

¿Qué fue de los controladores aéreos?

Seis años después del conflicto de controladores aéreos que acaparó todos los telediarios, radios y periódicos durante semanas y que pareció paralizar el país, apenas se ha vuelto a mencionar nada desde entonces. Análisis ha contactado con este colectivo para que nos cuente aquellos hechos en primera persona y qué ha ocurrido desde entonces.

Hablamos con Susana Romero, controladora aérea en el Centro de Control Aéreo (ACC) de Santiago de Compostela y secretaria de comunicación de la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA).

Análisis: ¿Qué papel jugáis los controladores aéreos en la seguridad del transporte aéreo?

Susana Romero: Somos una pieza de las muchas que hay ya que la seguridad a nivel aéreo forma parte de una “cadena” con distintos eslabones y nosotros seríamos uno de esos eslabones. Somos probablemente una profesión poco conocida, ya que no se nos vé, estamos dentro de nuestras dependencias de los centros de control o de las torres de control, no es tan visible como puedan ser él o la piloto que lleva los aviones, o las personas que se ocupan del mantenimiento.

En la cuestión aérea se habla de la “seguridad operacional”, lo que sería en inglés “safety” a diferencia de la “security” que sería la seguridad más física. Es algo que luego ha sido copiado por otros sistemas de transporte, precisamente porque es un sistema robusto, duplicadas muchas de sus partes.

A: ¿Cuáles son las condiciones ideales en las que deberíais realizar vuestro trabajo?

SR: Como cualquier otra profesión que tiene una responsabilidad como la nuestra que es guiar, llevar aeronaves

que transportan seres humanos nos parece muy importante tanto la formación, inicial y continua, que es algo que por desgracia se ha visto muy deteriorada en los últimos años, algo bastante general en los distintos colectivos de profesionales. A raíz de todo lo que sucedió en el año 2010, la precarización de muchas cuestiones, el triunfo del “low cost”, también llegó la liberalización de la formación para acceder a una posición de controlador. Antes cualquier persona que quisiese ser controlador y tuviese las aptitudes que se requieren podía acceder, ya que era un sistema becado, no tenía que desembolsar nada y además estaba becada el tiempo que duraba la formación, que era año y medio en Madrid.

“Se prioriza el beneficio económico a través de las privatizaciones de diferentes escuelas y universidades y es un acceso muy caro, al que sólo puede llegar una élite económica, ya que es una media de unos 75.000 euros la formación”

Hoy en día las circunstancias han cambiado. Se prioriza el beneficio económico a través de las privatizaciones de diferentes escuelas y universidades y es un acceso muy caro, al que sólo puede llegar una élite económica, ya que es una media de unos 75.000 euros la formación. Con lo cual ya no llegan, los “mejores”, los que tendrían las mejores cualidades. Si no se tiene ese dinero nunca podrá desempeñarlo.

La formación es más breve que antes, antes era año y medio, ahora son periodos más cortos, porque la privatización persigue otro tipo de objetivos y es algo que se nota, lo estamos viendo en nuestro día a día.

Y luego el aumento de la jornada laboral que se nos aplicó a golpe de Decreto-Ley en el año 2010 sin los preceptivos estudios pertinentes de seguridad, se nos amplió la jornada laboral se redujeron los descansos etc. Es algo que tiene mucha importancia, lo han empezado a poner de manifiesto los americanos, a raíz de que trascendió que algunos controladores se quedaban dormidos en sus puestos de trabajo y era porque arrastraban una fatiga crónica por demasiadas jornadas continuadas.

“lo han empezado a poner de manifiesto los americanos, a raíz de que trascendió que algunos controladores se quedaban dormidos en sus puestos de trabajo y era porque arrastraban una fatiga crónica por demasiadas jornadas continuadas”

Nosotros trabajamos a turnos, es decir, hacemos mañana, tarde y noche, festivos y creemos que hay que garantizar que haya un descanso suficiente y reparador para todo esto. Eso también, a raíz de todo el proceso de liberalización y privatización, creemos que ha empeorado.

Es algo que es muy importante tener en cuenta a la hora de hablar de seguridad, que la gente que se ocupa de ella esté en las mejores condiciones.

