



COMUNICADO

SEPARACIÓN, CONVENIO Y REPRESENTACIÓN LABORAL EN LA FUTURA AENA

El pasado mes de Diciembre, nos dejó dos cambios legislativos que serán de vital importancia para nuestro futuro. Como bien sabéis, mediante el RD 13/2010 publicado el 3 de Diciembre, se anunció, entre otras medidas, la creación de la sociedad mercantil estatal denominada “AENA Aeropuertos, S.A.”, la cual será propiedad de AENA hasta el 51% como mínimo, dejando el resto de la propiedad abierto a la entrada de capital privado.

Asimismo, a finales de Diciembre se publica la O.M. FOM 13352/2010 en la cual se determinan cuáles serán las torres de control en las que se liberalizarán los servicios ATS, hasta ahora prestados por AENA, y que se adjudicarán mediante designación por parte del Ministerio de Fomento, a los nuevos proveedores de servicio previamente seleccionados por AENA de entre una lista ya por todos muy conocida.

El primero de ellos, nos deja en una situación de separación de facto de la futura empresa gestora de los aeropuertos, dejando a AENA como proveedora de servicios de navegación aérea en España, además de gestionar su participación en las diferentes empresas en las que ha diversificado sus actividades. A nivel laboral, la consecuencia más inmediata es el traspaso del personal de AENA adscrito a Aeropuertos Españoles, a la nueva empresa denominada “AENA Aeropuertos, S.A.”, con fecha de efectos de 1 de Marzo del presente año. Esto ha obligado a crear un ámbito específico de negociación para el trasvase de los trabajadores de Aeropuertos Españoles a la nueva empresa mediante una comisión negociadora compuesta por los sindicatos que actualmente conforman la Coordinadora Sindical Estatal. A nivel social, esta decisión pone en peligro el concepto de red y el modelo solidario, mediante el cual los aeropuertos más rentables sufragan a los que lo son menos, pero que prestan un gran servicio a la sociedad, caso de los aeropuertos situados en islas o en áreas mal comunicadas. Algún día esto lo lamentaremos.

El segundo, representa un cambio paradigmático en el ámbito de la Navegación Aérea en España. Por primera vez, proveedores de servicios ATS diferentes a AENA, podrán optar a prestar el servicio de control en las 13 torres citadas en la Orden Ministerial. Este es el primer paso para una previsible liberalización del servicio ATS que se presta en todas las torres de los aeropuertos españoles. AENA se reservará el servicio de control de Ruta y Aproximación, tal y como se dispuso en el RD 9/2010.

Para la FSAI, las consecuencias que para el colectivo ATSEP se derivarán de estos cambios, no están aún claras, pese a que tras las consultas realizadas tanto en la DGAC como en AENA, se nos asegure que el personal adscrito a día de hoy a NA seguirá perteneciendo al actual Ente Público Empresarial AENA. En el ámbito operativo de Aeropuertos, se está gestionando el pase del patrimonio de AENA a la nueva empresa gestora de Aeropuertos. Este patrimonio podría incluir las instalaciones de Navegación Aérea que están en el perímetro de los aeropuertos, tales como Torres de Control, ILS's, radares de superficie, multilateración, etc.

Dentro de este nuevo marco de relaciones, está previsto que AENA preste servicios CNS a los aeropuertos mediante contrato. Otro tanto se espera para los servicios CNS en el ámbito ATM, aunque no está aún claro si el contratante será el proveedor de servicios ATS, caso de ser diferente a AENA, o el propio Aeropuerto. También aquí se espera que AENA mantenga determinados sistemas CNS bajo su gestión.



FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES



COMITÉ FEDERAL

Según fuentes consultadas en la autoridad reguladora nacional, por ahora no está prevista la entrada de ningún proveedor de servicios CNS diferente a AENA, tal y como está sucediendo con los servicios ATS, lo que no quita que esto no pueda ocurrir en el futuro inmediato, ya que los servicios CNS no se designan, sencillamente se contratan en función de los servicios que ofrezca, su calidad y seguramente hasta el precio más competitivo.

A la vista de lo que llevamos revisado hasta ahora, es más que evidente que la actividad de AENA como proveedora de servicios de navegación aérea en nada se va a parecer en el futuro a la de Aeropuertos, llegando incluso al cambio del marco de relaciones entre ambas empresas, pasando de ser una misma empresa a una relación del tipo “cliente - proveedor”.

La separación de Aeropuertos Españoles de AENA conlleva cambios sustanciales en el ámbito de lo laboral y de lo social, pues entre otras cosas, la plantilla de trabajadores de AENA quedará notablemente reducida al absorber la nueva empresa, AENA Aeropuertos, S.A., a la mayor parte de la actual plantilla, quedándose AENA únicamente con los trabajadores de Navegación Aérea y la Corporativa.

Esta separación de empresas y la disminución de plantilla, dejan a los trabajadores de NA de las torres de control de los Aeropuertos sin representación laboral, por lo que ineludiblemente se tendrán que celebrar elecciones sindicales en el ámbito de Navegación Aérea. Los resultados electorales de esas elecciones afectaran consecuentemente a la composición de la Comisión Negociadora Estatal de AENA.

El V C.C. de AENA también deberá ser adaptado a las necesidades laborales y profesionales de la plantilla de trabajadores de AENA, de la misma forma que ha acordado la Comisión Negociadora hacerlo para los trabajadores de AENA Aeropuertos, S.A, con ese otro convenio denominado “Convenio Colectivo de Grupo AENA”.

En 1991 cuando se creó AENA, todos los trabajadores de la DGAC que se integraron en AENA fueron incluidos en el ámbito del Convenio Transitorio de AENA. Este convenio y los que sucesivamente salieron hasta llegar al V C.C. han supuesto para el colectivo ATSEP 18 años de atraso, con la grave consecuencia de que hoy pudiera no estar al nivel de competencia y eficiencia requerido ante estas nuevas “reglas del juego”. Esto podría ser un factor que pondría en desventaja a AENA como proveedora de servicios de navegación aérea frente a sus competidores en el entorno del Cielo Único Europeo.

Consecuentemente, aquellos que aún creen y promulgan que lo mejor, tanto para los trabajadores como para las dos empresas, (AENA y AENA Aeropuertos S.A.), es mantener, como hasta ahora el convenio y la representación laboral única, pues dicen que de lo contrario los trabajadores perderían derechos, no son consecuentes ni con el presente ni con el futuro en el que han de moverse tanto el proveedor de servicios de NA español, (AENA), como los trabajadores de NA, especialmente el colectivo ATSEP.

La FSAI considera que tras la separación de empresas, a los trabajadores de NA y sus representantes laborales nos corresponderá afrontar un esfuerzo extraordinario al objeto de recuperar todo lo perdido, en lo laboral y lo profesional, como medio de alcanzar cuanto antes los más altos niveles de competencia y eficacia. Y todo ello con el fin de conseguir ser uno de los grandes proveedores de servicios de navegación aérea en Europa que sobrevivan en este entorno competitivo por el que la Comisión Europea ha apostado para este sector.

Comité Federal de FSAI, a 2 de febrero de 2011.

