

CONTROLADORES AÉREOS: la realidad oculta de dos años de conflicto

Olivia Núñez / Controladora Aérea

Los controladores aéreos están hartos. Ya casi ausentes de los medios de comunicación, se sienten estafados y tratados no sólo con desdén, sino con ilegalidad inconstitucional. Han sido burdamente utilizados por unas instituciones que han extraído pingües e ilegítimos beneficios partiendo de su opresión. De camino, hemos visto como la coyuntura se aprovechaba para apretar no sólo al resto del sector aéreo, sino a gran parte de la sociedad en general. Todo el mundo ha opinado sobre los controladores. Ellos, en cambio, tienen que ser muy cuidadosos cuando expresan sus opiniones. Una controladora fue trasladada a un destino forzoso como sanción por escribir un blog, *Controladores aéreos y Otras Hierbas*, con verdades como puños. Tras el decretazo del 5 de febrero de 2010, año y medio después todo sigue pendiente, y el futuro de la navegación aérea española está quedando seriamente comprometido. Este informe está escrito en diciembre de 2011. Nuestro propósito es dar una visión más o menos ordenada de cómo fueron sucediendo las cosas, enmarcándolas en el contexto político-social general y del sector aéreo en que tuvieron lugar. El futuro no sabemos cómo será, pero se adivina negro, muy negro, de no ser que alguien de un golpe de timón.

Objetivo: domar a unos privilegiados

El problema de los controladores no está resuelto a pesar de las declaraciones en sentido contrario de los políticos de turno que han querido “ponerse la medalla”. La “medalla” sería la de haber doblegado a unos trabajadores en base a un *estado de alarma*, el primero y hasta ahora único de la democracia, que se extendió durante más de un mes. El gobierno “socialista” obligó a los controladores a trabajar utilizando métodos que parecen muy poco socialistas. El tráfico aéreo aquellos días de estado de alarma lo seguimos gestionando los controladores civiles, los de siempre, pero bajo mando militar. El mando militar se portó de modo muy profesional, y apenas intervino en las operaciones. No fue una militarización del control, sino de los controladores, que tuvieron que trabajar bajo amenaza de ser procesados de acuerdo al código militar. A continuación vinieron 400 procesos penales contra todos los controladores que tenían nombrado servicio los días 3 y 4 de diciembre de 2010, de cuyos entresijos hablamos más tarde. Se hablaba de penas de 8 años de cárcel para los imputados. En los medios vimos aparecer términos que creíamos olvidados para siempre en nuestro país. Estado de alarma, delito de sedición, la justicia será laxa con quienes denuncien a los cabecillas... ¿no les suena a vocabulario de otros tiempos?

Nuestra primera reflexión debería ser acerca de por qué los políticos españoles consideran que doblegar a unos trabajadores con semejantes métodos es “ponerse una medalla”. ¿Qué perverso sistema de valores promueven los medios? ¿Es la mano dura con los trabajadores lo que atrae votos? ¿Estamos dispuestos a que se acabe en este país con los últimos grupos de “privilegiados” con trabajo fijo y condiciones laborales dignas? Los controladores fueron los primeros. Los bomberos están sufriendo también el acoso de los medios. Un ejemplo entre muchos: cuando los bomberos de la Comunidad de Madrid se acercaron a la Sra. Aguirre, presidenta de la Comunidad, a entregarle un escrito reivindicativo, esta les echó en cara que era un escándalo que trabajasen un día de cada 6. El diario *El Mundo* recogía este comentario de la Sra. Aguirre en un titular el 7 de febrero de 2011. Sólo en pequeño explicaba que los bomberos lo que pedían era simplemente que se cumpliesen las condiciones laborales que tenían pactadas, y que la Comunidad incumplía sistemáticamente. A la Sra. Aguirre habría habido que recordarle también que los días de trabajo de los bomberos son de 24 horas cada uno, y que es el mismo turno que tienen los bomberos en muchos países, incluidos los de Estados Unidos, que no es en absoluto sospechoso de tener condiciones laborales de lujo. Los funcionarios también van sufriendo ataques en prensa contra sus “privilegios”, que a su vez se van recortando. ¿Sabían ustedes que Muface está en extinción? Los funcionarios de nuevo ingreso ya no tienen derecho a ese privilegio. Es otra de las cosas que cambiaron

para los españoles el día 3 de diciembre de 2010, en el mismo decreto que precedió al paro de los controladores.

Reagan y los controladores: el día que murió la clase media

El 5 de agosto de 2011 Michael Moore publicó un artículo en su blog titulado “El día que murió la clase media”. Según él, ese día fue hace 30 años, el 5 de agosto de 1981, el día que Reagan despidió a los controladores que no volvieron a su trabajo tras una huelga que declaró ilegal. Ilegalizó también al sindicato convocante, PATCO. Y lo peor fue que los otros sindicatos americanos, organizados bajo las siglas AFL-CIO, recomendaron a sus afiliados que cruzaran las barreras de los piquetes y acudieran a trabajar. No hubo ningún debate nacional sobre el por qué de aquella huelga, sobre las condiciones de trabajo de aquellos huelguistas. Son necesarios y no pueden hacer huelga, punto. La mano dura había empezado, y con ella el retroceso de los derechos de los trabajadores que con tanta sangre se ganaron a principios del siglo XX.

Michael Moore no es el único que tiene esta visión de la huelga de los controladores americanos de 1981. Joseph Anthony Mc Cartin es un profesor de Historia de la Universidad de Georgetown, especializado en la historia de los sindicatos en el siglo XX, que publicó en octubre de 2011 un interesante libro de investigación sobre este tema, titulado: “*Collision Course: Reagan, The Air Traffic Controllers and the Strike That Changed America*” (Rumbo de colisión: Reagan, los Controladores Aéreos y la Huelga que cambió América).

Hay que reconocer que Reagan le echó valor. Tan sólo 8 años antes, en Francia, un ministro, el Sr. Robert Galley, decidió sustituir a los controladores aéreos huelguistas por controladores militares. El resultado fue una colisión en el aire de dos aviones españoles sobre Nantes. ¿Por qué eran los dos aviones españoles? No fue casualidad. Muchas compañías europeas, conscientes del peligro, habían decidido evitar el espacio aéreo francés. Los españoles sí que volaban, por eso les tocó a ellos. El ministro tuvo que dimitir apresuradamente.

Reagan fue más afortunado que Galley. Se multiplicaron los incidentes, y 46 días después de su machada colisionaron en New Jersey una avioneta y un helicóptero, como consecuencia de un error de un jefe de torre que llevaba años alejado de la frecuencia y había sido reenganchado, como otros muchos gestores, para sustituir a los huelguistas despedidos. Como hubo pocas víctimas se echó tierra sobre el asunto y Reagan pasó a la historia por su hombría. De todos modos, como los americanos son muy pragmáticos, el hecho es que muchas de las reivindicaciones de aquellos huelguistas fueron poco a poco recogidas. Las condiciones de los controladores americanos mejoraron rápidamente durante los años siguientes, pues está claro que políticamente no era aceptable que volviese a haber problemas. La opinión pública se quedó con que la mano dura había funcionado. Los sindicatos eran una cosa inoperante, una cosa del pasado, que se oponía al progreso de la gran América. Pertenecer a un sindicato era obsoleto, lo moderno era que cada uno fuese a lo suyo en el trabajo y en la vida. Una empresa no es una organización caritativa, y los términos justicia, equidad, seguridad en el trabajo, etc. no tenían sentido y hacían a las corporaciones menos competitivas. Y si las corporaciones son menos competitivas se hunden, y los trabajadores se quedan sin trabajo y es peor.

Michael Moore se pregunta en su blog qué hubiese pasado si todos hubiésemos dejado de volar aquel día de 1981. Si los otros sindicatos hubiesen dicho a Reagan, “Devuelva usted a esos controladores su trabajo o cerramos el país”. Pero eso no pasó, y tampoco el resto de controladores del mundo apoyó a sus colegas americanos. Hubo una tensísima conferencia de las asociaciones profesionales de controladores de todo el mundo, y cada sindicato, cada asociación, se miró el ombligo y fue a lo suyo. Y dejaron tirados a los compañeros americanos. Los europeos, en el fondo, pensaron que “Estas cosas sólo pasan en Estados Unidos”.

Un efecto colateral de aquel despido masivo de controladores en Estados Unidos fue la quiebra de

algunas aerolíneas emergentes. El gobierno restringió el número de vuelos para minimizar el riesgo de colisiones. El año 1981 era la fecha clave en que el sector de las líneas aéreas quedaba abierto a la libre competencia, el fin del período de transición de 3 años establecido por el *Airline Deregulation Act* de 1978 (Ley de Desregulación del Transporte Aéreo de 1978). Habían surgido multitud de compañías pequeñas, que se encontraron con que las fuertes restricciones de tráfico les impedían abrir las rutas que habían previsto, justo en el momento en que estaban tratando de hacerse un hueco en el mercado. Esto desvirtuó la libre competencia prometida por la desregulación, y se frenó el descenso de precios de los pasajes aéreos que estaba teniendo lugar.

El derecho a huelga en España y en Europa

Europa era, en efecto, muy diferente de Estados Unidos. Hace 30 años algo así no hubiera podido pasar aquí. Europa, y España, tenían unas leyes que regulaban las relaciones laborales que eran muchísimo más protectoras para los trabajadores que las de Estados Unidos. El derecho a huelga era incuestionable, por ejemplo. El caso de España es un poco especial, porque aquí íbamos un poco retrasados en algunas cuestiones. El derecho a huelga estaba reconocido en la Constitución de 1978, pero no había ley de huelga. De hecho, España sigue hoy, 30 años después, sin ley de huelga. Los servicios mínimos se fijan cada vez de una manera arbitraria, porque no hay una ley que los regule. Además, la inseguridad laboral es tal en este momento en el país que hablar de huelga casi no tiene sentido para la mayor parte de los trabajadores. La temporalidad de los contratos hace que muchos trabajadores estén de “huelga” forzosa cada vez que se les termina el contrato. Y el ponerse de huelga un sólo día puede significar que cuando el contrato termine el trabajador no cobre el subsidio de desempleo, que necesita para subsistir. La huelga en España es hoy un “privilegio” de trabajadores con contrato fijo.

Aún así, aún teniendo a la mayor parte de la fuerza laboral bajo el zapato de la temporalidad y con salarios de hambre, digo de HAMBRE porque todos sabemos que con el salario mínimo español no se puede vivir, lo que hizo el gobierno con los controladores el 5 de febrero de 2010, que fue cargarse el convenio colectivo por Decreto Ley, hubiera sido impensable hace tan solo unos años. Para empezar, es inconstitucional, se mire por donde se mire. Los controladores lo recurrieron, en una estrategia legal suicida que lo que ha hecho es crear una jurisprudencia aplicable ahora a cualquier convenio colectivo. De todos modos da igual. El gobierno “socialista”, que se autoproclamó “reformista” (en palabras del Ministro José Blanco), continuó con sus reformas laborales, y tras la última quedó eliminada la ultraactividad de los convenios. Ya no hay negociación colectiva en España. El entonces Ministro de trabajo, Valeriano Gómez, declaró en junio de 2011 que el arbitraje era el nuevo modelo de resolución de conflictos, y en concreto puso como ejemplo el arbitraje de los controladores. Luego hablaremos de cómo se llegó a él, y de por qué es dramático oír del ministro que este es el modelo para todos.