A: Háblanos un poco más de este asunto que ocurrió en el 2010 y que acaparó varios meses los medios de comunicación que fue el decreto que se impuso a los controladores aéreos, llegando a establecer un Estado de Alarma, llevando el ejército a las torres de control obligando a los controladores aéreos a punta de pistola. Sería muy interesante que nos contéis los que vivisteis aquello qué ocurrió concretamente, cómo fue todo aquello y qué pasó después, porque después no se ha vuelto a hablar del tema. Has hablado del proceso de privatización de Aena

SR: Me parece una pregunta muy interesante además que hables

de la militarización, porque es algo increíble, que apenas ha trascendido con todo lo que supone, no ya sólo para nosotros, sino para el resto del país que estuvo bajo un Estado de Alarma con todo lo que eso supone de privación de derechos civiles. Nosotros nos quedamos durante más de un mes sin poder ejercer nuestros derechos constitucionales ya que fuimos militarizados a golpe de decreto el 3 de diciembre de 2010.

Seguramente cuando nos quitemos el estigma de privilegiados esto se estudiará y alguna persona verá la auténtica barbaridad y aberración que se cometió con ese hecho. Fue algo terrible que no se ha tomado en ningún momento en la historia de la democracia más reciente, y sí se ha hecho para doblegar a un colectivo profesional como los responsables, como ya han apuntado más de 20 jueces que estaban en otra dirección.

Es algo tan simple que puede parecer hasta la teoría de la conspiración. Lo que interesaba realmente era privatizar Aena y las torres de control. Aena antes era un único ente público, era una empresa pública que tuvo beneficios hasta el año 2008-2009 aproximadamente y que luego entra en unas pérdidas desastrosas, no por el sueldo de sus empleados, como así se dijo desde los medios sino por una política absurda y clientelar del Ministerio de Fomento que fue creando infraestructuras donde realmente no eran necesarias con un afán distinto al de crear un servicio público que para eso deben estar las infraestructuras aéreas del país.

Eso supuso una deuda en un momento complicado en el año 2010 donde muchos de los acreedores, uno de ellos el ICO que no da préstamos si no se construye más, y no se seguía construyendo porque no había más dinero. Otro era un banco alemán que fue nacionalizado. O sea, un momento muy complicado, había muchísimos intereses de la deuda y había que privatizar Aena.

“Se contrató una consultora norteamericana **McKinsey** especialistas de estructuras de sindicatos en

otros países, la empresa que diseñó el plan de France Telecom, para ver cómo nos podían aniquiliar”

Pero claro, ¿cómo explicar la privatización de una empresa que además ha dado beneficio? Evidentemente el Ministerio de Fomento a cargo de José Blanco no iba a asumir una serie de decisiones políticas desde mi punto de vista totalmente erradas y que apuntaban a otro tipo de intereses. Se creó una cortina de humo para empañar, para preparar el camino de la privatización. Se hizo una campaña mediática muy bien diseñada, se contrató una consultora norteamericana McKinsey especialistas de estructuras de sindicatos en otros países, la empresa que diseñó el plan de France Telecom, por ejemplo, en Francia, entre otras, para ver cómo nos podían aniquiliar ya que es verdad que somos un colectivo con cierto poder, se puede decir, ya que nuestro trabajo sólo lo podemos desempeñar nosotros porque es muy cualificado y la formación lleva su tiempo y no nos pueden despedir a todos de un día para la noche.

Se llevó una política de medios de comunicación muy bien montada acusándonos de privilegiados, de que no queríamos negociar el convenio. El 5 de febrero de 2010 mediante Decreto-Ley que es algo también insólito en la historia de las relaciones laborales de nuestro país que nos cambia radicalmente las condiciones laborales: se amplía la jornada laboral, se reducen los descansos, entre otra serie de cuestiones. A raíz de ahí durante ese año tuvimos hasta 28 modificaciones entre leyes, decretos-leyes, reales decretos, etc. Con lo cual prácticamente estábamos pendientes del BOE los viernes para saber qué más nos iba a poder pasar.

