

## SECUESTRADOS

---

Salta a la vista que ésta es la verdadera condición que tenemos todos los empleados del E.P.E. AENA, la de secuestrados. La de secuestrados por unos sindicatos que hacen y deshacen a su antojo, y que deciden sobre el futuro de AENA con total indiferencia hacia el sentir de buena parte de sus afiliados, simpatizantes y del resto de sus empleados en general.

Cuando en diciembre del año 2009 se publicaba el V Convenio Colectivo de AENA, ya entonces nos anunciaban en la primera página, su intención de seguir extendiendo sus “poderes” más allá de la entonces previsible separación de nuestra empresa en dos gestoras diferenciadas, la de Aeropuertos y la de Navegación Aérea. En aquel momento, nada hacía presagiar una separación y privatización de ambas funciones en la manera en la que se ha hecho.

El primer recorte ya vino con el anuncio de la introducción de capital privado hasta un 33% del total de la empresa, situación ésta que entonces fue aceptada como la menos mala... excepto por los posibles inversores, como más tarde pudimos comprobar. Finalmente y debido a la coyuntura económica del país, es evidente que el dinero hacía y hace mucha falta, se decide la venta de la entonces denominada “joya de la corona” de las empresas públicas españolas. Y llega el hachazo de la privatización de la mayor parte de AENA (el 49% del capital de la nueva empresa y la concesión de MAD y BCN al 100%). En aquel momento, los representantes de los sindicatos mayoritarios anunciaron su intención de luchar por el “no a la privatización de AENA” y por el “mantenimiento de la condición de empleado público”.

El 3 de diciembre de 2010, con la publicación del El RD 13/2010, se marca el principio del proceso de desmantelamiento de AENA.

Ese mismo mes, y tras publicación del citado RD, las bases de los sindicatos mayoritarios iniciaron movilizaciones a nivel local en muchos Aeropuertos, pidiendo algún tipo de acción para defender sus puestos de trabajo y su condición de empleado público. Las ejecutivas de los sindicatos, o bien daban la callada por respuesta, o invitaban a permanecer en silencio. Y todo ello porque ya entonces se estaba pactando la transición “pacífica” hacia el nuevo modelo. Transición que, como lamentablemente hemos visto, llevaba unas contrapartidas con las que nos hemos topado meses después los empleados de AENA EPE.

Nunca conocimos cuales fueron las posturas del gobierno ni de la empresa, respecto a los términos en los que se iba a realizar la privatización de AENA, sobre todo en lo que a su personal se refería. Tan sólo nos presentaron un “acuerdo de garantías” firmado con los responsables de AENA, y sometido a toda prisa, forzado a tener una dudosa legitimidad, a un referéndum mediante el cual pretendían “santificar” el citado acuerdo.

No tenemos a día de hoy eso, ninguna garantía de que este acuerdo se vaya a respetar en un futuro inmediato, máxime cuando con gran asombro vemos como finalmente se pospone, y aparentemente sin una fecha concreta, la adjudicación de MAD y BCN por causas aún no debidamente aclaradas. Y si ello no fuera poco, el líder de líder de CC.OO. en AENA va y salta a la palestra pidiendo la paralización del proceso de privatización, con gran sorpresa para todos:

<http://www.aviaciondigitalglobal.com/noticia.asp?NotId=17459&NotDesignId=4>

Y esto, a sabiendas de que, si algo no lo remedia, el próximo partido en el gobierno ya ha prometido la privatización casi total de AENA Aeropuertos S.A. ¿Qué va a pasar ahora con el “acuerdo de garantías”? ¿Qué va a suponer, en este nuevo entorno que presumiblemente se avecina, para el personal de AENA E.P.E el habernos igualado jurídicamente al personal de AENA Aeropuerto S.A.?

En todo este proceso ha habido cantidad de gestos aparentemente inocentes, pero que escondían una trascendencia mucho mayor. Por ejemplo, la carta que recibieron todos los hoy empleados de AENA Aeropuertos S. A. anunciando el cambio de empresa, era una condición necesaria para que se produjera la sucesión de empresas y la cesión de patrimonio de AENA a AENA Aeropuertos S.A., además de la independencia económica de ambas empresas. No era tan sólo una mera carta informativa con acuse de recibo. Era necesaria para este proceso la firma de dicha carta. ¿Qué hubiera pasado si a los empleados de AENA Aeropuertos se les hubiera dado a conocer este hecho?