En cualquier caso quedaría la huelga, ¿no? La última huelga de controladores en España fue a finales de los años 80, y en ausencia de la ley de huelga un Real Decreto fijó los servicios mínimos. Dicho decreto fue recurrido por los controladores y en tribunal de última instancia fue declarado abusivo y no válido. Sin embargo, los medios de comunicación han repetido machaconamente que los “privilegiados” de los controladores cuando hacen huelga están “secuestrando” a los ciudadanos, impidiendo su libre circulación. Estarían pues conculcando dos derechos constitucionales, el de la libre circulación y, aún peor, el de la libertad personal, al “secuestrar” a los ciudadanos. La libre circulación es, en efecto, un derecho fundamental de los españoles, recogido en el artículo 19 de la Constitución. Sin embargo, este derecho no consiste, por ejemplo, en que un ciudadano que desee viajar a algún sitio tenga derecho a que el conductor de un autobús le lleve a cualquier sitio y a cualquier hora. El derecho a la libre circulación se vería afectado si hicieran falta salvoconductos para viajar por España, o se retirara el pasaporte a algunos ciudadanos, pero no es un derecho que nos permita viajar en el transporte que queramos, cuando queramos y como queramos, ni muchísimo menos. En cuanto a las acusaciones de “secuestro”, es evidente que se trata de un uso malévolo de una palabra que designa un delito penal.

En agosto de 2011 los controladores alemanes convocaron huelga, y DFS, la empresa de navegación aérea estatal alemana, denunció ante los tribunales dicha convocatoria, solicitando que dicha huelga fuera declarada ilegal. En vista de que la noche anterior al día de la huelga el tribunal aún no se había pronunciado, los controladores decidieron desconvocar la huelga en atención a los pasajeros, en espera de sentencia. El tribunal falló, naturalmente, que los controladores podían hacer huelga. El sindicato de controladores convocó huelga de nuevo, aunque después no llegó a realizarse, porque la DFS y los sindicatos llegaron a un acuerdo antes del día señalado para la movilización.

CANSO es el organismo que defiende los intereses de las empresas de navegación aérea. DFS, AENA y todos los proveedores de servicios de navegación aérea pertenecen a CANSO. El director general de CANSO, el Sr. Graham Lake, escribió en su blog personal el 8 de agosto de 2011, y a propósito de la posible huelga de los controladores alemanes, una entrada titulada "Controladores huelguistas: los gobiernos deben actuar". La situación de España, en que los controladores han aceptado un atropello sin precedentes sin ni tan siquiera atreverse a convocar huelga, ha provocado la envidia de los otros proveedores europeos, que afortunadamente de momento no han sido capaces de llegar a los extremos a los que se ha llegado en España en cuanto a falta de respeto por los derechos de las personas.

A propósito de la misma convocatoria de huelga de los alemanes, un portavoz de la asociación de hoteleros de Baleares, quienes, como reciben muchos viajeros de Alemania, hubiesen sido de los más perjudicados, declaró que "Un día de huelga no era el fin del mundo" y que "no había que dramatizar". ¿Por qué tan diferente rasero se empleó con los controladores españoles tan sólo un año antes? En agosto de 2010 las asambleas facultaron a la junta directiva de USCA, el sindicato mayoritario de controladores en España, para que convocara huelga. Todos los medios de comunicación españoles se les echaron a la yugular. La huelga no se llegó ni a convocar, la junta directiva de USCA transmitió a sus afiliados que no se les iba a dejar hacer ni un día de huelga, que con tan solo la convocatoria se nombraría un árbitro obligatorio. El arbitraje obligatorio fue declarado inconstitucional en España por sentencia del Tribunal Constitucional en 1981. Sin embargo había precedentes: a los pilotos de Iberia se lo impusieron en 2001. Los controladores nos tomamos la amenaza muy en serio, y por eso no hubo huelga. Sin embargo, sólo 4 meses después, y en estado de alarma, los controladores aceptamos por mayoría ir al matadero, al arbitraje "voluntario". De cómo se llegó a esta absurda situación hablaremos más adelante. En cuanto al arbitraje obligatorio, aunque inconstitucional, es ya obligatorio para todos los casos en que no haya acuerdo, desde la reforma laboral del verano de 2011. Todos los trabajadores españoles estamos asistiendo a las consecuencias de esta reforma día tras día, pues los convenios mueren según van venciendo, y las empresas no tienen voluntad negociadora porque el árbitro va a ser obligatorio y va a arbitrar siempre a la baja, a favor de la empresa.

Durante ese mismo verano en que los controladores españoles no pudimos hacer huelga, el del 2010, los controladores franceses convocaron varios días de huelga, reivindicando la poca participación de sus órganos profesionales en la planificación del futuro del cielo único europeo. En Francia sí hay Ley de Huelga. Cuando los controladores convocan huelga, el tráfico aéreo se reduce a la mitad, y no se hunde el país... Dichas huelgas se celebraron con normalidad.

¿Contrato laboral individual o convenio colectivo?

Los controladores americanos no tienen derecho a la huelga. Sin embargo, su situación no es precaria. ¿Por qué? Si bien no pueden hacer huelga, su contrato no puede tampoco ser modificado al antojo del gobierno. Es decir, el trabajador recibe un contrato, lo lee, si le convence lo firma, y ese contrato va a misa. No hay negociación colectiva, pero hay contrato individual. En este sentido hay que destacar que los controladores americanos sufrieron también un decretazo en el año 2008. El motivo era el habitual, la falta de controladores, pero con la peculiaridad de que como Reagan despidió a tantos controladores a la vez aquel fatídico día 5 de agosto de 1981, ahora Bush se encontraba con el problema de que, según el contrato que se había ofrecido a quienes fueron contratados para sustituir a los despedidos, muchos podían jubilarse

a la vez. En su decreto, Bush lo que hacía era, entre otras cosas, modificar su contrato y pedirles requisitos adicionales para la jubilación. Es decir, después de haberles tenido trabajando durante casi 30 años, cuando llegaba el momento en que por contrato les correspondía jubilarse con el 50% de su salario vitalicio les decían “¿os lo habías creído?” y les quitaban ese beneficio. Afortunadamente, en los tribunales ganaron al gobierno. Entonces el gobierno americano ha tratado de renegociar algunos contratos, y el que ha querido se ha quedado, a cambio de beneficios adicionales. Muchos han preferido simplemente marcharse tal como tenían previsto, lo cual ha producido un gran aumento de los incidentes debidos a error del controlador en los últimos dos años.

Hay pues dos caminos que hay que hacer compatibles, la negociación colectiva y el contrato individual. Pero la negociación colectiva ya apenas existe en España, y sin embargo no hay ningún tipo de garantía individual. El ataque a la negociación colectiva se ha ido realizando por etapas. Primero a base de legitimar a los sindicatos como negociadores incluso aunque los trabajadores no se afilien, y de darles unas prebendas y subvenciones que no son más que una compra mal disimulada, para que estén al servicio de la patronal. En la segunda etapa, ya no se trata de evitar mejoras o subidas salariales, sino de efectivamente rebajar las condiciones laborales. Para eso ha hecho falta jurisprudencia, reforma laboral y, sobre todo, mucha, mucha propaganda vergonzosa.

La ley de seguridad aérea: multas y más multas

Pero volvamos un poco atrás, a cómo se fue preparando el camino para lo que vendría después. El ataque a los controladores ha sido preparado durante años. En el año 2003 se aprobó la Ley de Seguridad Aérea, que es una ley que podría más propiamente llamarse Ley de Sanciones Aéreas. No sólo afecta a los controladores. El personal aeronáutico, controladores, pilotos y técnicos de mantenimiento, está sometido desde entonces a sanciones desproporcionadas. Los retrasos de más de 4 horas, por ejemplo, podían ser castigados con 90.000 € de multa para el controlador si este los provocó “injustificadamente”. La misma cantidad puede costarle a un piloto meter más motor de la cuenta en una salida de Barajas. La justificación en estos casos puede ser interpretable. Depende de si la seguridad es lo primero o es más importante que los aviones vuelen caiga quien caiga. Para los controladores, una falta que comporte la interrupción injustificada del servicio de control conllevaba sanciones de hasta 225.000 euros. Durante la guerra con los controladores, y tras el parón de diciembre, el congreso aprobó una modificación de esta ley que daba una nueva vuelta de tuerca. Para cualquier controlador faltar un día al servicio es una falta que conlleva sanciones de 225.000 €. Y no se trata de evitar un parón en el futuro. No es si faltan muchos en una misma dependencia, o si se ponen de acuerdo, nada de eso. Es el reino del terror. AENA modifica los turnos cuando le da la gana, y si un controlador falta al servicio porque se equivoca (en los trabajos a turnos pasa de vez en cuando que uno se equivoca de día o de hora), o porque se le pincha una rueda, o por lo que sea, tiene que esperar que AESA tenga a bien considerar que su falta es justificada. Si no, multazo. AESA, la Agencia Española de Seguridad Aérea, depende del Ministerio de Fomento, al igual que AENA, con lo cual no parece que vaya a ser un juez muy objetivo.

La campaña de prensa contra los controladores

Otra preparación para la guerra fue la campaña en los medios. No había ninguna huelga ni problema laboral alguno, y sin embargo siempre que había operaciones salida o regreso de vacaciones veíamos publicado en prensa lo de la huelga de celo. Cosas de la ignorancia de algunos periodistas, pensábamos los controladores. A la vuelta de vacaciones hay caravanas porque hay muchos coches, no porque la Guardia Civil esté en huelga de celo. El hecho es que España tenía entonces unos índices de puntualidad de tráfico aéreo que eran envidiados en Europa.

Después empezamos a ver en prensa valores de nóminas de hasta 900.000 €, que nos sorprendían a los propios controladores. ¿Quién cobraba tanto? Pues resultó que eran sindicalistas, que se dispensaban sus servicios nombrados con horas sindicales, y trabajaban en su lugar todo como horas extraordinarias. Las

horas extraordinarias de controlador se pagaban a 2,65 veces la hora ordinaria, y el objeto de esto no era en absoluto que se farraran quienes las hiciesen. Quienes negociaron el primer convenio por parte de los controladores sabían que la falta de controladores es crónica en todo el mundo. Como cuesta mucho tiempo prepararlos, en general los Estados prefieren que el servicio se cubra con el mínimo de gente posible, y pagar horas extras a gogó disfrazándolas de diferentes maneras. La hora extra en España se puso carísima para evitar que el Estado español cayera en esa tentación. No sirvió de nada. Además de los sindicalistas, todos los controladores éramos animados a trabajar cuantas más horas mejor, y como a pesar de lo bien pagadas que estaban la gente se iba agotando, se iban dando más facilidades, pagando más en fin de semana o animando a unir servicios de simulador con servicios con tráfico real, lo cual permitía trabajar saltándose legalmente los descansos reglamentarios. Un controlador podía trabajar 24 horas seguidas, alternando horas de trabajo con tráfico real con horas como instructor en un simulador. Muchos controladores conservan la colección de cartas de felicitación que nos iban llegando por parte de la dirección. Los buenos eran los que colaboraban con la empresa y hacían horas extras. Los malos los que se limitaban a su jornada, anteponiendo su vida personal y familiar a las necesidades de su país.

Los medios decían entonces que las nóminas altísimas eran una carga para el país. Pero ocultaban intencionadamente que los sueldos de los controladores no salen de los presupuestos generales del Estado, sino de las tasas aéreas. Ante los ciudadanos, el gobierno argumentaba que los controladores eran una especie de funcionarios de lujo, y que había que acabar con sus privilegios porque esos dinerales estaban saliendo directamente del bolsillo de los españoles. Ante las compañías aéreas, que saben bien que las tasas que pagan sus aviones son las que financian el sistema, el gobierno prometió que metiendo en vereda a los controladores conseguiría bajar las tasas. Las compañías se lo creyeron, y por eso apoyaron las medidas. Casi dos años después del decretazo ya no se creen nada. La Asociación de Líneas Aéreas, ALA, se ha declarado contraria a la privatización de AENA, ha reconocido que las tasas no sólo no han bajado sino que han subido en proporciones nunca vistas. Bajaron en efecto un poquito las tasas de ruta, pero subieron, y mucho, las tasas de aeropuerto, para facilitar después la privatización de los aeropuertos. El hecho es que la factura final que paga cada avión por cada vuelo es mayor.