En diciembre de 2010 había algunas dependencias, entre ellas las de Santiago de Compostela, que habíamos advertido mediante escritos que según la nueva ley, que ellos nos impusieron mediante Decreto-Ley, ya había gente que iba a superar la

jornada máxima anual, que ellos habían decidido que iba a ser 1670 horas. Como aquí hubo una carencia histórica de controladores, negada por otra parte por Aena en el parlamento, iba a ser imposible continuar trabajando. Ellos lo utilizaron de nuevo diciendo que lo que pasaba es que abandonábamos nuestro trabajo en Santiago, que no queríamos trabajar, cuando la ley de seguridad aérea nos atribuye una serie de responsabilidades que son individuales, de cada trabajadora o trabajador, como es el mantenimiento de la licencia. Y para ello tú eres la responsable de tener tus anotaciones lingüísticas en vigor, que en nuestro caso es el idioma inglés, a un nivel que viene también regulado lo mínimo que tienes que tener; el reconocimiento médico anual, que hay que pasar y que demuestra que estás bien de aptitudes psíquicas, tiene que pasar por un psiquiatra, un psicólogo, etc. Es una prueba anual.

“No podíamos superar esa jornada porque estaríamos inclumpliendo una ley que son penas multimillonarias.”

Tú también eres responsable de no pasar la jornada máxima anual. Esto que puede parecer una tontería es muy importante. Pongo muchas veces para que la gente lo entienda la metáfora de un conductor de autobús que por ejemplo lleva conduciendo 3 horas y sólo puede 2 y media. Aunque no pase nada, si lo para la guardia civil y ha trabajado por encima de su jornada eso es un agravante para él. A nosotros nos pasaba lo mismo. No podíamos superar esa jornada porque estaríamos inclumpliendo una ley que son penas multimillonarias. En el caso de que nos hubiésemos visto inmersos en un accidente o algún incidente había sido un agravante. Nos vimos en una situación muy comprometida porque avisamos. Yo recuerdo además que fui una de esas personas que en noviembre comenté «mire, tal día supero mi jornada máxima anual. Por favor, dígame qué días me desprograman para poder estar en uso de la ley». Fue silencio

total, no nos contestaron. Con lo cual siete días antes dije *«a partir de tal día yo no puedo seguir trabajando hasta el año 2011 a no ser que digan que estoy dentro de la legalidad»*(1)

En Santiago éramos más o menos el 40% de la plantilla que teníamos ese problema. Pero el problema más gordo era que en Madrid estaba empezando a pasar. El Centro de Control de Madrid que está en Torrejón controla muchísimos vuelos de todo el Estado. Para que te hagas una idea Barcelona o A Coruña es controlado en algún momento desde Madrid. Entonces ahí tenemos un problema serio. En lugar de intentar buscar una solución, porque había gente que podía hacer más horas por ejemplo, la única solución fue militarizarnos. Y ¿por qué? Porque los controladores militares no tienen regulada la jornada aeronáutica que sí tenemos los civiles. Bajo el régimen militar sí podíamos continuar trabajando porque ya no era de aplicación esa ley, es un poco surrealista pero es así, sino que entrábamos dentro de eso que se nos decía que podíamos ser juzgados por un tribunal militar, etc, etc.



Pero no te pueden militarizar así sin más, hay que buscar una excusa. Y la excusa fue el cierre del espacio aéreo aduciendo que había habido un abandono masivo de controladores de sus puestos de trabajo. Que no es verdad, porque ya de las 22 causas que había abiertas, 20 ya están archivadas y con frases como *«los controladores se limitaron a cumplir una ley que les había sido impuesta»*, *«el cierre del espacio aéreo fue una decisión política por parte de quien tenía la competencia para ello»*, *«Aena mintió en los tribunales»*, que *«ningún controlador abandonó su puesto de trabajo»*... Hay autos que son increíbles. Con lo cual, una vez analizada la situación, las pruebas y demás, esto es lo que sucedió.(2)

“No te pueden militarizar así sin más, hay que buscar una

excusa. Y la excusa fue el cierre del espacio aéreo aduciendo que había habido un abandono masivo de controladores de sus puestos de trabajo”

Por supuesto no pasó nada, Aena se privatizó, el 49% es capital privado, 51% público, las acciones se han disparado, los accionistas estarán contentísimos y los trabajadores de Aena (nosotros somos de Enaire, de navegación aérea) han manifestado su preocupación muchísimo en varias cuestiones porque además fueron trabajadores que fueron empujados a acogerse a un ERE voluntario *«porque si no el ajuste sería más duro»*, en palabras textuales del gestor de navegación aérea. Algo que no es nuevo, que pasa en muchas de las empresas públicas. Además, en una empresa pública como Aena que da beneficios.

A: ¿En qué condiciones os encontráis hoy los controladores aéreos después de este proceso de privatización ?