El recientemente publicado Real Decreto 11/2011, mediante el cual a los empleados del EPE AENA nos equiparan al mismo régimen jurídico que el personal de AENA Aeropuertos, tiene además la doble intención de imponer en Navegación Aérea la representatividad sindical que tienen los sindicatos mayoritarios en AENA Aeropuertos S.A, secuestrando de esta manera cualquier posibilidad de que se escuche la voz de muchos, por no decir de la gran mayoría de los trabajadores de Navegación Aérea. Y esto se hace a toro pasado, tras las últimas Elecciones Sindicales. Era necesaria la modificación del marco jurídico del personal del Ente Público Empresarial AENA, para poder incorporarlos al firmado, pero aún no publicado, I Convenio Colectivo del supuesto “Grupo AENA”. Esa y sólo esa era la traba que nos separaba de estar en un convenio que probablemente se negociará con empresas privadas dentro de unos años. Y lo peor es que se hizo a espaldas de los trabajadores de Navegación Aérea, negociando en el Ministerio nuestras condiciones laborales tras la separación.

Y decimos a espaldas, porque tenemos que enterarnos de estas “negociaciones en nombre del personal de AENA EPE”, por una pataleta de CC.OO en Barajas, en su comunicado de respuesta al comunicado de FSAI. ¿Esta vez no era válido un referéndum en AENA E.P.E. para que los trabajadores decidieran sobre su futuro? Esta vez no era posible, porque un NO sería la respuesta rotunda de N.A. y ello supondría un cambio de representatividad, es decir, no serían los mismos de la Coordinadora Sindical Estatal, sino otros, los que nos representarían. No habría argucia posible que hiciera creer a los empleados del Ente que era mejor compartir convenio y marco jurídico con empresas privadas.

Al final, nos tememos que el ámbito de negociación colectiva de AENA EPE y AENA Aeropuertos sea totalmente diferente en el futuro, sobre todo tras el más que previsible cambio de gobierno. ¿Cuál será el planteamiento de esos sindicatos entonces? ¿No habría sido mejor enseñar los dientes ya en diciembre? Ahora ya tienen el 49% además de MAD y BCN... ¿qué es lo que nos va a quedar?.

Por cierto, en estos comunicados de respuesta se les olvidó además enumerar una de nuestras virtudes: Sacar a flote la verdad por muy mal que huela,... porque no le debemos nada a nadie.

El de la FSAI - y el de los Sindicatos Profesionales en general - es una forma de sindicalismo que molesta, que perturba el "orden establecido". Y ello es así porque es una forma de sindicalismo que defiende, los intereses de los profesionales de una profesión como la nuestra dentro de Navegación Aérea, y en la cual sí que tenemos mayoría y nunca hemos pretendido apropiarnos de ninguna otra. Y si la defendemos, es porque la conocemos bien, y sin ánimo de dañar o perjudicar a otras profesiones o al resto de empleados de AENA, a quienes de paso animamos a seguir el ejemplo de muchas otras organizaciones profesionales de los países de nuestro entorno. Les animamos a apoyar a los sindicatos de profesionales y a la unión de éstos ... y no a los profesionales del sindicalismo, que amparados bajo el paraguas de las empresas y los gobiernos que los sustentan, están más preocupados de sus actuales profesiones sindicales que de los profesionales a los que deberían representar.

Recordemos aquí los más antiguos a los recién llegados, lo que supuso para el personal de la Dirección General de Aviación Civil el paso a AENA. Que sepan que de nuevo se está repitiendo la historia. En aquella ocasión la "unión sindical de los sindicatos generalistas" no defendió los intereses del personal de la DGAC, perdiendo de un plumazo muchos de sus derechos.

Ahora, lamentablemente, tampoco lo están haciendo.

Comité Federal FSAI Octubre 2011