AENA se endeuda y Mc Kinsey entra en escena

En el año 2006, el Ministerio de Fomento, con Magdalena Álvarez a la cabeza, contrató a la consultora McKinsey para que asesorara al Estado en el proceso de privatización de AENA, la última gran joya de la corona. McKinsey es una consultora estratégica, y una de sus especialidades es la privatización a precios irrisorios de los bienes públicos y la destrucción de empleo. Mc Kinsey ha participado en casi todos los grandes procesos privatizadores en el mundo, incluido el de las telecomunicaciones francesas (France Télécom). Los métodos de acoso sistemáticos usados en France Télécom se han hecho famosos por haber tenido como resultado un elevado número de suicidios entre los empleados que los sufren. Y digo bien sufren, y no sufrían, porque pese a que se ha sentado en el banquillo a algunos directivos de France Télécom, y pese a todas las declaraciones de buenas intenciones por parte de los directivos que les sucedieron, el cambio en la compañía de telecomunicaciones francesa es lento, y los suicidios siguen.

Existen paralelismos entre France Télécom y AENA. El más importante es que en ambos casos se trataba de grandes empresas públicas con unas deudas enormes, en absoluto debidas a la cantidad de personal que tenían, sino a una gestión que escogió el endeudamiento. En el caso de AENA la deuda era muy grande porque se han construido muchos aeropuertos y demasiado caros. La deuda de AENA en junio de 2010 era de 12.700 millones de euros cuando en enero de 2010 compareció el ministro de Fomento, Sr. José Blanco, ante la Comisión de Fomento, y detalló los grandes gastos de AENA en los últimos años: 5.000 millones de las obras del Prat, 6.000 millones de las de Barajas, 3.000 millones para los aeropuertos Canarios, 400 millones para los aeropuertos gallegos y 1.800 millones para el aeropuerto de Málaga. No hay que olvidar también que existía un Plan Nacional de Infraestructuras que obligaba a AENA a invertir aproximadamente 1 millón de euros al día en infraestructuras, tuviera o no dicho millón. Es decir, que el Estado tenía por ley obligación de gastar dinero aún a costa de endeudarse. Los grandes beneficiarios de

dicho plan son, naturalmente, los contratistas, las grandes constructoras españolas.

¿Eran necesarias tantas obras?

Alguna de las obras faraónicas que ha acometido AENA tienen cierta justificación, como la ampliación de Barajas o el Prat. Otras, como los aeropuertos de León, Logroño, y varios más, no tienen ninguna. En cuanto a Barajas y el Prat, ambos han costado más de lo que debieran, y en ambos casos la construcción no ha obedecido a criterios técnicos, sino políticos, por lo que la capacidad de ambos aeropuertos no ha aumentado como hubiera sido deseable después de la inversión.

En el caso de Barajas, el aeropuerto es más inseguro que el antiguo, la disposición de las pistas no es la correcta teniendo en cuenta los vientos dominantes, las terminales interfieren con las ayudas a la navegación que los pilotos usan para aterrizar, y los procedimientos operativos no han sido auditados desde su implantación a matacaballo en 2006, con muchas prisas para la inauguración. La base aérea de Torrejón sigue interfiriendo con el tráfico de Barajas, este era uno de los problemas que debiera haberse resuelto y no se resolvió. Por si esto fuera poco, AENA paga a Defensa para utilizar Torrejón para tráfico civil y así “descargar” Barajas. La “descarga” es más bien “carga”, carga de trabajo para los controladores, y aumento de demoras para el tráfico de Barajas. Quienes usan Torrejón son sólo los aviones “ejecutivos”, los de los muy ricos o poderosos que van en avión privado, que así entran y salen sin esperar como los demás. Para que ellos salgan, los controladores no tienen muchas veces más remedio que parar el tráfico de Barajas, para mantener la seguridad. APROCTA, asociación profesional de controladores afín a USCA, presentó durante el año 2010 una querrela criminal por la incompatibilidad de Torrejón y Barajas, aunque posteriormente, no sabemos porque presiones, solicitó que el procedimiento judicial se detuviera, alegando que AENA se había comprometido a solventar la situación. De momento AENA no ha tomado ninguna acción en ese sentido y el problema sigue sin estar resuelto.

Para las constructoras españolas las obras de AENA han sido un auténtico maná. Lema, el actual presidente de AENA, procedía del grupo San José, uno de los grandes beneficiados. Dejó San José y pasó directamente a presidente de AENA. USCA, el sindicato mayoritario de los controladores, le denunció ante el tribunal de incompatibilidades por haber simultaneado ambos cargos. Resultó que, según el juez, no hubo tal compatibilización, el problema fue que por un fallo administrativo, el BORME, boletín mercantil, no publicó su cese como consejero de San José hasta varios meses después de que este se hubiera producido. San José fue una de las favoritas para hacerse con Barajas a precio de ganga, aunque finalmente el PP logró que la adjudicación se aplazase hasta después de las elecciones del 20-N. Todo indica que el desprestigio creciente del “clan de los gallegos” tras los casos Carioca y Campeón, sumado a la presión de los grandes grupos económicos españoles, ha reducido enormemente las posibilidades de que San José entre en Barajas.

La resaca de los controladores de Barajas el 1 de enero de 2010

En enero de 2010 la campaña de prensa daba una nueva vuelta de tuerca. Ahora las demoras del día 1 de enero habían sido debidas, según noticia de portada de *“El Mundo”*, a la resaca de los controladores. La realidad es que AENA programó a menos gente de la necesaria ese día a propósito, para poder luego sacar esa noticia tan “resultona”. Los controladores lo denunciaron y un juez les dio la razón. *El Mundo* publicó meses después la rectificación en la página veintitantos. Daba igual, el daño ya estaba hecho. A partir de entonces los ataques fueron tantos, y en tantos medios, que resultaba ya evidente para los controladores que se trataba de una campaña orquestada, pero su volumen y magnitud hacía imposible hacer frente a ella y desmentir cada mentira.

Las mentiras sobre las cifras de productividad

También se publicaron los datos de productividad de los controladores españoles. Los más bajos de

Europa, decían. El propio Eurocontrol reconoció en 2011 que los datos estaban sesgados, o sea manipulados. Lo explicó Andrés Ayala, del PP, en el congreso el 15 de abril de 2011. AENA había incluido en los datos a 108 controladores que no ocupaban puestos operativos, sino de gestión. Ningún otro país hace eso. Además los otros países tampoco incluyen para los cálculos de productividad a los controladores de aeropuertos con poco tráfico. Los controladores de Hierro, Gomera, Logroño o Córdoba no es que no sean productivos; son un servicio público. Es competencia del Gobierno decidir si quiere o no dar servicio en esos aeropuertos, pero lo que no puede hacer es echar en cara al que allí está destinado que es poco productivo, ni incluirlo en los datos de productividad general. España tiene muchos aeropuertos pequeños, y al incluirlos en los cálculos, la productividad necesariamente se resiente.

AFIS: el controlador automático

En aquella época también salieron en prensa muchas noticias sobre todas las torres que iban a ser AFIS, un servicio de información aeronáutica en que es el piloto quien tiene la responsabilidad de tomar todas las decisiones. El controlador autoriza, ordena y asume, pero el AFIS sólo informa. Se iba a acabar aquello de tener controladores improductivos en torres pequeñas. Pero después resultó que las compañías aéreas dijeron que si quitaban a los controladores no volaban, porque el seguro de sus aviones subía tanto de precio que no les compensaba. Se llegaron a quitar los controladores de dos torres únicamente: la Gomera y el Hierro. La plantilla de controladores privilegiados, que tenían un salario de 2.500 € al mes, fue sustituida por una plantilla de AFIS, a 2.200 € al mes. Ese fue el ahorro. Después, el Cabildo del Hierro pidió que volvieran los controladores, y de momento lo que tienen es un sistema mixto. Controladores de lunes a viernes y AFIS los fines de semana. Así que el ahorro ya no era sobre toda la plantilla de (6-8 personas), sino sobre una parte, en total un ahorro de poco más de... 1.000 € al mes en salarios en El Hierro. No creo que haya muchas noticias de restricción presupuestaria de ese monto que hayan sido anunciadas con tanto bombo y platillo y sobre las que hayan opinado tantos creadores de opinión.

El beneficio real que sacó AENA de aquello fue que los controladores que se fueron de la Gomera y el Hierro se incorporaron a otras dependencias, donde hacen mucha falta. Todo el problema es siempre ese, la falta de controladores. Nadie ha pedido a AENA/Fomento responsabilidades por la cancelación de aquel plan de los AFIS, al que tantos recursos se dedicaron para nada.

¿Por qué faltan controladores? ¿Y cómo lo va a afrontar el país?

Desde que McKinsey entró en AENA en el año 2006, AENA ya no contrató más controladores. Sin embargo, AENA/Fomento y el Gobierno se ha llenado la boca diciendo que los controladores regulaban el acceso a la profesión, y que por eso había escasez. Las plazas la convocaba AENA, no los controladores. Los que se presentaban, y eran seleccionados, eran formados en la escuela de SENASA en Barajas. Muchos controladores no tienen a ningún familiar en la profesión, no se aprobaba por ser familiar de controlador. De hecho, en el tribunal de selección no había controladores, el proceso de selección lo organizaba íntegra y exclusivamente el departamento de recursos humanos de AENA. Naturalmente los profesores de control eran controladores, ¿quién sino podría enseñar la profesión? Era AENA también quien convocaba las plazas para que los controladores fueran de profesores a la que entonces era la única escuela de control en España, la de SENASA (Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas) en Barajas, y siempre tenía más solicitudes que plazas para profesor-controlador, nunca hubo ningún boicot. Todo eran mentiras y falacias para desprestigiar al colectivo.

Decían que la formación de un controlador costaba 280.000 €, y eso también se lo echaban en cara a los controladores. 280.000 € pagaba AENA a SENASA (Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas) por la formación de un controlador. Y eso que el profesorado lo ponía AENA. O sea que el precio era básicamente por el alquiler de las instalaciones (simuladores y aulas del centro que SENASA tiene en Barajas) durante los 18 meses de curso. 280.000 euros por cada controlador que hacía el curso, o sea ¡casi 10 millones de euros por cada curso! Un alquiler carísimo, claramente político. La deuda de AENA se ha generado a partir de

asuntos de esta índole, además de con ladrillos pagados a precio de oro.

Con ese dato engordado del costo de la formación de un controlador, la consultoría de AENA decidió que de momento no iba a formar a nadie más para la profesión. Esto va a traer consecuencias nefastas en unos años. La edad media de los controladores que actualmente prestan servicio en las dependencias de AENA es de 45 años. Estados Unidos es el único país que tenía una situación de demasiados controladores que llegaban al final de su vida profesional a la vez, de 25 a 30 años después de lo de Reagan, cuando tuvieron que contratar a muchos a la vez. Por eso allí llevan años con un programa de formación de controladores intensivo, tanto en la escuela oficial de la FAA en Oklahoma como en una larga lista de universidades que hacen la formación inicial dentro del programa equivalente a nuestro grado en ATM (Air Traffic Management). A pesar de la planificación que se había hecho, el año 2010 ha sido muy malo en Estados Unidos en cuanto al aumento del número de incidentes, y han tenido que ofrecer incentivos adicionales para que se quedaran algunos de los controladores antiguos, reducir aceptación de tráfico, etc. En España, en cambio, el plan es no formar a nadie más, y sacar de las torres pequeñas a controladores que llevaban allí años para llevarlos a los centros radar de alta densidad de tráfico. Esta es una reconversión personal muy difícil, en muchos casos imposible. La idea inicial era vaciar las torres y dejarlas AFIS. Como eso no funcionó por las razones antes explicadas, el plan B y que de momento sigue en marcha es externalizar el servicio de control en 13 torres de control. El nuevo proveedor de servicios llevaría sus propios controladores, y así AENA podría recuperar a los 180 que allí tenía destinados.