SR: Nosotros somos Enaire, seguimos siendo trabajadores públicos, aunque hay controladores en 12 torres que se han privatizado, que son de otros proveedores de servicios privados, como Ferronats, que es una fusión ad-hoc de Ferrovial y Nats, que es una empresa que hace servicios en Inglaterra. Y Saerco, que es un proveedor que se creó para lo mismo en las Islas Canarias. Pero los que estamos en Enaire, antes Aena, seguimos siendo trabajadores públicos.

Lo que se ha privatizado ha sido el control de torres, pero no el espacio aéreo, o sea, los aviones cuando están volando, lo que llamamos el control radar. Lo que ha cambiado es el Real Decreto, se nos impuso un Laudo que firmó Manuel Pimentel, que ha aumentado la jornada laboral sin los estudios preceptivos, y aunque lo hemos denunciado no ha ido a ningún lado, tanto en Inspección de Trabajo como en la Comisión Europea a través del PETI (Peticiones del Parlamento Europeo) tampoco sucedió nada. El acceso a la profesión, que es una de las cuestiones que más nos preocupa porque creemos que se debería volver al sistema

inicial de becas, para garantizar que acceda la gente que tiene el mejor perfil y no el que tiene más poder adquisitivo

Tenemos un problema añadido que es un envejecimiento de la plantilla, una media de 49 años de edad, muy alta sobre todo si consideras que en países como Alemania se prejubilaban con 55. Aquí es imposible, hay compañeros con 57 que quieren pasar a la reserva activa y no es posible porque somos necesarios y hay carencia de controladores. Aquí no hay contratación de nuevos desde el año 2010 que fue el último año en que entró gente nueva.

Es la situación en la que nos encontramos. Queremos que se desbloquee, que se creen plazas nuevas. Y bueno, poder preocuparnos de gestionar nuestro trabajo y no de cuestiones judiciales en las que todavía estamos inmersos.

A: ¿No se está permitiendo a la gente jubilarse, o pasar a la reserva activa? ¿No se recurre a contratar a la gente en otras condiciones, no como empleados públicos, sino con contratos temporales...?

SR: No exactamente, lo de no poder retirarse es verdad, porque no se lo pueden permitir, porque si has seguido en los medios de comunicación este verano habrás visto que había muchas demoras en varios lugares porque no hay gente suficiente, el tráfico ha aumentado muchísimo. Como somos un colectivo tan avejentado cada vez hay más jubilaciones, pero con la edad legal de jubilación de 65. La gente que se quiere ir antes, que está recogido en el convenio, la empresa no lo autoriza porque no se puede permitir el lujo de perder más controladores.

“Palabras como que se afilie a cualquier sindicato excepto al nuestro, con lo que se refieren a Comisiones Obreras y UGT”

En las empresas privadas las condiciones laborales son bastante peores que las nuestras. Tenemos afiliados en USCA en

las torres privadas y ha habido represalias. Ha habido incluso un despido de un compañero que está recurrido en la empresa Ferronats en la torre de Valencia por estar afiliado al sindicato, una represalia claramente sindical. Palabras como que se afilie a cualquier sindicato excepto al nuestro, con lo que se refieren a Comisiones Obreras y UGT, no hablan ni de la CIGA ni de la CGT, sino de esos en concreto. Y en las torres públicas no sabemos en qué condiciones van a contratar a los nuevos controladores. Su idea es que no sean las mismas que nosotros, que aunque ya no son las mismas que en el 2010 son mejores que las de los privados por lo que sabemos de nuestros compañeros afiliados en las torres privadas.

Es algo que está sucediendo en todos lados y el sector aéreo no es ajeno. De hecho yo siempre digo que nosotros fuimos el experimento de lo que fue luego la reforma laboral que sufrieron otros tantos colectivos, que luego a la vez fueron tildados de privilegiados como pudieron ser el sector sanitario, médicos especialmente, o el sector educativo. Es algo que les ha funcionado hasta el momento, o sea, tenernos divididos en lugar de defender los derechos de todo colectivo profesional.

