

Madrid, 12 de abril de 2010

CARTA ABIERTA A SUS SEÑORIAS

Ante la inminente aprobación de una Ley de suma trascendencia para la sociedad española que regula la prestación de servicios aéreos, nos dirigimos a Usted para ponerle de manifiesto nuestra enorme preocupación por las condiciones en las que se va a llevar a cabo este cambio legislativo, clave para el tráfico y la seguridad aérea españoles. El colectivo de controladores aéreos se ha sentido impotente y frustrado ante una situación de urgencia inexplicable que no tiene ninguna justificación ni económica ni técnica, mucho más cuando no ha existido ninguna situación de huelga, ninguna excepcionalidad que justifique el ejercicio urgente de un castigo tan excesivo y desproporcionado contra un colectivo de trabajadores, a los que no se ha escuchado ni se les ha otorgado posibilidad de defensa alguna.

Sorprende que un Real Decreto Ley, a nuestro entender y al de no pocos juristas, claramente inconstitucional en muchos de sus apartados, haya posibilitado la formulación de un Proyecto de Ley del Gobierno que se va a aprobar, prácticamente, sin debate y con un gran secretismo, pues ha sido remitido al Senado tras ser aprobado por la Comisión de Fomento en sesión a puerta cerrada, sin su paso posterior por el pleno parlamentario, lo que hubiera permitido a la opinión pública conocer el verdadero alcance del mismo.

Como prueba de esta inusual celeridad en la tramitación de un Proyecto de Ley, basta con analizar la secuencia de las sucesivas etapas: De la Comisión a puerta cerrada, se remite al Senado el 27 de marzo, sábado previo a Semana Santa, con un plazo de estudio de enmiendas exiguo. Finaliza el plazo de las mismas el martes 6 de abril por la noche y se debaten en Comisión el miércoles día 7 de abril, en una sesión que comienza a las cuatro y media de la tarde y finaliza a las cinco y cuarenta y cinco. Una hora y quince minutos para tratar un tema tan importante para la actividad económica española que va a implicar, entre otras cosas, el secuestro de derechos laborales y constitucionales de un colectivo de trabajadores que parecen no interesar a nadie.

Diversas señorías apelaron a que no se pueden vulnerar derechos laborales por un Real Decreto Ley y citamos textualmente una opinión al respecto: “Es cierto también que tampoco se pueden cambiar de un plumazo las condiciones laborales que tiene un determinado colectivo, puesto que éste las tiene atribuidas por pactos con la empresa a la que prestan su servicio, nada más y nada menos que la Administración del Estado...” y que a pesar de que un buen número de sus señorías reflejaron en la Comisión la falta de tiempo para estudiar el texto propuesto y las enmiendas, el Proyecto de Ley va a ser aprobado sin debate.

Como consecuencia de esa rapidez en la tramitación de este Proyecto de Ley se han incluido aspectos que pueden poner en riesgo la seguridad del tráfico aéreo, corregido y aumentado por la aplicación abusiva de Aena del RDL, sin tener en cuenta las más elementales normas de seguridad señaladas por instituciones supranacionales, tales como la Organización Internacional del Trabajo, OIT.

Por ello, y a pesar del vértigo que está rodeando toda esta cuestión, queremos llamar su atención sobre aspectos que, aparentemente, han pasado desapercibidos. El decreto regula a un colectivo profesional, pero no regula a la empresa pública a la que presta sus servicios, que a lo largo de los últimos años ha dado ejemplos suficientes de descontrol en su gestión. Aena no ha planificado sus necesidades en materia de recursos humanos destinados al control aéreo, y sin embargo ha dilapidado sus recursos en la construcción de aeropuertos que resultan claramente innecesarios y, como tales, deficitarios. Ésta y no otra es la verdadera causa de la mala situación financiera actual de Aena y ahora algunos se empeñan en presentar como culpables de esa situación financiera a los controladores, cosa absolutamente falsa.

Ningún colectivo europeo de controladores o colectivo laboral de otra índole en España, tiene unas condiciones laborales tan extremas como las que se nos imponen en la Ley que desarrolla el RDL 1/2010 de 5 de febrero. Esa ley fija los descansos durante y entre las jornadas, la jornada anual, las retribuciones, y fija el régimen de vacaciones. Elimina, en la práctica, cualquier posibilidad de negociación colectiva, le concede a la empresa un poder de disposición sobre los derechos de los trabajadores inaudito y

además, supone la incautación de derechos con carácter retroactivo, una situación inédita y preocupante en un Estado de Derecho.