¿De dónde sacará el proveedor nuevo (Ferronats, de Ferrovial, y SAERCO) los controladores para las torres de que se haga cargo? El contrato que AENA les ha ofrecido es equivalente en dinero a lo que a AENA le costaban las nóminas de quienes estaban allí destinados. El ahorro es cero para el Estado, y el proveedor nuevo saca su beneficio de la diferencia entre esa cantidad y lo que pague a los nuevos. Existe un pequeño detalle legal, y es que los controladores actuales de esas torres tienen derecho a seguir allí con el contrato que tenían con AENA, en el cual debe subrogarse el nuevo proveedor. Pero el gobierno no se para ante tan nimios detalles, y solucionó el asunto en el decreto del 5 de febrero, quitando a los controladores ese derecho.

Esos nuevos controladores baratos además pagarán su propia formación. Naturalmente no se les puede cobrar el precio engordado que se cobraba a AENA. AENA pagaba 280.000 € y ponía los profesores. Ahora hay que pagar profesores, aunque el curso sea más corto. Son 16 semanas, frente a los 13 a 18 meses que se tarda en hacer a un controlador de torre en otros países; por lo visto los españoles somos más listos y nos formamos igual en mucho menos tiempo. Un precio al nivel de lo que se cobraba a AENA podría ser de 100.000 €, pero milagrosamente ahora se puede dar lo mismo por 50.000 €, o incluso 35.000 € en algunos casos... Se han ido haciendo algunos cursos, con profesorado no español o militar, o sea que no ha participado ningún controlador español con experiencia en nuestro espacio aéreo en aeropuertos civiles. El motivo de que no haya habido controladores españoles en el profesorado no es que no haya habido colaboración por parte de los controladores. AENA retiró a todos sus controladores de la escuela de SENASA para sacar adelante el tráfico en las dependencias, y SENASA ha tenido que buscar profesores en otros sitios, a precio de oro. Quienes terminan el curso reciben la nueva licencia de alumno controlador, y si nadie les contrata les caduca, aunque pueden mantenerla a base de pagar más dinero en simuladores. Además la Universidad Camilo José Cela impartió la formación sin estar aún certificada para hacerlo. Sus alumnos pagaron como los de SENASA, pero no tienen licencia de momento. Los que han ido obteniendo así su licencia están todos en el paro. La idea "socialista" es tener a muchos controladores con licencia que hayan pagado mucho dinero y están ahogados por un crédito para que estén dispuestos a aceptar lo que sea.

De todos modos, estos controladores están formados para trabajar sólo en torre. La idea estratégica de AENA/Fomento es, por increíble que parezca, que durante los próximos años el tráfico radar lo lleven los actuales controladores, esos cuya media de edad es de 45 años. Algunos llevan 20 o 30 años fuera del radar, pero da igual. Otros tenían derecho a marcharse según su contrato a la Licencia Especial Retribuida, también da igual, se les quitó ese derecho en el decretazo. Aquí vale todo. En Alemania, por ejemplo, es

obligatorio retirar a los controladores con 55 años, en Francia con 58 años. Aquí, una de las áreas más complejas, el TMA de Madrid, está cubierta en gran parte por personal de más de 50 años, y cada año serán un año más viejos; es ley de vida.

El Real Decreto Ley de 5 de febrero de 2010, el comienzo de la ofensiva legal

En el otoño-invierno de 2009-2010 la negociación entre AENA y los controladores para el nuevo convenio colectivo iba de mal en peor. Cada propuesta de convenio de AENA empeoraba la propuesta anterior, porque AENA ya no estaba negociando nada, no acercaba posturas. Su estrategia consistía en ir dando largas hasta que llegase el momento políticamente oportuno para empezar la ofensiva legal.

El 5 de febrero de 2010, el Gobierno aprobó un real decreto en cuya exposición de motivos, más larga que el propio texto del decreto, hablaba de una situación de emergencia en AENA, muy distinta de la presentada por Lema en el Congreso 4 meses antes, cuando dijo que la deuda de AENA era compatible con la capacidad de AENA para generar ingresos, y que todo estaba bajo control y bien planificado. Dicha situación de emergencia se debía, según el decreto, a que la gestión de AENA la estaban llevando los controladores, y en la exposición de motivos se incluían datos falsos provenientes de la campaña de prensa, y algún comentario simplemente estúpido, como que los controladores gestionaban AENA porque decidían la pista en servicio en los aeropuertos. Esta es, en efecto, una de las atribuciones de los controladores, y se decide por criterios exclusivamente técnicos, basados en el viento en el aeropuerto y en las características geográficas del mismo. Pretender que la pista se decida con otros criterios, como pudiera ser el dar preferencia a una pista porque por ella el aeropuerto pueda aceptar más aviones cada hora, es una atentado contra la seguridad aérea. Es además una propuesta inaudita, puesto que son los controladores los que se encargan de decidir la pista en servicio en todo el mundo.

Amparándose en la amañada exposición de motivos, el Gobierno había considerado necesario tumbar por decreto el convenio colectivo y fijar por el mismo decreto las nuevas condiciones laborales. El presidente del gobierno, Sr. Zapatero, en un alarde de cinismo, declaró en rueda de prensa tan solo dos semanas después que su gobierno no era un gobierno de decretazos, y menos en el ámbito de lo laboral.

No había ninguna duda de la inconstitucionalidad del decreto. Además de atentar contra el derecho a la negociación colectiva, era retroactivo en varios puntos, en particular en que invalidaba contratos individuales previamente firmados por AENA con quienes habían pedido la LER, la Licencia Especial Retribuida que permitía que los controladores dejaran de prestar servicio a partir de cierta edad y bajo ciertas condiciones de antigüedad y turnicidad. Por si fuera poco, el propio decreto reconocía en el texto que era contrario al Estatuto de los Trabajadores. Decía textualmente: *“La modificación transitoria de las condiciones laborales de los controladores de AENA que se acaba de exponer y que es la mínima e imprescindible para garantizar los objetivos que persigue el presente real decreto-ley, no resulta posible ni en el marco del I convenio colectivo de los controladores de AENA, ni en el marco del artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores”* ¿Difícil de creer, verdad? Bueno, entonces resultaba difícil de creer. Ahora, con todo lo que ha ido pasando en España en el último año y medio, quizás no resulte ya tan increíble.

También es contrario al Estatuto de los Trabajadores el procedimiento de “subrogación” de las empresas de navegación aérea cuando cambia una dependencia de control de AENA a un proveedor privado nuevo. La nueva empresa debería subrogarse en el contrato laboral que tenía el trabajador con AENA, pero en vez de eso lo que pasará es que los controladores podrán o bien irse a otra dependencia de AENA (léase centro de control radar) o bien *subrogarse en las condiciones aplicables al nuevo proveedor*. Esto es un malabarismo lingüístico, un uso manipulativo del verbo subrogar, y consiste en que el controlador acepte el contrato que le ofrece el nuevo proveedor, perdiendo el suyo anterior. No es una subrogación, se mire por donde se mire.

A pesar de todas estas pegas el Congreso lo ratificó pocos días después, con el voto de todos los

partidos menos IU, que votó que no, y UPD, que se abstuvo alegando que no habían podido estudiar bien el texto. Gaspar Llamazares, portavoz de IU, fue el único que dijo claramente que aquello atentaba contra el derecho constitucional de negociación colectiva. A los privilegiados e insolidarios controladores sólo les defendía el Partido Comunista.

Los controladores, con un sindicato fuertemente intervenido, recurrieron la inconstitucionalidad del decreto de la peor manera posible, penosamente representados por el bufete de abogados Roca. Las partes contrarias al Estatuto de los Trabajadores no se recurrieron. Roca no tiene mucho prestigio como bufete laboralista, pero a los controladores les cobró carísimo, claro. Además el Sr. Roca es presidente de la fundación Abertis. Abertis es socio de AENA Internacional y juntos gestionan muchos aeropuertos fuera de España.

El mismo día en que estaba convocada la vista por el recurso de inconstitucionalidad ante la Audiencia Nacional, el Congreso aprobaba una nueva ley, la Ley 9/2010 de Navegación Aérea del 15 de abril de 2010. La vista fue suspendida, y fijada de nuevo para mayo. La vergonzosa sentencia fue firmada por el Sr. Ricardo Bodas, un juez que, ironías de la vida, empezó su carrera como abogado laboralista de CCOO. Ricardo Bodas no se metía en si el Decreto y la Ley eran o no constitucionales, y daba por buenas las pruebas de la necesidad del Decreto aportadas por AENA, que básicamente eran recortes de prensa e informes de la propia AENA.

Hasta 9 disposiciones legales de distinto rango fueron aprobadas durante el año 2010 que de algún modo afectaban a los controladores aéreos. La primera fue la del 5 de febrero, y la última la del 3 de diciembre, ligada al cierre del espacio aéreo español en una trama inverosímil que trataremos de exponer a continuación.

El quiz del Decreto: las antiguas horas extras ahora gratuitas y obligatorias

El decreto fijaba como obligatoria para todos los controladores la jornada total que se realizó como promedio durante el año 2009. Dicha jornada era de 1.750 horas, de las cuales 1.200 horas (unos 15 días al mes, turnos rotativos de 3 días de trabajo y 3 libres) eran las obligatorias por convenio, y 550 horas (unos 7 días más al mes) eran horas extraordinarias voluntarias, camufladas algunas bajo la denominación de horas modulares. Un promedio es un promedio; esto significa que algunos controladores vieron cómo su jornada se veía reducida, mientras que otros se encontraron trabajando obligatoriamente un 50% más que antes.

Esas 550 horas se pagaban anteriormente a precio de oro. Al principio el precio era de 2,65 veces la hora ordinaria, y luego AENA empezó a ofrecer más incentivos y premios a quienes hacían muchas horas. Con el Decreto las 550 horas eran gratis, totalmente gratis. Para cobrar el salario base anterior había que hacerlas, y de manera efectiva controlando aviones. Quienes estaban de baja no cobraban su antiguo salario ordinario y fijo, ni quienes trabajaban en oficinas, ni quienes no pasaban el reconocimiento médico. Así la gente se vio forzada a trabajar en frecuencia aún sin estar en condiciones.

Adicionalmente, aunque el decreto decía que los turnos debía nombrarlos AENA con 10 días y por meses completos, AENA inventó la práctica de los servicios exprés. Ningún día era realmente libre para un controlador; en cualquier momento podía recibir un burófax en su casa o ser cazado por los pasillos para nombrarle un servicio para el día siguiente, o para el mismo día, y amenazándole de despido si no acudía. Se nombraban servicios exprés a diestro y siniestro, sin necesidad, sobre todo los fines de semana. Se nombraban incluso aunque hubiese “imaginarias” (personas con servicio de guardia localizada) para ese servicio. Los imaginarias están disponibles telefónicamente durante la primera hora y media de cada turno. Si alguien falta les llaman y acuden al servicio. Se dice que les “activan” la imaginaria. Cuando el Senador del PP, Sr. Ignacio Burgos preguntó al Sr. Lema, presidente de AENA, en la comisión del Senado el 1 de junio de 2010 acerca del uso y abuso de los servicios exprés, el Sr. Lema aseguró, mintiendo, que los exprés eran sólo para cuando los imaginarias no cogían el teléfono. Absolutamente falso e imposible: los exprés se

nombraban *antes* del comienzo del servicio. Los imaginarias están disponibles a pie de teléfono *durante* el servicio, o como mucho una hora antes. No cuadra, y a eso hay que añadir que los imaginarios nombrados siempre están y han estado pendientes del teléfono. Lo que sí es cierto es que los controladores empezaron a no querer recibir burofaxes; tenían miedo cada vez que sonaba el timbre de casa por si era el cartero con el temido burofax, no cogían llamadas de AENA por si era un teléfono de los que tienen con grabación de voz por el que podían nombrar un exprés como si de con un burofax se tratase. Los días libres ya no son libres como antes, porque aunque el controlador haya hecho planes siempre pueden llamarle para trabajar, es la disponibilidad permanente, salvo en períodos de vacaciones.

