es/hemeroteca/historico-15-02-2010/abc/Economia/no-es-solo-la-edad-de-jubilacion-habra-que-abordar-mas-reformas_1133782397476.html
- ³⁴ Página 86 del [informe ACE 2007](#).

-
- ³⁵ <http://estadisticas.aena.es/csee/ContentServer?pagename=Estadisticas/Home>
- ³⁶ <http://www.nats.co.uk/6747/About-us.html>
- ³⁷ http://www.dfs.de/dfs/internet_2008/module/grundkurs_flugsicherung/englisch/atc_basics/air_navigation_services/index.html
- ³⁸ Página 206 del [informe ACE 2007](#).
- ³⁹ [Como puede apreciarse en este mapa](#), ENAV presta servicio en 11 oficinas AFIS y 28 torres de control, lo que suma el total de [39 aeropuertos en los que la compañía tiene presencia](#).
- ⁴⁰ Página 205 del [informe ACE 2007](#).
- ⁴¹ Esta cifra está obtenida de restar un (conservador) 10% a la cifra de controladores reportada por AENA en la misma tabla de la página 205 del [informe ACE 2007](#), que cómo ya hemos discutido incluye también ATCO's no operativos que nunca deberían haberse contabilizado.
- ⁴² Página 206 [informe ACE 2007](#).
- ⁴³ [I Convenio Colectivo de los Controladores de la Circulación Aérea](#), artículo 177.2.8.a). A lo más que tiene derecho la parte sindical en este sentido es a consulta, y a participar en la determinación de criterios para determinar las plantillas mínimas, Acuerdo 12.1.
- ⁴⁴ [I Convenio Colectivo de los Controladores de la Circulación Aérea](#), Acuerdo 19.1
- ⁴⁵ http://www.cincodias.com/articulo/economia/controladores-aereos-cumpliran-jornada-basica-partir-abril/20100201cdscdseco_15/cdseco/
- ⁴⁶ Se incluye una carta de este tipo como ejemplo al final del documento.
- ⁴⁷ <http://www.expansion.com/2008/10/24/empresas/1224829313.html>
- ⁴⁸ http://www.elpais.com/articulo/economia/operador/puja/gestionar/nuevo/aeropuerto/Lleida-Alguaire/elpepueco/20100208elpepueco_17/Tes
- ⁴⁹ http://www.elpais.com/articulo/cataluna/Nadie/quiere/hacerse/cargo/aeropuerto/Lleida/elpepiespcat/20100209elpcat_3/Tes
- ⁵⁰ <http://www.expansion.com/2009/11/09/catalunya/1257804354.html>
- ⁵¹ http://www.elpais.com/articulo/sociedad/Punto/final/festin/obras/publicas/elpepisoc/20100516elpepisoc_1/Tes
- ⁵² [http://www.congreso.es/porta/page/porta/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERLST&BASE=puw8&DOCS=1-1&QUERY=\(CGC200702200085.CODI.\)#\(Página12\)](http://www.congreso.es/porta/page/porta/Congreso/PopUpCGI?CMD=VERLST&BASE=puw8&DOCS=1-1&QUERY=(CGC200702200085.CODI.)#(Página12))
- ⁵³ fuente: memorias de AENA años 2001 a 2008
http://www.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&MO=2&SMO=1&Section=1&SiteName=Aena&c=Page&cid=1237542479690&pagename=subHome , la deuda está calculada como la suma del pasivo no corriente (endeudamiento a largo plazo) y el corriente (endeudamiento a corto plazo) presente en las cuentas anuales consolidadas de cada año.
- ⁵⁴ http://www.elpais.com/articulo/madrid/Destituido/responsable/Plan/Barajas/quintuplicarse/coste/nueva/terminal/elpepuespmad/20010123elpmad_13/Tes
- ⁵⁵ http://www.noticias.info/Archivo/2004/200407/20040716/20040716_29090.shtm
- ⁵⁶ <http://www.elmundo.es/mundodinero/2009/10/06/economia/1254829650.html>
- ⁵⁷ http://www.nortecastilla.es/agencias/20100601/economia/aena-preve-reducir-deuda-2013_201006011839.html . Es posible que se esté haciendo referencia aquí únicamente a la deuda a largo plazo.
- ⁵⁸ <http://www.expansion.com/2009/12/02/empresas/1259794512.html>