A: ¿Echáis de menos o hubiera sido diferente las posibilidades de defenderos si hubiérais estado apoyados por otros colectivos de trabajadores, sobre todo los más cercanos concretamente del sector aeroportuario? ¿Por el hecho de que los otros colectivos de trabajadores son utilizados por las instituciones, el poder político y económico como presión de la opinión pública que llaman ellos, cuando son ellos los que en realidad la condicionan? ¿El hecho de reaccionar sólo vosotros como colectivo muy unido y organizado o que teníais muy claro la necesidad de defender vuestros derechos pero que aún así os habéis visto completamente desarmados porque se os ha aplicado hasta un Estado de Alarma y toda la fuerza de la ley?

SR: Sí, lo has descrito perfectamente. Ha sido así.

Evidentemente el propio vicepresidente, el señor Rubalcaba llegó a decir que quien le echa un pulso al Estado lo pierde. No le echamos un pulso a nadie sino que defendíamos nuestros derechos laborales como colectivo profesional pero es verdad que es imposible ir contra la maquinaria del Estado. Ellos lo tienen todo. Tienen el BOE, las instituciones, los medios,... Fue muy complicado contar nuestra verdad porque no se nos creía. Y luego fue muy importante la posición que tomaron los sindicatos mayoritarios, que fue bastante triste. En un momento en que se estaba persiguiendo y acosando a compañeros sindicalistas ellos no sólo no se solidarizaron ni apoyaron, ni criticaron el Estado de Alarma, sino que se alinearon claramente con el gobierno en aquel momento. Excepto sindicatos como CGT, aquí la CIGA en Galicia, que denunciaron la barbaridad que estaba sucediendo voces críticas en el parlamento, yo recuerdo por ejemplo Gaspar Llamazares y el resto un silencio cómplice. Eso evidentemente allanó muchísimo el camino a todo lo que sucedió.

“el señor Rubalcaba llegó a decir que quien le echa un pulso al Estado lo pierde”

A: En vuestro caso se vio que el Estado es un símbolo, un representante de los intereses económicos más elevados.

SR: Sí. Creo que tenían perfectamente diseñado lo que querían conseguir y nosotros éramos un obstáculo en ese momento. Les salió redondo porque nos costó muchísimo lograr cierta credibilidad. Incluso hoy en día tenemos el estigma del privilegio y no dejamos de ser trabajadores contratados que aprobamos un examen al que no habría podido acceder si no hubiese sido el sistema de becas porque en mi casa se vivía del sueldo de mis padres, como la mayoría de mis compañeros. Nosotros lo vivimos con mucha virulencia pero seguramente mucha gente se ve representada en mayor o menor medida en todo esto.

A: De hecho, en el año 2006 hubo una huelga del personal de tierra que ocuparon las pistas y se llegó a pedir la intervención del ejército.

SR: Con nosotros pasó, y venían los militares muchos de ellos incluso ya no sabían que decirnos, porque para ellos tampoco fue fácil. Me refiero al militar que tenía que venir allí como si fuese una niñera porque realmente ellos no controlaban. Es otra mentira de Pepe Blanco, cuando decía «los sustituirán controladores militares». No es verdad. Ellos iban allí para ver qué hacíamos y aparte muchos de ellos ni siquiera eran controladores, que decían «si yo no sé lo que estáis haciendo tampoco». O sea, fue todo una pantomima, una sacada de pecho del entonces ministro, que fue el único que tuvo narices para plantar cara a esos privilegiados, etc, etc. Y por desgracia ese discurso en una sociedad como la nuestra todavía vende. Esperemos que en algún momento todo esto cambie.

(1) En el auto dictado el 16 de abril de 2013 por el Juzgado de instrucción de Santiago de Compostela se menciona: *“Hasta marzo de 2010 existían dos turnos de cinco trabajadores cada uno (...) El 31 de julio se convocó a tres controladores con baja por incapacidad temporal y una controladora con permiso por lactancia, el servicio se prestó por un único controlador (...) Es decir, los responsables de seguridad aérea, no consideraron riesgo para la navegación aérea, ni necesario cerrar el espacio aéreo de la región norte, el hecho de que solamente acudiesen al trabajo dos controladores o incluso uno (...) teniendo conocimiento con mucha anterioridad dicha circunstancia, ni siquiera consideraron necesario adoptar alguna medida de sustitución o modificación del turnero”.*

(2) En el mismo auto: *“Pese a que AENA ha tratado de presentar documentación que acreditaría supuestamente que ningún trabajador había superado su jornada máxima anual (...) los responsables de AENA eran conscientes de que algunos*

controladores habían agotado el número máximo de horas."