



## MODIFICACIÓN DE LAS FICHAS DE OCUPACIÓN DE LOS INGENIEROS Y TÉCNICOS DE MTO. DE SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

Con motivo de la transposición de la normativa emitida por la Comisión Europea, relativa a la consecución de los requisitos necesarios para la integración en el SES (Single European Sky), y la consiguiente obtención del certificado de ANSP ( Proveedor de Servicios de Navegación Aérea ) nacional por parte de AENA, los sindicatos que pusieron inicialmente en duda que ésta se llevaría a cabo, ahora se dan prisa en firmar acuerdos específicos para nuestro colectivo de ingenieros y técnicos en sistemas de Navegación Aérea.

Tras imponernos su acuerdo sobre certificadores, tan malo para algunos de los sindicatos firmantes antes de las elecciones y tan bueno después, ahora nos esperan nuevas sorpresas con la **modificación de las fichas de ocupación**.

Como resultado de la falta de conocimiento sobre la especialidad existente en nuestro colectivo, debido a su escasa implantación en él, estos sindicatos piden ahora la colaboración de nuestros propios compañeros técnicos, sobre todo de los recién llegados a Aena, aprovechando el desconocimiento de éstos, de los antecedentes históricos y de los acuerdos que firmaron, consecuencia de los cuales es la actual situación por la que atraviesa nuestro colectivo. Es momento ahora de hacer **un repaso histórico por nuestra profesión**:

Una vez que los trabajadores del Cuerpo de Técnicos Especialistas Aeronáuticos en la D.G.A.C. optaron por integrarse en Aena con la firma del convenio transitorio, los sindicatos firmaron el primer convenio, en el cual:

- Pasamos de 1.200 a 1.711 horas de trabajo efectivo, sin ninguna compensación económica equivalente.
- Los complementos económicos que entonces gozaban de un poder adquisitivo suficiente, fueron congelados y reducidos progresivamente.
- La titulación de FP 2 en electrónica necesaria para acceder a nuestro colectivo fue sustituida por los de COU, FP o equivalentes, sin ningún tipo de especialidad, mientras que nuestros homólogos Europeos, ya empezaba a exigir una titulación de Ingeniería.
- Se cerró nuestro centro de adiestramiento, donde la formación para los nuevos técnicos, la formación en nuevas tecnologías y la formación en el puesto de trabajo, bien regulada hasta la fecha, desaparecieron, quedando relegada al método de 'maestro-aprendiz', con lo que si el compañero de más experiencia lo deseaba, transmitía sus conocimientos... y también sus errores. Desaparece con él asimismo, un centro de respaldo o de "tercer nivel", donde poder consultar dudas y/o ensayar posibles soluciones a las verías que se presenten en los sistemas de los que allí se imparte formación. Como consecuencia, también desaparece la posibilidad de convertir en "oficiales" los estudios realizados en el citado centro, con lo que se cercena la posibilidad de llegar a ser una especialidad más dentro del ciclo formativo de FP, así como un apoyo práctico en el programa de estudios de Ingeniería.
- Desapareció la figura del certificador. Desde entonces no se certifica. Es más, se empezó a usar el eufemismo "verificar".
- Fomentaron la desprofesionalización de los trabajadores, no respetando las especialidades que tenían.



## FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

### SECRETARIA GENERAL FEDERAL

- La normativa que regulaba las funciones fueron guardadas en los cajones de los despachos y puesta en entredicho su validez. No querían diferenciación de ningún tipo para nuestro colectivo.
- La estructura de los centros de N.A. fue paralizada y durante muchos años se eliminó la estructura de los jefes locales de mantenimiento, aunque muchos siguieron ejerciendo sus funciones sin compensación alguna, quedando sólo los jefes de área de los centros de control. Durante años, la inmensa mayoría de las ofertas de empleo público se destinaron a aeropuertos obviando las necesidades de N.A.

En definitiva, todas las promesas hechas al colectivo antes de entrar en Aena, fueron incumplidas. Los sindicatos que aquí nombramos, tacharon a nuestro colectivo de “elitista” y lo relegaron al ostracismo durante los primeros años de funcionamiento de AENA. No obstante, hay que mencionar aquí que algunos compañeros de nuestro colectivo intentaron durante muchos años, desde CCOO y UGT, restablecer y mejorar nuestras condiciones laborales y profesionales, cayendo el intento en saco roto tan pronto como cualquier propuesta de mejora alcanzaba la Coordinadora Sindical Estatal, ya que no les interesaba atender esas peticiones, ni a AENA ni a los propios sindicatos (por entonces nuestros únicos representantes).

Como consecuencia de todo esto nuestro colectivo reacciona creando su propio sindicato...**FSAI**

La pregunta ahora es: ***¿Por qué se preocupan por nosotros precisamente en este momento?***

Esta claro que con la integración de AENA en el entorno del SES, la profesionalización de nuestro colectivo es obligatoria. Y ello es así porque a este colectivo se le exige ahora una demostración efectiva de nuestra competencia a la hora de realizar las tareas relacionadas con la seguridad, y se nos responsabiliza asimismo de mantenerla. Esto hace que sea necesario un tratamiento completamente diferente para nuestro colectivo, del que se venía realizando hasta ahora.