AENA dice que sin servicios exprés no puede sacar el servicio adelante. La pregunta es cómo es posible que haya podido funcionar esto sin exprés desde los principios del control hasta febrero de 2010, y por qué en toda Europa sigue funcionando el servicio de control sin servicios exprés. Los exprés son una forma de esclavitud, permiten a AENA programar sobre la marcha y subsanar sus errores de programación sobre la marcha, y son una forma de acoso a los controladores.

Consecuencias operativas: la inseguridad aérea y las demoras

Tras el Decreto AENA empezó un acoso sistemático a la plantilla. No pagaba ni siquiera lo decretado; los salarios de los controladores habían sido reducidos en un 40 % por el Decreto de la noche a la mañana, pero lo que cobraban en realidad se acercaba más bien al 50 %, y sin explicación ninguna por parte de AENA. AENA también nombraba más horas incluso de las que marcaba el Decreto, que ya eran un aumento de jornada del 45 % respecto al convenio anterior. El mes escogido para el decretazo fue febrero, el de menos tráfico aéreo del año. Sin embargo los incidentes aéreos se multiplicaron de manera preocupante, a causa del cansancio y estrés de la plantilla. Hubo un incidente-cuasiaccidente con heridos a bordo cerca de Barajas a causa de la maniobra de evasión. AENA lo ocultó todo.

En su informe anual de 2010, Eurocontrol registró para España 47 incidentes clase A en el espacio aéreo español; es un aumento ponderado del 150 % respecto al año 2008. Del año 2009 AENA no ha dado datos, suponemos que para evitar comparaciones. Todavía es más preocupante si tenemos en cuenta que en Alemania y en Inglaterra el total de incidentes de clase A fue de cero, en Portugal uno, etc. La Comisión Europea ha abierto una investigación al respecto, aunque no quiere reconocer explícitamente la relación entre condiciones laborales de acoso contra los controladores e incidentes aéreos. Esta investigación continúa abierta a fecha de hoy, y las cosas han empezado a ponerse complicadas para AENA porque no aparecen los informes preceptivos de seguridad. Aquí el término seguridad se refiere tanto a la seguridad aérea como a la prevención de riesgos laborales de los controladores. Este tipo de informes son obligatorios según normativa europea cuando se realiza cualquier cambio en los servicios de navegación aérea, y su inexistencia resulta aún más embarazosa si tenemos en cuenta las estadísticas de seguridad aérea antes mencionadas. En cuanto a la seguridad y salud laboral, existe un informe del Servicio de Psiquiatría del CIMA (Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial, dependiente del Ministerio de Defensa) apuntando algunas de las patologías observadas recientemente en los controladores. Probablemente, a la larga se harán estudios más completos y salgan a la luz las consecuencias que el acoso está teniendo sobre la salud de los controladores.

Los aeropuertos y centros de control radar españoles están mes tras mes a la cabeza en la clasificación de generadores de demoras de Europa, por capacidad de los sectores y por falta de personal. El sistema es dependiente del personal hasta el punto de que muchas veces la falta de un solo controlador provoca demoras elevadas, pues no hay modo de sustituirle. La buena práctica es la que se sigue en otros países, donde se programa un 10% más del personal necesario, de modo que si falta alguien la sustitución es inmediata, y si no falta nadie se aprovecha el tiempo del personal sobrante para labores de instrucción. Así es como se consigue un sistema seguro y eficiente, del cual España está cada vez más lejos.

En el mes de junio de 2011 se filtró a la prensa, concretamente al diario ABC, un correo interno de

AENA, en que el director de operaciones a nivel nacional, Sr. Gabriel Novelles, declaraba que por más alardes imaginativos que hiciesen, el verano del 2011 no podía salir adelante por la falta de controladores, y que al final se les iba a “ver el plumero”. El verano no salió adelante, porque, en efecto, y tal como pronosticó el Sr. Novelles las demoras fueron muy elevadas y el descontento de los usuarios muy grande, a pesar de que a la prensa apenas ha trascendido nada. Durante el verano de 2011 se renovó todo el cuadro directivo de navegación aérea, empezando por la directora de navegación aérea, Sra. Carmen Libroero. También cayó el propio Sr. Novelles.

Desde el punto de vista del usuario, es todo un timo monumental. España sube las tasas, pero da menos seguridad y más demoras. El pasajero paga más tasas aquí en su billete que en Inglaterra, pero el servicio es peor y el personal está peor pagado. El dinero del usuario se queda por el camino, en oscuros intereses políticos, en pagar consultorías para acosar a los empleados y en la construcción de fastuosos aeropuertos que nadie usa...

El CNI se presenta en el Centro de Control de Madrid

Poco después de la filtración del correo del Sr. Novelles, en el verano de 2011, se presentaron unos señores en el Centro de Control de Madrid identificándose como miembros del CNI, y pidiendo llevarse varios ordenadores de las oficinas. A pesar de que no presentaron orden judicial, sólo un controlador se negó a darles su ordenador. No sabemos a ciencia cierta qué buscaban, se dijo que querían buscar pruebas de quién había filtrado el correo del Sr. Novelles. Está claro que eran del CNI, que alguien les autorizó a entrar en el Centro de Control, y que así, a pecho descubierto, sin ningún disimulo ni nocturnidad, admitieron que estaban investigando a los controladores sin orden judicial. Un escándalo más, que a la prensa no le interesó. Parece que todo el mundo da por hecho que los servicios de inteligencia son corruptos y sirven a intereses de partido, y nadie se escandaliza de nada.

La crisis de las bajas

Merece una mención especial la crisis que hubo de las bajas en el centro de control de Barcelona en julio de 2010. A causa del acoso y el cambio de condiciones laborales, hubo bastantes casos de bajas médicas, más bastantes controladores que pidieron acogerse al derecho de reducción de jornada por cuidado de hijos, o a la excedencia por hijos menores de 3 años. El colectivo de controladores había tenido históricamente un absentismo bajísimo, bastante inferior al 3%, quizás porque los controladores intentábamos por todos los medios no faltar. Sabíamos que la falta de una sola persona producía un agujero operativo. Ahora, con las nuevas condiciones, las cifras de absentismo se acercaban al 20%, de bajas justificadas o de permisos no remunerados a los que tenía derecho el personal.

Un día de julio de 2010 coincidieron además 5 bajas de última hora en el Centro de Control de Barcelona, y las demoras provocadas salieron, como no, en toda la prensa. Las demoras desmesuradas no fueron realmente causadas por esas 5 bajas, sino por la suma de esas bajas con todas las bajas de larga duración que ya había en el servicio. El Ministro José Blanco salió en la televisión amenazando de despido a quienes tenían bajas médicas por enfermedades relacionadas con el estrés, porque si no aguantaban el estrés no podían ser controladores. Se citó para inspección médica a todos los controladores que estaban de baja, y se dio de alta a muchos de ellos, y se anunció esto como un triunfo a bombo y platillo en la televisión. También salió en prensa que la Fiscalía investigaría las bajas de los controladores. La triste verdad es que casi ninguno de los dados de alta forzosa por la inspección, en contra del criterio de su médico, pudieron trabajar. Iban al trabajo de “cuerpo presente” y se quedaban en las salas de descanso de las dependencias de control, porque tomaban medicación incompatible con el trabajo operativo. Hasta hubo el caso de un controlador que había perdido visión en un ojo y estaba de baja y no podía ni conducir, porque no veía bien. Como el inspector médico firmó que podía trabajar, pero no podía conducir, AENA le pagaba un taxi para que fuera cada día a sentarse en la sala de descanso de su dependencia, pues naturalmente si no podía conducir menos aún podía trabajar en el radar.

Las consecuencias que ha tenido todo esto para los controladores han sido duras. Actualmente si un controlador se da de baja por incapacidad temporal es citado sistemáticamente por la inspección al día siguiente.

El decreto del 3 de diciembre y el paro de los controladores

El decreto del 3 de diciembre, Real Decreto-ley 13/2010, lo promulgó el Consejo de Ministros el día 3 por la mañana, pero no salió en BOE inicialmente. Como se puede ver en la página www.boe.es, ese día se publicaron dos BOEs, el número 292 y el número 293. El 292 se publicó primero, sin el RDL, que era realmente lo más importante del día. De ese modo el texto del RDL era secreto para todo el país, menos para los controladores. AENA mandó a las dependencias de control una copia del decreto en que sólo salía la pequeñísima parte que atañe a los controladores. Bueno, en realidad tan sólo la disposición adicional segunda, que merece la pena copiar aquí íntegramente:

Disposición adicional segunda. Actividad aeronáutica en el control del tránsito aéreo.

*Los controladores al servicio de la entidad pública empresarial AENA, así como al servicio del resto de proveedores de servicio de tránsito aéreo, deberán ajustar su tiempo de actividad aeronáutica, descansos y turnos a lo establecido en el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto. De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del citado Real Decreto 1001/2010, la actividad aeronáutica anual no excederá de 1.670 horas, sin perjuicio de la posibilidad de ser incrementada con horas extraordinarias hasta un máximo de 80 horas anuales. **En el cómputo de este límite anual de actividad aeronáutica no se tendrán en cuenta otras actividades laborales de carácter no aeronáutico, tales como imaginarias y periodos de formación no computables como actividad aeronáutica, permisos sindicales, licencias y ausencias por incapacidad laboral.** Estas actividades, al no afectar a los límites de seguridad aeronáutica, se tomarán en consideración exclusivamente a efectos laborales de conformidad con lo establecido en la disposición adicional única del Real Decreto 1001/2010.*

Esto es una barbaridad. Quitaba de facto a los controladores las horas sindicales, las incapacidades temporales, permisos y licencias (incluidas las de maternidad, paternidad y lactancia). Se hubiese podido recurrir y seguramente se hubiese ganado, a pesar de la degradación y corrupción de la Justicia en España. Pero no se recurrió, y sigue firme, por lo que pasó ese día. El decreto produjo en los controladores una indignación enorme, que iba más allá de la constatación de que era una ley injusta. A pesar de la batería de decretos, leyes y órdenes ministeriales, el problema de la falta de controladores seguía sin estar resuelto: se había aumentado la jornada obligatoria en un 45%, se habían incumplido contratos de licencia retribuida (jubilación anticipada) ya firmados, pero pese a todo, las horas de controlador disponibles para el año 2010 se acababan. Si AENA-Fomento no quería negociar, necesitaban un nuevo decreto que aumentara la jornada para acabar el año 2010 sin unas demoras enormes en los aeropuertos españoles para Navidad.

Elena Salgado salió ese día 3 explicando el asunto de la contabilidad de horas en rueda de prensa. Se le notaba que mentía, rehuía mirar directamente mientras decía que no había ningún cambio, que sólo era una clarificación de la contabilidad de horas. Hay que tener en cuenta que para los controladores no era sólo que les fueran a hacer trabajar más, les estaban quitando el arma que tenían calculada desde hacía tiempo. La penosa gestión de AENA/Fomento iba quedar al descubierto en Navidad, cuando la falta de horas disponibles iba a producir grandes demoras y cierres parciales del espacio aéreo. Y esperaban que eso les diera lo que hacía tiempo que no tenían: margen de negociación.