Nos preguntamos dónde están las evidencias que permiten afirmar muchas de las consideraciones realizadas para justificar la excepcional decisión del ejecutivo y del legislativo de la Nación. Desde luego no las encontramos en las referencias internacionales que miden de forma concienzuda muchos de los parámetros en los que se puede medir nuestra actividad y no las encontramos entre las numerosas felicitaciones que hemos recibido por parte de la propia Aena por haber cumplido eficazmente con nuestra labor.

España, precisamente, no es un país que destaque por las demoras aéreas. No lo decimos nosotros, lo dice Eurocontrol que, por ejemplo, refleja como el último año se han registrado la mitad de demoras que en Alemania.

En estos últimos meses hemos soportado todo tipo de comentarios insidiosos y malintencionados, pero no es posible silenciar por más tiempo la violación sistemática de las regulaciones establecidas en la normativa internacional para garantizar la seguridad del transporte aéreo, que vulnera Aena, por ejemplo, cuando obliga de forma indiscriminada a trabajar 28 de 31 días aplicando un descanso mensual máximo continuado de 31 horas; lo hace al adoptar la decisión cuando el tráfico se acerca al máximo y el viento impone un determinado sentido de las operaciones de aterrizaje y despegue como se hizo el pasado 7 de febrero, poniendo en grave riesgo a las aeronaves; lo hace cuando establece que una persona sin los suficientes conocimientos sobre el control aéreo, obligue a trabajadores de nuestro colectivo a tomar decisiones técnicas que afectan a la seguridad; y así un largo etcétera.

Desde USCA nos hemos propuesto mantener la voluntad de negociación a sabiendas de la intransigencia de Aena que se comprometió negociar en un clima de paz social y la respuesta ha sido aplicar una presión insoportable sobre los trabajadores al amparo de un Real Decreto Ley injusto y arbitrario. No hemos querido volver a ser atacados injustamente por secuestrar al consumidor cuando defendemos nuestros derechos, pero

no aceptaremos que el silencio haga buenos aspectos que han hecho de nuestro colectivo la diana preferida para justificar ineficiencias empresariales, dejación de responsabilidades o decisiones de inversión que contravienen a la lógica del mercado.

Esta Ley que van a aprobar sus señorías en Pleno el próximo día 14 concede carta de naturaleza a la mayor incautación de derechos laborales legítimamente obtenidos y plasmados en un convenio firmado por las partes en 1999 y en pleno proceso negociador. Todo se interrumpió cuando el día 2 de febrero, el director de Recursos Humanos de Aena envió una carta al sindicato dando por concluida la mesa de negociación de forma unilateral cuando en ella proponíamos, entre otras cuestiones, asumir un recorte de la masa salarial y el incremento de horas de trabajo.

Tres días después de que Aena anunciara la ruptura, entró en vigor el Real Decreto-Ley 1/2010 que regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fija determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Por otra parte, se nos achaca que no permitimos el acceso a nuevos controladores cuando hemos pedido reiteradamente el incremento de plantilla, como atestiguan los acuerdos de la Comisión Negociadora Aena-USCA por las que se creaban 150 becas para controladores en el 2008 y 48 más en el 2009, con otras 48 para una bolsa. Ambas fueron incumplidas unilateralmente por Aena, que rehusó llevar a cabo la selección. Sugerimos que consulten la página Web de Aena en la que se puede leer desde enero del 2009 que, por el momento, no se realizarán nuevas convocatorias, en una manifiesta y lógica declaración de quien tiene la potestad sobre el acceso a la profesión.

Desde el año 2006, Aena no ha convocado nuevas plazas de controladores por lo que queremos igualmente dejar patente que el elevado número de horas extras realizadas se debe al insuficiente número de controladores aéreos operativos en nuestro país, que tiene el mayor espacio aéreo de Europa, cuando se estaba consolidado el crecimiento espectacular del tráfico aéreo. Y el futuro no es mejor, porque si a partir de 1999 hasta

2004 se incorporaron 820 nuevos controladores (164 controladores/año), desde 2004 sólo se han incorporado 43 controladores por año.