Los mismos sindicatos que echaron por tierra todo el trabajo hecho antes de entrar en Aena, se afanan, ahora, en reclutar a nuestros compañeros de nuevo ingreso, con cantos de sirena y, con el fin de hacer frente a las negociaciones que se derivan del SES aprovechando el desconocimiento de éstos de los antecedentes históricos anteriormente citados y buscando alcanzar su implantación en nuestro colectivo con vistas a la futura separación de N.A.

De lo que estamos seguros y a las pruebas nos remitimos (anterior convenio colectivo y acuerdo de certificadores) es que harán un simple maquillaje para que Aena haga creer que cumple sus objetivos al menor precio posible. Conviene recordar aquí que AENA es uno de los ANSP con las tasas más altas de toda Europa.

A AENA no le interesa realizar un estudio de cargas de trabajo donde se incluyan las tareas que cada una de las especialidades tiene que realizar. Ello evidenciaría que el personal es insuficiente. Los responsables de Aena, más preocupados de los costes que de la calidad del servicio público que presta, aplican la reducción de gastos a nuestro colectivo, intentando echar por tierra el logro del III convenio colectivo donde se reconocieron unos mínimos en materia de cualificación y formación con ocupaciones diferenciadas, para reducirlo a unas pocas ocupaciones para que Aena pueda aplicarnos la **movilidad funcional** cuando le venga en gana, sin que se regule la formación previa o posterior necesaria y desmotivando a los trabajadores profesional y



laboralmente, que no podrán alcanzar niveles altos de especialización convirtiéndonos en 'chicos para todo'.

***¿Cómo están negociando cuestiones relativas a la implantación del SES, sin tener implantación acreditada en el colectivo afectado?***

Esto obedece al interés de Aena y los sindicatos de no reconocer al sindicato mayoritariamente implantado en nuestro colectivo; negándonos el derecho a la participación en las negociaciones; incumpliendo la legislación europea y nacional, algo que no vamos a seguir admitiendo y que será denunciado antes los órganos competentes, solicitando la total nulidad de los acuerdos adoptados.

***La postura de FSAI***, ante todos los acontecimientos que están afectando a nuestra profesión en un momento crucial para la misma, es:

- Pedimos que se regule el acceso a la profesión, exigiendo la titulación oficial adecuada, equiparándola a la predominante entre nuestros homólogos europeos.
- Pedimos la reapertura del centro de adiestramiento, donde se imparta la formación de nuevo ingreso, de adaptación a las nuevas tecnologías y de progresión en la carrera profesional, tal y como se recoge en el material guía de la ESARR 5, o en el Documento preliminar de la OACI Nº 7192.
- Pedimos el establecimiento de una carrera profesional que se extienda a todos los puestos de trabajo, incluidos los de estructura.
- Pedimos la adopción de un esquema de implementación de una habilitación para el ejercicio de las funciones, expedida y supervisada por una autoridad supervisora aeronáutica competente e independiente.
- Pedimos que se fomente la especialización mediante la creación de un perfil profesional de cada trabajador en función de la tarea que éste realizará en su puesto de trabajo con certificaciones periódicas de capacitación, es decir, profesionalización de los trabajadores como único camino para lograr una constante mejora de la seguridad y la calidad del servicio de tránsito aéreo.
- Pedimos que la cuantificación económica sea homóloga a los ATSEP europeos y no a otros colectivos que nada tienen que ver con nuestras funciones, responsabilidades, cualificación, etc.
- Pedimos que las cuestiones relativas a la implantación del SES y aquellas cuestiones relativas a nuestro colectivo sean acordadas y negociadas por los órganos de representación de los colectivos afectados y designados por los trabajadores que lo componen y no por una ambiciosa y temeraria representación laboral de nula implantación en el colectivo y con escasos conocimientos demostrados.
- Pedimos que se fomente la estabilidad en el empleo, desapareciendo la interinidad y precariedad laboral.



## FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

### SECRETARIA GENERAL FEDERAL

Todo lo que no contemple lo anteriormente expuesto, será considerado por la FSAI como una maniobra de maquillaje, cuyo fin difiere mucho de alcanzar la verdadera integración y armonización europea.

***A todos los compañeros del colectivo de ATSEP*** que están siendo llamados por los sindicatos de la coordinadora sindical estatal, para que éstos les aporten el conocimiento necesario con el objetivo de que el acuerdo final no sea tan bochornoso como el que han firmado de certificadotes, la FSAI les sugiere que consulten con sus compañeros de más antigüedad, que contrasten los antecedentes históricos antes citados y que no se presten a la manipulación que pretenden realizar con nuestro colectivo, AENA y estos sindicatos. Para poder negociar estas cuestiones, además de conocer perfectamente todas las especialidades y ocupaciones, hay que conocer la legislación y reglamentación nacional y europea que nos es de aplicación. En este campo, la FSAI viene trabajando desde el año 2002 en estrecha colaboración y contacto continuo con las organizaciones sindicales profesionales de nuestros homólogos europeos integrados en IFATSEA, a través de nuestra secretaría de normativa y seguridad aérea ([snsfsai@fsai.es](mailto:snsfsai@fsai.es)), la cual está dispuesta a aportar cualquier tipo de sugerencias y colaboración en el ámbito de lo profesional al objeto de defenderla ante Aena y las autoridades competentes nacionales y europeas.