En el mes de junio anterior, el presidente de AENA, señor Lema, compareció ante la Comisión de Fomento del Congreso. Ahí, el señor Ignacio Burgos, del PP, le preguntó acerca de las horas de los controladores, que eran ya muy superiores a la media europea. Y el señor Lema aseguró a sus señorías que no era para tanto, que en realidad las 1.670 horas del decreto incluían 60 horas de formación y otras 48 de

asuntos propios, y que en realidad eran por tanto sólo poco más de 1.500 horas, muy poco por encima de la media europea. Los europeos trabajan anualmente entre 1.200 y 1.400 horas, incluyendo formación y todo lo demás. Además en el año 2010 el número de horas de formación en el centro de control de Madrid fue de exactamente cero horas, no hubo ninguna formación. Y a pesar de que las 1.670 horas eran abusivas y excesivas, y de que desde hacía meses los controladores venían avisando de que se estaba sobreprogramando y de que a ese ritmo no se acababa el año dentro de las horas legales, al final tuvieron que hacer el Decreto.

El resto del contenido del Decreto del 3 de diciembre

Es importante considerar el Decreto en su conjunto. La parte de los controladores era muy pequeña. El Decreto está plagado de otras cosas interesantes. Las más notorias son las ya previamente anunciadas privatizaciones de AENA y Loterías. La de Loterías luego se abortó, mientras que la de AENA siguió adelante. Hay bastantes medidas de interés fiscal para empresas. En particular, está la libre amortización, que antes iba ligada a la creación de empleo y a partir de ese decreto ya es libre de verdad. También hay una exención del Impuesto de Transmisión de Bienes Inmuebles en ciertos casos, y muchas más cosas. A falta de un análisis más profundo, la impresión es que esto está todo pensado para facilitar y abaratar el tinglado que se está montando a marchas forzadas para las filiales de AENA Aeropuertos, aunque sin duda tendrá otras aplicaciones en la misma línea.

El Decreto también quitaba los 400 euros a los parados de larga duración, subía los impuestos al tabaco, gasolina y alcohol. Sin embargo, la verdadera perla, colocada en el Decreto aprovechando la cortina de humo que siempre producen los controladores, es otra. Una cosa que hasta hace poco era impensable en España: la privatización de bienes expropiados por AENA. El artículo 9.1 dice textualmente: *“Todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial AENA que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión”*

En el frenesí de construcción de aeropuertos que ha vivido España en los últimos años, se expropiaron y declararon públicos los bienes que eran necesarios para construir instalaciones aeroportuarias “de interés general” más que discutible, pagando a cambio un valor que siempre determinó la Administración, y que en estos casos suele ser inferior al de mercado; es el denominado justiprecio. Este hecho genera un derecho de reversión en favor del propietario original si el bien deja de ser de dominio público. En el caso de los aeropuertos, esto puede ser porque sea terreno “sobrante” (se expropia más del necesario) o por que el aeropuerto deje de ser aeropuerto, lo cual es posible en el caso de algunos aeropuertos poco rentables construidos recientemente, y que por su diseño arquitectónico más parecen centros comerciales que terminales aeroportuarias. Con este decreto, los bienes expropiados dejan de ser de dominio público, pero no se devuelven a sus propietarios. Esto es bochornoso. Según la Ley del Suelo, si dejan de ser públicos deben revertir a sus originales propietarios. Los propietarios originales de los terrenos probablemente, de momento, todavía no saben nada de esto. Un buen día verán, por ejemplo, que en sus antiguos terrenos, que de momento no tienen nada y que están junto a un aeropuerto, empieza una construcción que no es de infraestructura aeroportuaria, sino de hotel, centro comercial, etc. O bien verán que un aeropuerto que no tiene apenas tráfico queda sin tráfico de aeronaves, y la flamante terminal construida sobre los terrenos que le fueron expropiadas se explota ahora como centro comercial de lujo. Algún abogado les dirá que eso no puede ser, que es recurrible. Y el plazo para recurrir el Decreto del 3 de diciembre se pasó ya, era de 2 meses. Lo podrán recurrir de todos modos, pero a causa de de este Decreto, en primera instancia es casi seguro que lo perderán, tendrán que recurrir más arriba, pasará tiempo... y los corruptos se irán saliendo con la suya.

En el caso particular de los terrenos expropiados para el *Plan Barajas* llueve ya sobre mojado, porque algunos de los propietarios expropiados no cobraron ni siquiera el justiprecio. Hicieron una

asociación para reclamar lo que el Estado les debía y el juez falló que, si bien tenían razón y se les debía ese dinero, no se les debía abonar porque era "lesivo para el Estado". Así que no les pagaron nada. Cero. Y encima ahora aquellos terrenos tan bien situados, al lado del aeropuerto de Barajas, pasan a manos privadas, y seguramente en ellos se construirá el proyecto heredero de la Ciudad Aeroportuaria de la que se habló a finales de los años 90.

El cierre del espacio aéreo

El caso es que el día 3 de diciembre, con las asambleas de controladores de toda España reunidas, AENA "filtró" a los controladores la parte del RDL que aumentaba las horas para acabar el 2010. La indignación de los controladores es comprensible. Entonces AENA "por prudencia" empezó a limitar el tráfico que entraba en España. El Director Regional de la Región Centro-Norte, el Sr. Novelles, reconoció ante el juez que ordenó limitar el tráfico aéreo basándose en una conversación no identificada que oyó en el bar del Centro de Control de Madrid. Se empezó a empujar a la gente que estaba trabajando a que "si no se sentían bien no trabajasen", y a ir cerrando los sectores de quienes se iban dejando convencer de que en realidad no estaban en condiciones de trabajar. Los que no se dejaron convencer acabaron con el sector cerrado y sin aviones, con la pantalla vacía, y se acabaron levantando también. Luego los controladores fueron guiados a firmar que no estaban en condiciones psicofísicas para trabajar, AENA preparó cientos de formularios a tal efecto y los repartió, diciendo a los controladores que firmando aquello "estarían protegidos". Quedó un retén de controladores en todas las dependencias toda la noche, por iniciativa de los controladores, que no de AENA. Nadie le preguntó al retén que si estaba dispuesto a que saliera tráfico. Naturalmente AENA no llamó a quienes no tenían servicio a ver si ellos estaban en condiciones de trabajar. Ni un sólo controlador (que sepamos) de los que tenía el día libre recibió ninguna llamada ni ningún mensaje al respecto. El cierre del espacio aéreo fue tan brusco que se obligó a aviones que estaban ya con el pasaje embarcado a volver al "*finger*" y a desembarcar, y por la televisión seguían animando a la gente a ir al aeropuerto, para maximizar el daño. Todo estaba muy bien preparado, hasta el punto de que la televisión estatal emitió la víspera, 2 de diciembre, "casualmente" un capítulo de la exitosa serie "*Cuéntame cómo pasó*" en el que una huelga de controladores fastidiaba las vacaciones a los protagonistas.

La declaración del Estado de Alarma

El día 3 de diciembre por la noche, a las 21:30, publicaron el segundo BOE, ya con el texto íntegro del Decreto que nadie leyó. Sólo se hablaba de nosotros, pero nosotros no hablábamos, los comunicadores de los controladores estaban desaparecidos, hay quien dice que quizás vendidos o amenazados, y la consigna que hizo llegar el sindicato mayoritario USCA a sus afiliados es que no hablasen, que no hiciesen declaraciones a los medios de comunicación. Los controladores de Madrid se reunieron en el hotel Auditorium de Barajas. En ese hotel había mucha policía y periodistas, y muchos supuestos pasajeros que insultaban a los controladores. Vinieron los de AESA, la Agencia Española de Seguridad Aérea, y preguntaron a los controladores ¡por primera vez! si estaban dispuestos a trabajar de nuevo. Lo preguntaron a todo el auditorio a la vez, no intentaron ir uno por uno, ni convencer a nadie, pero se ve que se sintieron en la obligación de preguntar al menos una vez. Se oyeron varias voces no identificadas que dijeron que no, y eso les bastó. Los controladores ya empezaban a tener conciencia de la encerrona que les había hecho AENA/Fomento, ayudada voluntaria o involuntariamente por los representantes sindicales de USCA que, casualidades de la vida, estaban todos ese día de baja o de permiso sindical. Entonces empezó entre los controladores un miedo atroz. Lo único que se pedía para colaborar en el restablecimiento del tráfico aéreo era que no hubiese represalias contra los compañeros que estaban de servicio aquel día.

El Estado de Alarma fue declarado por Decreto Ley el 4 de diciembre. No se cumplían los supuestos. Además cuando se debatió la Ley de los Estados de Alarma, Excepción y Sitio, ley orgánica aprobada en el año 81, se excluyó deliberadamente, tras un debate en el congreso, el supuesto de "extrema conflictividad laboral". Para declarar un estado de alarma, excepción y sitio tienen que darse las condiciones que marca el artículo 4 de dicha ley. El texto íntegro de este artículo lo copio a continuación, para que se vea que no hay

posible interpretación y que su declaración fue ILEGAL:

El gobierno, en uso de las facultades que le otorga el artículo ciento dieciséis, dos, de la Constitución podrá declarar el estado de alarma, en todo o parte del territorio nacional, cuando se produzca alguna de las siguientes alteraciones graves de la normalidad:

- a) catástrofes, calamidades o desgracias publicas, tales como terremotos, inundaciones , incendios urbanos y forestales o accidentes de gran magnitud*
- b) crisis sanitarias, tales como epidemias y situaciones de contaminación graves*
- c) paralización de servicios públicos esenciales para la comunidad , cuando no se garantice lo dispuesto en los artículos veintiocho.dos, y treinta y siete.dos, de la Constitución, y concurra alguna de las demás circunstancias o situaciones contenidas en este artículo*
- d) situaciones de desabastecimiento de productos de primera necesidad.*

Pero las acrobacias demagógicas del gobierno hicieron la siguiente pirueta: la interrupción del tráfico aéreo es en sí mismo un desastre de los que cita el apartado a, tal como terremoto, inundación, incendio o accidente de gran magnitud, así que de ese modo ya nos hemos inventado el apartado c).

El estado de alarma permite la “movilización” de parte de la población, según la Ley de Movilización Nacional. Pero no existe tal ley de movilización. Data de 1969, y fue derogada en 2007, creando un vacío legal. Pero como en España vale todo, pues los controladores fueron militarizados, o sea obligados a trabajar bajo amenaza de cárcel militar. Camilo Cela, presidente de USCA, fue a comunicar personalmente a sus compañeros en el centro de control de Madrid la situación. Vale la pena ver en *youtube* la parte que hay de su comparecencia ese día, bajo el título “*ATC Negotiation. Spanish Style*”. No es realmente la idea de cómo debe venir un presidente de un sindicato de un país europeo de una negociación. Pálido, tembloroso, lloroso, con ftofobia, dice a sus compañeros: “*Se ha declarado el estado de alarma, debéis saber lo que es, debéis saber lo que es... es: todos aquellos que hayan faltado al trabajo ayer van a ser detenidos, y lo malo viene después, estaréis detenidos solos, sin saber lo que hacen los demás, cuando vayan a vosotros y os digan: sube, se acabó la sanción, te doy tanto y nos olvidamos de todo, estaréis solos y no sabréis lo que están haciendo el resto. Esto es lo que hay, aparte de embargos de bienes y de todo, es decir, podemos encontrarnos en la cárcel, dentro de cuatro días, sin posesión ninguna*”. Aunque ya no sale en el vídeo, a continuación pasó a explicar que era necesario volver al trabajo para “*volver a ver a nuestros hijos*” y a mentir diciendo que “*los embargos en estado de alarma son irrevocables*”. Y que AENA/Fomento había adquirido el compromiso de minimizar las represalias.