También es fácilmente comprobable que el número de horas realizadas en España por controlador es mayor en comparación con los países de nuestro entorno, con la cifras de Eurocontrol, para un espacio aéreo muchísimo mayor. De hecho, mientras España controla el 38,25% del espacio aéreo europeo con 1.789 horas de media por controlador, en Alemania realizan 1.215 horas para un espacio aéreo del 9,86%; en Italia, 1.456 horas para un espacio del 15,23%; Reino Unido, 1.434 horas en un espacio aéreo del 15,9%, mientras que en Francia son 1.330 para un espacio aéreo de 19,5% y Suiza con un espacio aéreo de 1,24%, sus controladores hacen de media 1.372 horas.

Pues bien, el Ejecutivo ha alegado que había que poner fin a esta situación de manera urgente, sin embargo, en los seis años que lleva en el Gobierno, ni ha convocado nuevas plazas ni ha tenido voluntad de negociar un nuevo convenio cuya negociación rompió Aena unilateral y sospechosamente, tan sólo, tres días antes de la promulgación del Real Decreto Ley. No fueron, por tanto, los trabajadores los que se levantaron de la mesa de negociación como se ha querido hacer ver a la opinión pública y a los legisladores.

A lo largo del proceso negociador no ha habido ninguna convocatoria de huelga, ni ningún otro tipo de acción colectiva o movilización anunciada por los controladores que pudiera poner en riesgo la eficiencia y seguridad del servicio prestado por los mismos como tampoco lo hubo durante la negociación del anterior convenio colectivo.

Ante todo ello, queremos hacer ver a sus señorías, que la ley que van a aprobar vulnera derechos laborales y constitucionales como, por ejemplo, la restricción de la capacidad en la negociación colectiva e informarles que el colectivo de controladores ha interpuesto diferentes demandas de Conflicto Colectivo ante la Audiencia Nacional y los Juzgados de lo Social en las que, con independencia de la acción principal, se interesa del órgano judicial la elevación de una cuestión de inconstitucionalidad de la citada norma.

Estas son algunas reflexiones sobre las actuales circunstancias en las que se esta desarrollando una actividad de suma trascendencia para la seguridad del trafico aéreo por un colectivo de trabajadores sometidos a una presión insoportable ejercida por parte de Aena sobre la base de la aplicación del RDL 1/2010 y próximamente la nueva Ley, que no sólo no garantiza un mejor servicio sino, muy por el contrario, puede afectar seriamente a la seguridad del tráfico aéreo, algo que no parece preocupar a nuestro Gobierno.

No queremos dejar de citar, por último, la singularidad de las Islas Baleares y Canarias, que van a tener que enfrentarse a problemas derivados de la escasez de personal y a la versión economicista de Aena frente a la seguridad, sin entrar a valorar la polémica implantación de AFIS, no recomendados por Eurocontrol en aeropuertos con vuelos internacionales.

En definitiva, queremos hacer constar a Sus Señorías, a modo de resumen, algunas de las consecuencias inmediatas de la entrada en vigor de la Ley:

- Los problemas de seguridad del tráfico aéreo debido a comportamientos como los descritos por parte de Aena y las consecuencias negativas que tendrá para el tráfico aéreo en España, la aplicación del proyecto de ley al que Sus Señorías van a dar luz verde.
- La vulneración de derechos constitucionales.
- La expropiación a título gratuito de los derechos legítimamente pactados y recogidos en un convenio colectivo.
- La incautación de derechos recogidos en el Estatuto de los Trabajadores.
- La retirada sobrevenida del servicio activo de personas válidas para el control y su pase a labores administrativas sin conocer las condiciones en que se llevará a efecto ni el salario que van a percibir a partir de ese momento.
- La puesta a disposición del Operador de los trabajadores las 24 horas del día, los 365 días del año.

- La próxima entrada en vigor de la ley producirá la paradoja de que controladores que están trabajando en plenitud de sus facultades y con un bagaje de experiencia y veteranía notables, serán fulminantemente cesados en sus funciones y sin embargo controladores que han ejercido su derecho a la prejubilación por no encontrarse ya en las mejores condiciones han de seguir forzosamente trabajando porque se interrumpe este derecho en principio durante tres años"
- La puesta en riesgo de la seguridad del tráfico aéreo por la acumulación de horas de servicio sin los descansos legales y lógicos recomendados por la OIT y por Eurocontrol.
- Los problemas de seguridad y respuesta urgente para la atención del tráfico aéreo en las Islas Baleares y Canarias y, en caso de emergencia.

Gracias por su atención y comprensión, esperando que tomen en consideración nuestras reflexiones e inquietudes, les saluda atentamente,



Juan M^a García Gil
Presidente