-
- ⁵⁹ http://www.cinco dias.com/articulo/empresas/Jose-Blanco-pide-controladores-huelgas-encubiertas-dialogo/20091207cdscdsemp_13/cdsemp/
- ⁶⁰ Carta de la Directora de Navegación Aérea, D.ª Carmen Librero, a los controladores aéreos, 19/12/2009. Se adjunta copia escaneada.
- ⁶¹ <http://www.aena.es/csee/ccurl/293/665/Guia-tarifas-2009-julio.pdf>
- ⁶² http://www.cinco dias.com/articulo/empresas/AENA-pide-Gobierno-suba-tasas-financiar-inversiones/20010302cdscdiemp_23/cdsemp/
- ⁶³ http://www.cinco dias.com/articulo/empresas/AENA-pide-Gobierno-suba-tasas-financiar-inversiones/20010302cdscdiemp_23/cdsemp/
- ⁶⁴ http://www.elpais.com/articulo/opinion/Privilegios/incontrolados/elpepico/20100125elpepiopi_1/Tes
- ⁶⁵ <http://www.elmundo.es/mundodiner/2009/10/13/economia/1255436234.html>
- ⁶⁶ http://www.cadenaser.com/espana/video/entrevista-jose-blanco-hoy-hoy/csrsrpor/20100208csrsrnac_3/Ves
- ⁶⁷ [Real Decreto-Ley 001/2010](#) Disposición transitoria primera, Artículo 1.b y Artículo 3.3 del RDL.
- ⁶⁸ http://www.elpais.com/articulo/economia/Gobierno/da/amplios/poderes/AENA/controladores/elpepueco/20100206elpepico_8/Tes
- ⁶⁹ [Real Decreto-Ley 001/2010](#) Disposición adicional segunda, Artículo 4.
- ⁷⁰ [Real Decreto-Ley 001/2010](#) Disposición transitoria primera, Artículo 3.c.
- ⁷¹ [Managing Shiftwork in European ATM](#), Eurocontrol, página 45.
<http://www.eurocontrol.int/humanfactors/gallery/content/public/docs/DELIVERABLES/M27%20MSEA%20Literature%20Review%20Ed%201.0%20-%20Released-withsig.pdf>
- ⁷² http://www.cinco dias.com/articulo/empresas/Jose-Blanco-pide-controladores-huelgas-encubiertas-dialogo/20091207cdscdsemp_13/cdsemp/
- ⁷³ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/noticia.asp?NotId=12236&NotDesignId=4>
- ⁷⁴ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/noticia.asp?NotId=12236&NotDesignId=4>
- ⁷⁵ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/newsFiles/20100209065328-4.pdf>
- ⁷⁶ <http://www.boe.es/boe/dias/2010/04/15/pdfs/BOE-A-2010-5983.pdf>
- ⁷⁷ http://www.elpais.com/articulo/economia/AENA/admite/retiro/controladores/57/anos/crea/grave/problema/Barajas/elpepueco/20100506elpepueco_13/Tes
- ⁷⁸ <http://www.elperiodicomediterraneo.com/noticias/noticia.asp?pkid=556583>
- ⁷⁹ <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/2119017/05/10/1/Los-aeropuertos-duplican-sus-retrasos-tras-el-Real-Decreto-a-los-controladores.html>
- ⁸⁰ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/newsFiles/20100209065328-4.pdf>
- ⁸¹ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/newsFiles/20100209065328-4.pdf>
- ⁸² <http://www.expansion.com/2010/03/18/economia-politica/1268951210.html>
- ⁸³ [Managing Shiftwork in European ATM](#), recomendación 4, página 63.
- ⁸⁴ [Managing Shiftwork in European ATM](#), página 47.
- ⁸⁵ [Real Decreto-Ley 001/2010](#), Disposición Transitoria Primera, 3.c

⁸⁶ [Real Decreto-Ley 001/2010](#), Artículo 2.e y Disposición Transitoria Primera, 3.d

⁸⁷ Fuente: USCA y Secretaría de Prevención de Riesgos Laborales, preveusca@usca.es

⁸⁸ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/newsFiles/20100209065328-4.pdf>

⁸⁹ <http://www.aviaciondigitalglobal.com/newsFiles/20100207012053-4.pdf>

⁹⁰ <http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/Safety%20Bulletins/2010/10SAB15%20-%20Spanish%20ATC%20dispute.pdf>

⁹¹ <http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/Safety%20Bulletins/2010/10SAB15%20-%20Spanish%20ATC%20dispute.pdf>