Los controladores volvieron a sus puestos de trabajo tras este discurso de Camilo Cela. En cuanto a las represalias “minimizadas”, consistieron en procesar a cuantos faltaron al trabajo en causas penales con varias acusaciones cuya pena es de cárcel, incluido el delito de “sedición” que viene recogido en una ley preconstitucional, la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea. Además se les pide responsabilidad civil, etc. El sindicato USCA quedó aparentemente anulado después de estos sucesos.

Los fiscales acusan al gobierno de “injerencia intolerable”

La declaración del Estado de Alarma fue decretada en Consejo de Ministros el día 4 de diciembre. A ese Consejo de Ministros acudió el fiscal general de Estado, Sr. Conde Pumpido. Esto fue muy irregular, y así lo declaró la Asociación de Fiscales. ¿Dónde queda la separación de poderes, uno de los pilares del sistema? No fue la única irregularidad de fondo ni de forma. Rubalcaba declaró que los controladores en caso de no asistir al trabajo, estarían incurriendo en un delito de desobediencia tipificado en el código civil-militar. Esta amenaza también fue valorada negativamente por la asociación mayoritaria de la fiscalía.

Más irregularidades: en el Consejo de Ministros del día 3 de diciembre por la mañana (antes del paro) se cesó al General Vázquez Tapioles, que ocupaba el puesto de Fiscal Militar del Tribunal Supremo. Es quien hubiera tenido que ejercer de fiscal contra los controladores si estos no hubiesen sido doblegados con

la militarización ilegal. Le sustituyó el Coronel Hernández-Tejero García. En el mismo Consejo de Ministros, ese en que por Real Decreto se “clarificaba” la jornada laboral anual de los controladores, y en el mismo decreto, ya se establecía (también antes del paro) que los controladores pasaban a depender del Ministerio de Defensa, de momento como civiles. Curiosamente esta extraña medida no figura en la Referencia publicada en la web de la Moncloa de dicho Consejo de Ministros. Bueno, para los controladores no resulta tan curioso, porque ya se les “filtró” que el Gobierno había aprobado “dos versiones” del decreto, y que según lo que sucediese publicarían en el BOE la blanda o la dura.

La Constitución Española establece muy clarito que la jurisdicción militar se aplicará solamente en el ámbito castrense y en Estado de Sitio (Artículo 117). Con nuevo Fiscal Militar ya más dócil, el siguiente escollo fue el Jefe del Estado Mayor del Aire, General Jiménez Ruiz. Según el diario *El País*, Jiménez Ruiz se negó a asumir el mando sobre los controladores si estos no eran militarizados. Por eso fue necesario un nuevo decreto, el del día 4, declarando el Estado de Alarma. Con ese decreto, Carmen Chacón tragó y militarizó a los controladores, sin ley de movilización, como hemos comentado. Además, no es lo mismo movilizar que militarizar. No hay que olvidar que Milans del Bosch fue a la cárcel por militarizar irregularmente al personal civil que prestaba servicios públicos. La militarización ilegal es un delito muy grave.

¿Quién salió beneficiado de esta jugada tan perversa?

Desde luego no José Blanco, el ministro que quiso catapultar su carrera política a base del populismo de poner coto a privilegios de los controladores. Ese día se le habían bajado los humos; salió en la televisión demudado y balbuceante. Ya no se volvió a hablar más de su posible candidatura a la presidencia del Gobierno, y desde entonces se dedicó sólo a “sus asuntos” (caso Campeón, por ejemplo), mientras el Ministerio de Fomento iba a la deriva. Zapatero estuvo desaparecido ese día y los días que siguieron. Los decretos los firmó Ramón Jáuregui, Ministro de la Presidencia. El que se presentó como macho alfa, triunfador y solucionador de la crisis fue Rubalcaba, aunque él no firmó nada y no era ni Presidente del Gobierno, ni ministro de Fomento ni ministro de Defensa.

Alfredo Pérez Rubalcaba era el “jefe del CNI”, político de carrera, e hijo de un aviador franquista, que después fue controlador y más tarde piloto de Iberia. Luego fue candidato a la Presidencia del Gobierno por el PSOE, venciendo para ello a sus dos rivales, Chacón, ministra de Defensa, y Blanco, ministro de Fomento. En su campaña tuvo la desfachatez de decir que él había gestionado la crisis de los controladores, y Rajoy, el candidato del PP a la Presidencia del Gobierno que derrotó a Rubalcaba en las urnas, la del Prestige. “*Escojan ustedes*”, les dijo a los periodistas.

Una condecoración vergonzosa

El 23 de septiembre, Carme Chacón, en precampaña electoral, impuso la Corbata de la Orden de Mérito Civil a la Bandera de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire, por su actuación “ejemplar” ante el conflicto de controladores del 3 y 4 de diciembre de 2010, en el que se puso fin en pocas horas “*al chantaje de unos pocos contra los derechos de todos*”.

“*La irresponsabilidad de los controladores provocó el cierre del espacio aéreo y por primera vez en democracia el Gobierno tuvo que declarar el estado de alarma*”, recordó la Sra. Chacón en su discurso, agregando después que “*a pesar de la grave situación que provocaron no lo consiguieron*”, gracias a “*la actuación rápida y decidida de los hombres y mujeres que integran el Ejército del Aire*”. En menos de 24 horas, ha subrayado la ministra, el tráfico aéreo se había restablecido y durante los 43 días que duró el estado de alarma, mil militares garantizaron el funcionamiento de los aeropuertos españoles sin interrupciones.

Para el público ajeno al funcionamiento del control y de los aeropuertos, el discurso de la ministra

hubiese podido sugerir que los militares fueron quienes controlaron el tráfico aéreo esos días. Nada más lejos de la realidad. El Ejército del Aire se limitó a tomar el mando, a entregar en mano a los controladores civiles el nombramiento de “personal militar” sin especificar a cada uno su graduación, lo cual es a todas luces irregular, pero sí especificando que, en caso de que no cumplieren órdenes, les juzgaría un tribunal militar. También se responsabilizaron de que no se superasen los niveles de tráfico aéreo aprobados para cada sector, y esto lo hicieron con mucha más eficacia que el personal de AENA, que siempre intenta buscar la cuadratura del círculo para engañar al sistema y que entre más tráfico del que es posible atender con seguridad.

La actuación del Ejército del Aire fue ejemplar, se portaron con gran consideración con los controladores, y manejaron con caballerosidad y elegancia la patata caliente que les había colocado el Gobierno, y realmente no tuvieron otra opción que colaborar con aquella sucia jugada. Pero no fueron ellos quienes controlaron esos días, sino los controladores civiles de siempre, nombrados militares por 43 días. Las cosas son como son, y la condecoración impuesta por la Sra. Chacón es una burla al Estado, al Ejército y a los controladores.

La prórroga del Estado de Alarma

El estado de alarma fue prorrogado después de los 15 días. La ley no permite decretarlo por más de 15 días, de modo que tuvieron que reunir de nuevo al Parlamento y prorrogarlo. En aquel momento el tráfico aéreo funcionaba con total normalidad, y un 90% de los controladores firmó un documento en que se comprometía individualmente a colaborar en la continuidad del servicio. César Cabo, portavoz del sindicato USCA, registró los escritos individuales de ese 90% de los controladores en el Congreso de los Diputados, y a pesar de ello el Congreso aprobó la prórroga. No sabemos qué pudo haber detrás de aquella prórroga, pero evidentemente no tenía nada que ver con los controladores.

La mano dura de Reagan fue menos dura que la de Rubalcaba

Es interesante en este punto comparar con lo que pasó casi 30 años atrás cuando la huelga y Reagan, pues los partidarios de la “mano dura” con los controladores siempre lo ponen de ejemplo. Es curioso que estos partidarios de la mano dura, normalmente, desconocen totalmente en qué condiciones trabajaban aquellos huelguistas, ni cuáles eran sus reivindicaciones. Bien, pues la mano dura de Reagan fue despedir a quienes no volvieron al trabajo en un plazo de 48 horas, puesto que la huelga había sido declarada ilegal. A diferencia del gobierno español, Reagan no represalió de ninguna manera a quienes volvieron al trabajo. En España no podían permitirse despidos. Alguno suelto sí, pero no un número significativo. No hay militares que puedan sustituir a los controladores, es todo mentira. Cuando los controladores veían en prensa las amenazas de que les iban a sustituir por militares sabían a ciencia cierta que eso no era factible. Lo único que podían hacer, e hicieron, es convertirles a ellos, los controladores civiles, en militares.

En fin, Reagan era un pardillo comparado con Rubalcaba y compañía. A partir de ese paro forzado desde Fomento, el sindicato mayoritario USCA, anulado y roto, continuó obstinado en una negociación imposible y guió al colectivo para que aceptara un laudo arbitral voluntario. Hubieran podido decretarlo, claro, pero no hizo falta. El colectivo de controladores, en estado de alarma, votó “libremente” que sí al arbitraje, por agotamiento y por miedo. El árbitro, Manuel Pimentel, era antiguo ministro de Trabajo con el PP, y había hecho al comienzo del conflicto unas declaraciones totalmente contrarias a los controladores. Sin embargo, el sindicato mayoritario USCA convenció al colectivo de las “buenas vibraciones” que recibía de Pimentel, y el 28 de febrero éste sacó un laudo arbitral totalmente al dictado de Fomento. Con su voto, los controladores legalizaron el tropel de ilegalidades que se habían cometido contra ellos. Ya ha habido negociación colectiva, les dijeron a los controladores en la Comisión Europea cuando lograron ser escuchados, ustedes llegaron a un acuerdo nombrando un árbitro voluntariamente aceptado por las dos partes.

Una gran derrota para todos los trabajadores españoles

Este laudo es una gran derrota para los controladores, pero también para todos los trabajadores españoles. Y no sólo porque ha conseguido dar un barniz de legalidad a la ristra de ilegalidades. El sindicato USCA, atado de pies y manos, pidió a sus afiliados que se abstuviesen de hacer declaraciones valorando el laudo. A continuación, los representantes sindicales de USCA se llenaron la boca de lo fantástico que era, y lo bueno que había sido buscar un árbitro, etc. Luego, el propio Pimentel declaró en una entrevista lo estupendo que había sido poder participar en la resolución de un conflicto haciendo de árbitro, y explicando que el arbitraje era lo mejor, porque todos habían quedado contentísimos.

El ministro de Trabajo, Valeriano Gómez, declaró públicamente que en el futuro el modelo de resolución de conflictos laborales iba a ser el arbitraje, siguiendo el modelo de los controladores, que tan buen resultado había dado. Y los controladores tragando bilis y callados, por orden de USCA, que recomienda desde el parón del 3 de diciembre silencio a todos sus afiliados. Una de las perlas del laudo es, por ejemplo, que quienes antes se podían retirar con 55 años con el sueldo base completo si cumplían ciertas condiciones de antigüedad y turnicidad, ahora pueden hacerlo con mucho menos dinero con 62 años y sólo si AENA considera que puede prescindir de ellos, o sea a discreción de la empresa. Esto es sólo un ejemplo de lo mucho que tuvo en cuenta a los controladores en su laudo el Sr. Pimentel. Y resulta fácil imaginar lo estafados que deben sentirse los controladores que están cerca de los 55 años y escuchan las declaraciones de USCA de lo bueno que ha sido el laudo. Es una vergüenza.

El laudo tampoco solucionó el problema de los servicios exprés. AENA puede nombrar fuera de programación todos los servicios que considere oportunos, y el controlador tiene que hacerlos. Ahora la amenaza no es sólo de despido, como cuando empezaron los exprés en febrero de 2010; al despido se ha añadido la pérdida de licencia (no sólo despiden al controlador de AENA sino que no le permiten ya trabajar en ningún otro sitio) y multa de 90.000 a 225.000 €. No existe límite para las horas exprés, ningún límite, son todas consideradas horas extras de fuerza mayor, a pesar de que el Estatuto de los Trabajadores y la jurisprudencia dejan muy claro que las horas extras de fuerza mayor son para casos especiales, y el empresario debe justificar que la causa de que sean necesarias no es imputable a él. AENA, por el laudo del Sr. Pimentel, no tiene que justificar nada, puede funcionar siempre que quiera a base de horario ilimitado con horas de fuerza mayor. El Sr. Pimentel ni tan siquiera dejó dicho cómo debe AENA pagar los exprés, lo dejó pendiente de acuerdo con los representantes de los controladores, y a criterio de AENA en caso de que no hubiese acuerdo.

