



FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

SECRETARIA GENERAL FEDERAL



MODIFICACIÓN DE LAS FICHAS DE OCUPACION.

Como todos a estas alturas ya sabréis, la empresa, junto con los sindicatos presentes en la CSE, está preparando la modificación de las fichas de ocupación de los ingenieros y técnicos de N.A. La FSAI ha tenido acceso a la propuesta que la empresa ha enviado a la CSE con la citada modificación. Una vez más, como ha ocurrido con informaciones anteriores, la FSAI la ha difundido intentando que haya un poco de luz en los acuerdos firmados por la CSE y AENA, en contra de lo que nos tienen acostumbrados.

La FSAI considera que la modificación de las fichas de ocupación obedece al interés de AENA de incrementar la movilidad funcional, y por tanto, crear 'chicos para todo', aumentando las funciones del colectivo de ingenieros y técnicos de N.A. De hecho, las citadas modificaciones se ajustan a las propuestas contenidas en los estudios encargados hace casi cuatro años por AENA a INECO. En los citados informes, precisamente ya se hablaba de ello con palabras tales como por ejemplo: " Dejar en dependencias periféricas a Técnicos de primer nivel de mantenimiento con amplia movilidad funcional ". O el de: "La nueva organización conlleva una redefinición de las ocupaciones del personal de mantenimiento que realiza actividades técnicas", entre otras "perlas".

No estando conformes con la destrucción que hasta ahora se ha hecho, y que previsiblemente se seguirá haciendo, de nuestra carrera profesional, nos vemos en la lógica obligación de defender los intereses de nuestro colectivo, del cual somos sus representantes mayoritarios. AENA, con su perenne interés por menoscabar la profesionalidad, como torpe medio para quitarle una supuesta fuerza al colectivo, así como ante los sindicatos presentes en la CSE, los cuales una vez más nos tememos que puedan usarnos como moneda de cambio, no pueden decidir unilateralmente nuestro futuro profesional, laboral y, a la vista de lo contenido en las modificaciones entregadas, hasta personal, sin tener en cuenta nuestra opinión.

Lamentablemente, vemos asimismo como la obtención de la certificación de "Proveedor de Servicios de navegación Aérea" en el entorno del SES, en diciembre del pasado año, ha cambiado poco o nada la percepción que desde nuestra profesión tenemos de la importancia real de nuestro trabajo en este nuevo entorno en el que AENA, junto con el resto de los proveedores de servicios de navegación aérea, de los países presentes en la ECAC que han conseguido su certificación, nos han metido.

A punto de cumplirse el año de la citada certificación, apenas hemos visto cambios. Ya no sólo es que no cumpla de partida con los requerimientos que Eurocontrol hace en su material guía sobre la aplicación de la ESARR 5 para el personal de ingeniería y técnico que realice tareas relacionadas con la seguridad operativa, sino que parece estar olvidándose de aplicar las que a sí mismo se auto impuso ante la Autoridad Nacional de Supervisión (DGAC), en lo relativo a formación y demostración de la acreditación de la competencia.

Con estos antecedentes, queremos plasmar aquí nuestro parecer ante la propuesta de la empresa para la modificación de las fichas de ocupación.



Hay 6 aspectos importantes que a la vista de la propuesta, AENA intenta modificar:

- **Movilidad funcional.**
 - Con una reducción tan drástica de las fichas de ocupación, la empresa se aseguraría la movilidad funcional de los trabajadores. Esta modificación se contrapone a los requerimientos que la ESARR 5 dispone en materia de formación que se requiere para el personal de Ingeniería y Técnico, sobre todo en aquellos que realizan tareas relacionadas con la cadena de seguridad. De la manera que se pretende hacer, la reasignación de funciones debería pasar por un proceso de entrenamiento de conversión. Actualmente, este tipo de entrenamiento casi nunca se ha dado, y mucho nos tememos que se haga sin medio de demostrar la formación recibida en su nueva especialidad o la demostración efectiva de su competencia. Es por ello que previo a esta modificación, habría que articular un protocolo de conversión entre especialidades, acorde con la normativa antes especificada.
 - Como ejemplo a tener en cuenta, con la reasignación efectuada, se observa que determinadas funciones que se venían realizando por colectivos especializados, pasan a poder ser asumibles por otros cuya formación no se adecua en absoluto a las mismas.

- **Requisitos de acceso a la profesión.**
 - De requerir título de BUP, bachiller LOGSE, técnico especialista o técnico superior FP, se pasa a requerir FP Superior en las especialidades de electricidad o electrónica.
 - El requisito académico que da acceso directo para cursar la formación profesional específica de grado superior, es estar en posesión del título de Bachiller, RD 1538/2006, por ello, la modificación supone subir al grado superior la cualificación/titulación que se exigía en las fichas de ocupación antiguas. Consideramos que debe de incrementarse consecuentemente el nivel profesional, ya que el resto de los colectivos de categoría C y D siguen manteniendo los mismos requisitos, mientras que para estas nuevas ocupaciones se les exige ahora el máximo de las posibilidades recogidas en las fichas que se pretenden modificar. Esto es, poseer el título de bachiller más dos años de estudios para cursar la formación profesional específica de grado superior.



FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

SECRETARIA GENERAL FEDERAL



- En lo relativo a la actualización de requisitos de acceso, queremos hacer notar que dada la continua evolución de los Sistemas de Navegación Aérea, habría que detallar y ampliar más las familias profesionales y los ciclos formativos. Actualmente, aún siendo importante tener profundos conocimientos de electrónica, no menos importantes son los de Informática. Por ello, además de la especialidad en Electrónica, sería también adecuada la de Informática. A nuestro juicio, estos serían los ciclos más idóneos para nuestra profesión en el grado de Técnico superior:

- Sistemas de telecomunicación e informáticos.
- Administración de sistemas informáticos.
- Desarrollo de productos electrónicos.
- Desarrollo de productos informáticos.

No obstante, la formación más completa se obtendría, obviamente, pasando por un Centro de Adiestramiento homologado, donde se impartieran los conocimientos necesarios para completar los contenidos de los citados ciclos, adecuándolos a la profesión.

- Ejecución de tareas.

- En las fichas de ocupación, principalmente de niveles A y B, se incorporan tareas que antes no tenían, incrementando con ello su grado de responsabilidad al tener personal de nuevo ingreso a su cargo, y realizar tareas de mantenimiento incluidas en la denominada “cadena de seguridad”.
- De esta forma, AENA se garantiza que ante la falta de personal, tan frecuente en nuestro colectivo, las categorías superiores cargarán con las tareas de ese personal.
- En lo relativo a la inclusión de la elaboración y ejecución de proyectos de obra, paradójicamente dentro de AENA, a los niveles A y B nunca se les ha pedido esto, ya que dichos proyectos han sido casi en su totalidad subcontratados al no haber desarrollos propios... Por otra parte, el personal técnico, podría colaborar, pero nunca ejecutar ellos mismos. No entendemos cuales serán las intenciones al incluir esta tarea en las fichas de ocupación, dado que no hay precedentes.
- No obstante, consideramos que este cambio se debería de aceptar sólo si conlleva un complemento económico acorde, para el personal técnico y de ingeniería al que se le modifiquen las citadas tareas.



- Cadena de seguridad y S.E.S.

- Inclusión en las fichas de ocupación de las tareas relacionadas con la cadena de seguridad.
- Observamos una vez más que en AENA siguen sin tener claro lo que es una “Tarea relacionada con la seguridad”. Prueba de ello es el texto incluido por AENA en todas las propuestas de fichas: *“podrán tener consideración de tareas directamente relacionadas con la seguridad operativa (Cielo Único Europeo)”*. Consideramos que es una definición ambigua y abierta a multitud de interpretaciones unilaterales por parte de AENA, como por ejemplo, para meter y sacar a su antojo a los trabajadores pertenecientes a estas fichas, en tareas relacionadas con la cadena de seguridad. Por lo tanto el texto que debería aparecer en las fichas debería ser: *“esta función que desarrolla el técnico/ingeniero está directamente relacionada con la seguridad operativa”*.
- La tabla de “tareas implicadas en la cadena de seguridad” fue en su día presentada por AENA a la DGAC, y fueron debatidas en las reuniones de la mesa del SES con FSAI y los demás sindicatos. No vamos a entrar a valorar en el presente documento ni la idoneidad o adecuación de las mismas, ni sus inexplicables presencias o sus clamorosas ausencias. Todas las alegaciones a la misma fueron rechazadas por AENA, y por ello es responsable ante la autoridad nacional de supervisión (DGAC) de su decisión.
- La cadena de seguridad y la normativa del SES obliga a ambas partes a garantizar la seguridad operativa. Precisamente, es esta nueva normativa aplicada a determinadas ocupaciones, la que suponen una mayor carga de trabajo y un notable incremento en responsabilidades y en requerimientos de formación.
- Es por ello que este cambio se debería de aceptar, únicamente si conlleva un complemento de carácter económico para el técnico/ingeniero que esté directamente implicado en tareas relacionadas con la seguridad operativa. La aplicación de lo dispuesto en la ESARR 5, como antes ya dijimos, conlleva un importante incremento de la responsabilidad tanto para la empresa como para el técnico/ingeniero. Asimismo se incrementa notablemente el esfuerzo que debería de hacerse en formación, de cara a poder acreditar que se tiene la competencia adecuada para la realización de dichas tareas.

- Certificación Técnica.

