Aena *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*

Carmen Librero Pintado
Directora de Navegación Aérea

Madrid, 22 de Diciembre de 2009

Esta va a ser la última carta que os envíe en este año 2009 y quisiera con ella aclarar algunos conceptos que, según vuestros comentarios, parece que no han quedado suficientemente claros.

A modo muy esquemático, empezaré con el sistema de financiación de Navegación Aérea y las inversiones en los aeropuertos. Navegación Aérea se financia por la Tarifa de Ruta, que cubre los costes de ruta y aproximación, y por la Tarifa de Aproximación, que cubre los costes de los servicios de aeródromo que presta Navegación Aérea en los Aeropuertos. Por tanto, en la base de costes de la tarifa de ruta no hay ningún coste de los servicios de aeródromo prestados por NA.

Los costes de las inversiones que se han realizado en nuevos aeropuertos, a través de la Dirección de Infraestructuras y la Dirección de Aeropuertos, se reflejan en la tarifa de aterrizaje de aeropuertos; las inversiones de NA en los aeropuertos (los sistemas de TWR, los ILS, etc .) se realizan desde la Dirección de NA y se introducen en la base de coste de la tarifa de aproximación y no en la de ruta.

El segundo tema que parece que ha creado controversia es el referido a cómo el Cielo Único Europeo y sus reglamentos actuales y futuros han cambiado y cambiarán más en el futuro el entorno de la Navegación Aérea en Europa y, en concreto, en España. El hecho de no ser monopolio no modifica la estructura de Aena en cuanto a su gestión interna.

El cuestionado aspecto del artículo 33 del Real Decreto de Licencia de Control, es el tercer tema que me gustaría comentar. Este Real Decreto nos obliga a mantener registro de las horas efectivamente prestadas en los sectores, grupos de sectores o puestos de trabajo por cada titular de licencia que trabaje en la unidad, debiendo transmitir esta información a la autoridad nacional de supervisión competente, en nuestro caso a la Agencia Española de Seguridad Aérea (Aesa). Esta obligación es efectiva desde su publicación.

Como la automatización de ese proceso, que permitirá la detección y almacenamiento de la misma, no podrá estar operativa hasta el segundo semestre de 2010, de manera transitoria hasta entonces se ha desarrollado una metodología provisional, de modo que se pueda recopilar la información necesaria. Esta metodología se comentó a algunos miembros de la Comisión Permanente, los cuales sugirieron algunas matizaciones que fueron tenidas en cuenta, de ahí que hubiera dos versiones de la Circular.

Referenciado a la "ficha", comentaros que desde hace ya más de 15 años los trabajadores de Navegación Aérea en los Servicios Centrales han estado fichando. La necesidad de los cumplimientos del Sistema de Gestión de Seguridad Física, unido a la normativa relativa a la Prevención de Riesgos Laborales en las dependencias de las Direcciones Regionales, llevaron a esta Dirección a hacer extensivo este requisito a todo el personal de Navegación Aérea. Una vez completado el despliegue de los sistemas necesarios a tal fin en la totalidad de las dependencias, se determinó iniciar el proceso el 1 de diciembre.

Por último, me gustaría comentaros que, así como el V Convenio Colectivo se cerró en el mes de septiembre con un acuerdo satisfactorio para todas las partes, aún estamos en el proceso de negociación del II Convenio Colectivo para el colectivo de Control.

Los controladores aéreos son un colectivo básico para la prestación del servicio de navegación aérea. Es el elemento final de la cadena de valor del sistema, el nexo de contacto con nuestros clientes. Por eso me gustaría hacer hincapié en que hay que diferenciar la profesión del controlador aéreo y sus profesionales de algunos aspectos laborales de un convenio colectivo que estamos obligados a cambiar.

¿Por qué hay que cambiar? Por las exigencias de los nuevos reglamentos europeos, por la crisis del transporte aéreo, por la necesidad de ser competitivos ante la aparición de nuevos operadores aeroportuarios (privados o regionales) que nos obligan a transformar nuestros parámetros de coste, eficiencia y productividad para ser viables y sostenibles y poder, en definitiva, estar en el puesto que nos corresponde en Europa.

¿Qué estamos proponiendo para poder ser viables y sostenibles? Nuestra propuesta, cuya base ha venido siendo la misma desde septiembre de 2008, tiene como líneas maestras:

- Una Tarifa de Ruta competitiva: Reducir el coste en un 25% para mantener la tarifa congelada.

- Un incremento de la productividad del 20%: Entre otras, a través de medidas de flexibilidad en las programaciones de los turnos unidas a medidas de optimizar la gestión operativa, como por ejemplo, el famoso 5x2.

- Incorporar controladores para las TWR's por debajo de 50.000 movimientos con una formación específica ajustada a las necesidades operativas y, consecuentemente, con condiciones de trabajo diferenciadas.

- Que la capacidad de organización de trabajo, aceptada por el art. 4 del Convenio Colectivo, sea realmente efectiva, sin que ello suponga merma alguna de las funciones que los controladores tienen asignadas en el Reglamento de la Circulación Aérea.

Desde que me hice cargo de esta Dirección, en junio de 2008, se han mantenido 24 reuniones de la Mesa Negociadora. Esta propuesta, más detallada, se ha presentado en la Mesa Negociadora en tres de esas reuniones: septiembre 2008, marzo 2009 y octubre 2009.

Quiero reiterar el firme compromiso que Aena tiene de llegar a un acuerdo, y que así se ha expresado de manera reiterada en las reuniones de la Mesa Negociadora. Sin embargo, el resultado es bastante decepcionante, ya que no se ha tenido una propuesta oficial de USCA hasta el pasado 3 de diciembre. Propuesta que no contemplaba ningún aspecto económico y que fue complementada verbalmente en la reunión de la Mesa Negociadora del pasado día 17 de diciembre.

Esta propuesta supone una mejora media de la productividad, en el mejor de los casos, en torno al 6% sobre la situación actual. De este modo, con la jornada adicional recogida en la propuesta, no sería posible cubrir la operación con las condiciones actuales del I Convenio Colectivo y, por tanto, se necesitarían más horas extras.

En cuanto al coste, USCA ha hecho una propuesta indeterminada, ya que no ha fijado en la misma el valor de la hora extra. En todo caso, y con el cálculo más optimista, la reducción se situaría en torno al 4% del coste actual, muy lejos del 25% que se necesita para la congelación de la tarifa 2010.

Sé que a los controladores se os está pidiendo un esfuerzo notable, pero también sé que la reducción, en términos medios, de las condiciones salariales y laborales en las que se está actualmente, es asumible. Por eso, me atrevo a apelar a vuestra responsabilidad y quisiera, una vez más, insistir en la necesidad imperiosa de llegar a un acuerdo aceptable para ambas partes. Estamos obligados a entendernos y a trabajar juntos para garantizar la viabilidad y sostenibilidad de Navegación Aérea. Para facilitar más el entendimiento de nuestra postura, os animaría a que os acercarais a vuestros Directores Regionales para que os complementen y/o aclaren cualquier duda que tengáis al respecto, general o particular.

Con este espíritu de acercamiento me gustaría finalizar esta larga carta, con mis mejores deseos de felicidad en estos días venideros y que en el año 2010 veamos cumplidos todos los deseos personales y, en lo profesional, la consecución de un acuerdo satisfactorio que nos posibilite un prometedor futuro para todos.

Un fuerte abrazo