La amenaza del Sr. Valeriano Gómez se cumplió, y la reforma laboral eliminó la ultraactividad de los convenios colectivos y fijó la obligatoriedad del arbitraje en caso de que no hubiese acuerdo entre trabajadores y patronal. Ahora los convenios caducan, y después está el vacío. Esto lo están comprobando poco a poco los trabajadores españoles. En el sector, Air Europa y Air Nostrum han visto cómo ante el fin de su convenio la empresa no tuvo voluntad negociadora alguna. ¿Para qué van a negociar, si en caso de que no haya acuerdo un árbitro emitirá un laudo como pasó con los controladores? Los trabajadores, en cambio, sí quieren negociar, tienen un gran estímulo para tratar de llegar a un acuerdo, aunque sea a la baja, en vez de dejar que les lauden.

El caso de Iberia es también sangrante. La fusión con British ha sido el principio del fin de nuestra compañía de bandera, si descontamos el antecedente de las escandalosas subvenciones públicas a la incalificable compañía irlandesa Ryanair. Los directivos de Iberia dicen que no pueden mantener al personal con los convenios actuales, y hacen EREs. Se ha creado Iberia Express, de bajo coste, que contrata empleados en otras condiciones. Iberia va a ir menguando, cediendo su negocio a British y a Iberia Express. Mientras tanto British se prepara para contratar a más de 800 pilotos dentro de su convenio. Parece que los directivos de British tratan de crear valor en su compañía, y por extensión en su país. Los directivos de Iberia están a otra cosa; ni les importa España, ni les importa Iberia, y aún menos les importan los empleados de Iberia.

La privatización de AENA afecta sólo a AENA aeropuertos. AENA navegación aérea sigue siendo un ente público, cien por cien público. Sin embargo, los empleados de la nueva AENA Navegación Aérea, creada tras la separación de AENA Aeropuertos y AENA Navegación Aérea, recibieron también su decretazo en agosto de 2011, en que les quitaron la condición de empleados públicos de un plumazo, con el pretexto de la equiparación con AENA aeropuertos, ahora reunidos juntos en el I Convenio del Grupo AENA. Esta maniobra injustificable no puede tener detrás más que una cosa: ir allanando el camino para los EREs que se preparan en AENA Navegación Aérea para el año 2013. Los EREs no serían posibles dentro del marco del Estatuto Básico del Empleado Público.

El panorama para los trabajadores es desolador en el sector aéreo, a pesar de que es de los menos afectados por la crisis. El resto de la maltrecha economía española presagia situaciones aún más duras para los trabajadores de otros sectores. Hay mano dura y decretos para todos.

Los expedientes de AESA

El 19 de noviembre de 2011, el día antes de que el PSOE perdiera las elecciones del 20 de noviembre de 2011, la presidenta de AESA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, firmó la apertura de expedientes a los más de 400 controladores que tenían servicio los días del parón del 3 y 4 de diciembre. Son expedientes por falta muy grave, por la interrupción del servicio de control. Dicha falta conlleva una multa de 90.000 a 225.000 €, y constituye un clarísimo abuso. Esta salvajada de última hora, cuya resolución corresponderá ya a la administración del Sr. Mariano Rajoy, ha sido una jugada sucia, probablemente consecuencia de que los juicios contra los controladores no van como ellos quisieran, y los jueces probablemente empiezan a tener dudas razonables de quiénes son los culpables del parón. Lo que les está diciendo la AESA a los controladores es algo así como “Aunque ganaseis el juicio, os quedarían las multas”.

Los controladores tienen ahora pendientes 3 causas por lo mismo: el proceso penal, un expediente laboral de AENA, y este último expediente con posible multa cuantiosa de la AESA. Además la vía civil está abierta, y el bufete de abogados Cremades y la OCU reclaman cuantiosas indemnizaciones a los pasajeros, en principio de AENA, que a su vez intenta derivarlas a los controladores. Es más acoso, más presión sobre el colectivo, cuyo estado psicológico está ya muy deteriorado. Varios grupos dentro del colectivo han intentado que se hiciesen estudios en el ámbito de la prevención de riesgos laborales, pero el fuerte grado de intervención siempre consigue que no se lleven a cabo. El control es una profesión estresante, pero ahora al estrés inherente a ella hay que sumarle el de los juicios penales, con acusaciones de delitos que conllevan pena de cárcel, las amenazas con multas individuales de más de 200.000 €, despido y pérdida de licencia, y con una sensación de indefensión aprendida ante la Justicia, los medios de comunicación y la sociedad en general.

El aislamiento de Europa

La Comisión Europea se ha interesado por los estudios previos que debieron hacerse en materia de prevención, que hubieran alertado sobre las consecuencias que todo lo que ha pasado podría tener sobre los controladores, y que naturalmente no existen. Resulta sorprendente cómo AENA/Fomento habían conseguido hasta ahora ocultar en Europa buena parte de sus fechorías. Para ello ha sido necesario aislar a la navegación aérea española de los proyectos europeos. Ningún controlador español va a Europa a ninguna reunión sobre el proyecto Cielo Único Europeo que va a cambiar todo el escenario de la navegación aérea europea en la próxima década. En los ordenadores de AENA se ha llegado a bloquear el acceso a partes de la web de Eurocontrol. Esto pasó, por ejemplo, con la web del proyecto *Flight Plan & ATFCM Adherence* en el que España no participaba. El mapa de la portada, accesible desde cualquier ordenador externo a AENA, mostraba un mapa de Europa en el que el único país gris (o sea ajeno al proyecto) al oeste de Rusia era España.

Este aislamiento en navegación aérea puede costarle muy caro a España en el futuro. El pastel de la

navegación aérea española es muy goloso, y tiene pretendientes europeos. Si se sigue destruyendo, en vez de construyendo, esta historia pudiera acabar con que alguno de esos pretendientes europeos (NATS británico o DFS alemán o algún otro) se presentase como salvador de una situación insostenible, y sin comerlo ni beberlo nos encontrásemos con que el odio a los controladores por parte de algunos acabe poniendo en manos extranjeras un sector tan estratégico como el control aéreo.

El fin del gran engaño

Abraham Lincoln dijo alguna vez que "*se puede engañar a mucha gente por poco tiempo y a poca gente por mucho tiempo, pero no a toda la gente todo el tiempo*". Este artículo está escrito en el mes de diciembre de 2011 y revisado en abril 2012. Parte de la verdad ya ha empezado a salir a la luz pública. Una contertulia de "Veo 7", por ejemplo, se preguntó abiertamente en un programa si quizás había sido engañada, e iba a resultar al final que los controladores tenían razón. En cuanto a la trama del cierre del espacio aéreo del día 3 de diciembre de 2010, el diario *El Mundo* publicó el 26 de octubre de 2011 documentos que resultaban esclarecedores en cuanto al sucio papel que jugó AENA, y sin duda irán saliendo más pruebas en el mismo sentido.

La situación en los juzgados se ha ido complicando. La instrucción del sumario en Santiago de Compostela quedó aplazada *sine die* tras la aportación de documentos comprometedores para AENA por parte de la defensa de los controladores. Tras la declaración en Madrid del delegado sindical del Centro de Control de Madrid, en el Juzgado de Instrucción Número Tres Bis de Madrid, la juez anunció entre sollozos ante los allí presentes que dejaba la causa, porque ya no podía aguantar "más presiones". De momento, no ha sido nombrado el nuevo juez instructor. Los controladores, por su parte, han presentado sendas querellas contra los altos directivos y los mandos intermedios de AENA por el cierre del espacio aéreo. La primera no ha sido admitida a trámite, porque "los hechos ya están siendo investigados en otro juzgado de Madrid". Sin embargo, en un juzgado de Torrejón de Ardoz, municipio donde se encuentra situado el Centro de Control de Madrid, sí ha sido admitida a trámite la querella contra los mandos intermedios locales, que fueron quienes efectivamente cerraron el espacio aéreo, y van a tener que explicar por qué lo hicieron.

Es, por tanto, muy posible que los controladores no acaben en conjunto tan mal parados como parecía al principio. La historia tiene una obstinada tendencia a repetirse. En este caso, además, pudiera tratarse de la repetición planificada de un fenómeno que en Estados Unidos propició, hace 30 años, el endurecimiento de las condiciones laborales de todos los norteamericanos.

Algunas Referencias

- Antón, Cristina.** <http://controladoresareosyotrasherbas.blogspot.com/>
- ATC Magazine.** Número 1. "Testimonio: Accidente de Nantes 1973. Cómo aterrizar sin alas". Disponible en la web www.atcmagazine.net
- Ayala, Andrés,** diputado del Partido Popular. Intervención en la sesión plenaria número 238 del Congreso de los Diputados. Disponible en la página web del Congreso. Ver en particular la página 45 acerca de las mentiras en cuanto al número real de controladores aéreos españoles.
- Blanco, José.** (Ministro de Fomento). Intervención ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, 12 de enero de 2010. Disponible en la web del Congreso.
- Diario El País.** 11 de junio de 2011. Reportaje: "Nuevas medidas económicas. La norma impone el arbitraje forzoso para desbloquear los convenios".
- Diario Expansión.** 24 de febrero de 2010. Noticia de portada "CCOO y UGT amenazan la paz social con sus manifestaciones", incluye las declaraciones del Sr. Zapatero de que su gobierno no es partidario de decretazos en el ámbito de lo laboral. Disponible en <http://www.expansion.com/2010/02/23/economia-politica/1266964988.htmla=3b0ec98442bd89b11495f60da8e9f5f2&t=1335118226>
- Diario La Gaceta,** 5 de septiembre de 2011. Rubalcaba pide a los españoles que comparen: "Rajoy se enfrentó al Prestige, yo a los controladores". Disponible en <http://www.intereconomia.com/noticias-gaceta/politica/politica/rubalcaba-tocara-los-impuestos-patrimonio-y-bancos-para-crear-2011>
- Diario La Vanguardia,** 10 de diciembre de 2010. Los fiscales acusan al Gobierno de "injerencia intolerable" en el conflicto aéreo. Disponible en <http://www.lavanguardia.com/politica/20101210/54086210416/los-fiscales-acusan-al-gobierno-de-injerencia-intolerable-en-el-conflicto-aereo.html>
- FAA. Airport and Air Traffic Control System.** 1982. Library of Congress Catalog Card Number 82-600545. Disponible en <http://www.fas.org/ota/reports/8202.pdf>
- Lema Devesa, Juan Ignacio** (presidente de AENA). Intervención ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, 6 de diciembre de 2009. Disponible en la web del Congreso.
- Lema Devesa, Juan Ignacio** (presidente de AENA). Intervención ante la Comisión de Fomento del Senado, 1 de junio de 2010. Disponible en la web del Congreso.
- Moore, Michael.** www.michaelmoore.com
- National Transportation Safety Board.** *Aircraft Accident Report.* NTSB-AAR-82-6. Informe del accidente en que colisionaron un helicóptero y una avioneta PA-34 el 23 de septiembre de 1981, disponible en <http://www.airdisaster.com/reports/ntsb/>
- www.controladoresaereos.org recoge links a la mayor parte de las noticias relativas a los controladores aéreos en España, e incluye comentarios de dichas noticias.



This document is licensed under the Attribution-NonCommercial 3.0 Unported license, available at <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>.