- Incorporación de la Certificación Técnica en las fichas de ocupación con un tratamiento distinto al propuesto. Con su redacción actual, no



FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

SECRETARIA GENERAL FEDERAL



se contempla claramente el mantenimiento de la condición de certificador. Es más, aparentemente, una vez capacitado el técnico/ingeniero, estaría obligado a seguir realizándola por el mero hecho de estar incluido en su ficha de ocupación. Por otra parte, se incorpora a ocupaciones en las que no vemos claro qué es lo que tienen que certificar o de que manera se va a hacer.

- La certificación técnica debería aparecer como voluntaria, y asimismo tener presente la tremenda descarga de responsabilidad que hace AENA en el certificador, en caso de que la instalación certificada estuviera implicada en un incidente / accidente.

- Instrucción práctica de nuevas incorporaciones.

- Se suprime el colaborar en la instrucción práctica y pasaría a colaborar en la adecuación y familiarización al puesto de trabajo; esto conlleva el ser un instructor de teoría y práctica al puesto de trabajo. En otras palabras sería trasladar la formación OJT (On the Job Training) a los técnicos / ingenieros de la dependencia.
- Esperemos que no sea también un medio de saltarse la formación inicial, y así perpetuar la formación estilo “gremio medieval”, de gran arraigo en AENA. Es por ello que entendemos que esto sucedería una vez realizado el trabajo del formador interno, o el del Centro de Adiestramiento. Asimismo seguimos lamentando el que no termine de despuntar la figura del formador interno, siendo esta una oportunidad única para poder articularla debidamente.
- Dada la importancia del cambio, consideramos que esta nueva tarea debería ser aceptada únicamente, si conllevara un complemento económico para toda la plantilla que participe en la citada tarea, durante el período que dure el reciclaje o la adecuación de la nueva incorporación.
- Se debería modificar la redacción de tal manera que ésta no estuviera sujeta a equívocos y malas interpretaciones, con palabras tan ambiguas como “adecuación y familiarización”. Creemos que existe documentación suficiente, relativa a la formación del personal técnico y de ingeniería en nuestro ámbito, en la cual se puede consultar referencias y métodos mejores que el propuesto.
- Solo se podría aceptar su inclusión, en caso de que mientras dure el proceso de “adecuación” o “reciclaje”, el personal de la dependencia que participe en la instrucción, reciba un complemento económico.



FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES

SECRETARIA GENERAL FEDERAL



Por todo lo anteriormente expuesto, creemos que AENA no quiere Garantizar la Seguridad Operativa de la prestación del servicio, sino más bien que intenta claramente incrementar las cargas de trabajo, manipulando además las fichas de ocupación, para tratar de asimilarlas a la normativa inherente al SES, asegurándose la formación al puesto de trabajo de las nuevas incorporaciones y creando una carrera profesional de tres niveles, en los que los niveles superiores se harían cargo de las tareas de sus subordinados, asegurándose de ese modo la prestación de un servicio, a nuestro modo de entender, de muy mala calidad, en vez de dimensionar, formar a la plantilla adecuadamente y asegurar su competencia.

Esto, lisa y llanamente, se llama jugar con la Seguridad Aérea. Esta demostrada la relación existente, como factor contributivo, entre nuestro trabajo y la Seguridad Operativa. AENA parece que solo se preocupa en poner “parches” de cara a las inspecciones, en vez de asegurar la idoneidad y competencia de su personal técnico y de ingeniería.

La recientemente dictada sentencia sobre el accidente del Lago Constanza, nos hace recordar que debemos de estar preparados para garantizar la Seguridad Operativa hasta en las condiciones más imprevisibles, y que los fallos técnicos, junto con los derivados de factores humanos, deben ser minimizados.

Otra de nuestras grandes preocupaciones, es que el incremento de funciones y responsabilidades derivadas de todas estas modificaciones, deberían retribuirse, bien mediante aumento en complementos como el de certificación, o con otros complementos específicos. De todos es conocido que ello deberá detraerse de la masa salarial del personal afectado por el IV Convenio Colectivo, pero sabiendo como se distribuye esa masa salarial, dudamos mucho que estas modificaciones tengan una mínima repercusión en los conceptos retributivos.

Podemos recordaros que durante la negociación del III Convenio Colectivo, fueron precisamente estas fichas de ocupación las que más drásticamente se vieron recortadas en niveles competenciales, pensando en que quizás, las supuestas retribuciones, fueran parejas a dichos niveles. Si este mismo va a ser el tratamiento que se le va a dar a la actual modificación, nos tememos lo peor.

Finalmente, como representantes mayoritarios del colectivo de técnicos e ingenieros de mantenimiento de Navegación Aérea y especialmente de los que están incluidos en la Cadena de Seguridad, sería deseable que AENA respetase el derecho de participación e información que a la FSAI nos otorga la ordenación nacional y europea.