INFORMACIÓN SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE TORRES DE CONTROL DE AENA

Índice:

1) FORMACIÓN, CAPACITACIÓN Y SEGURIDAD

2) INICIO DE LA CAMPAÑA DE PRIVATIZACIÓN DE LAS TORRES

- INFORME DETALLADO ADJUNTO SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE CADA TORRE

3) LA SUBROGACIÓN

4) NOTICIAS PUBLICADAS SOBRE LA SITUACIÓN DE ALGUNAS DE ESTAS TORRES

5) USCA Y LA LIBERALIZACION DE TORRES

1) FORMACIÓN, CAPACITACIÓN Y SEGURIDAD

Cuando un pasajero toma un avión y se dirige a aeropuertos como los de Ibiza, La Palma, Fuerteventura y otros, hasta un total de 13, no es consciente de que los controladores aéreos que operan las torres de control de esos aeródromos no tienen la suficiente formación o capacitación como para guiar con total seguridad y eficacia su avión hasta la misma pista de aterrizaje.

Son controladores de nuevo cuño. **Controladores formados de manera privada** en universidades como la Camilo José Cela y que su periodo de pruebas lo han llevado a cabo, fundamentalmente, en Checoslovaquia.

(*LEER NOTICIAS: 05/11/2012):

- El Mundo.es, 05/11/2011: *FRAUDE | A través de la Universidad Camilo José Cela - 'O nos devuelven el dinero o repetimos el curso de controlador gratis en España'*
- CincoDias.com, 05/11/2011: *La británica Astac cobró 1,3 millones a 40 aspirantes por una formación no homologada - 'Un fraude deja sin título a la primera promoción de controladores privados'.*

Otro grupo de esos nuevos **controladores provienen del campo castrense**, son controladores militares.

Tanto los de procedencia privada como algunos militares han sido suspendidos en varias ocasiones cuando han optado a la habilitación de controlador de aeródromo o torre. Sin embargo, la filosofía que está aplicando AENA, con el beneplácito de la Agencia

estatal de Seguridad Aérea, sobre esos nuevos controladores es que se pueden presentar a su habilitación en repetidas ocasiones hasta que logren el correspondiente certificado. Todos ellos se han convertido o se convertirán en **controladores "low cost" sin suficiente formación ni preparación poniendo en riesgo la seguridad aérea**.

Un ejemplo que pone de manifiesto la lacra de formación y que ya denunció USCA en su momento es la **colisión que se produjo entre dos aviones el pasado 6 de octubre de 2012 en el aeropuerto de Barajas. El informe preliminar de la comisión de investigación de accidentes señala que una de las aeronaves circulaba por una calle de rodaje inadecuada en sentido opuesto**:

(*LEER NOTICIA: ELMUNDO.ES, 06/10/2012)

La Unión Sindical de Controladores (USCA) ha apuntado como probable causa de la colisión de los dos aviones que se haya "eliminado" a los controladores" ***y puesto el Servicio de Dirección de Plataformas (SPD) en manos de operarios "con exigua formación"****. El* ***sindicato ha criticado hoy que la responsabilidad de la separación de dos aviones en pista se deje en manos de operarios "con una formación de tres o cuatro meses"****, "usurpando" la función a los controladores.*

Se da la circunstancia de que los nuevos controladores de aeropuertos como los de Lanzarote, La Palma y Fuerteventura aún no están habilitados o no tienen la suficiente capacidad para afrontar situaciones de extremo riesgo como temporales, viento del sur, siroco, alta carga de trabajo o evacuaciones médicas. Esa es la valoración que hacen de ellos sus actuales instructores de AENA.

(*LEER NOTICIA: HISPANIDAD, 24/10/2012)

La liberalización de las trece torres de control, tres para Saerco y 10 para Ferronats, implica, según fuentes de USCA, que aeropuertos tan cargados de tráfico aéreo en verano como el de Ibiza (...) queden en manos del nuevo personal formado "en seis meses, sin una selección exhaustiva ***ni los duros controles de acceso que hacía AENA para sus cursos gratuitos****". Señalan los controladores que (...) "No va a quedar ningún trabajador con experiencia en esas torres, y si encima el proceso de habilitación se acorta para los nuevos controladores, la calidad del servicio y la seguridad puede quedar en entredicho".*

2) INICIO DE LA CAMPAÑA DE PRIVATIZACIÓN DE LAS TORRES

Toda esta historia de los controladores aéreos comienza en 2011 y con el ex ministro de Fomento José Blanco, que dos meses antes de marcharse del Ministerio dio el primer paso para la privatización de las torres de control. Firmó un contrato, por cinco años y uno renovable, en septiembre de 2011 con dos empresas, **Ferronats** y **Saerco**, por un importe de 18,1 millones de euros para que se hicieran con el control de treces torres en toda España. Ese acuerdo fue el inicio del desmantelamiento de AENA y la manera de poner a la empresa estatal en manos privadas.

10 torres: Alicante, Valencia, Ibiza, Sabadell, Sevilla, Jerez, Melilla, Cuatro Vientos, Vigo y La Coruña ya están en manos de Ferronats, una empresa formada por Ferrovial y Nats. Esta última es el proveedor de servicios de navegación aérea en el Reino Unido.

Y Saerco, una empresa sin experiencia aeronáutica, se ha quedado con el servicio de **3 torres** de control de los aeropuertos canarios de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma. El importe del contrato entre Fomento y Saerco asciende a cuatro millones de euros.

El contrato entre Saerco y Fomento ha sido cuestionado desde el primer momento. A esa empresa, que fue fundada en noviembre de 2009 con un capital social de 3.000 euros, no se le conocen vinculaciones con el mundo aeronáutico y tampoco tiene un recorrido profesional en ese campo. Idelfonso de Miguel, ex gerente del Canal de Isabel II de Madrid, figura como principal accionista de Saerco.

La empresa del ex gerente del Canal de Isabel II, sin recorrido aeronáutico, intentó compensar esa falta de experiencia asociándose a los Servicios de Navegación Aérea de la República Checa (ANS CR).

(*VER INFORME DETALLADO ADJUNTO SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE CADA TORRE)

3) LA SUBROGACIÓN

El plan de privatización de las torres de control en España es una idea que pone en marcha en el año 2010 el entonces ministro de Fomento José Blanco. Dicha privatización surge en un momento en el que era necesario para el Gobierno acallar las denuncias que estaban realizando los controladores aéreos por el exceso de horas y la falta de seguridad que se estaba produciendo en aquellos momentos.

La privatización de las trece torres de control se hace realidad en septiembre de 2011, tras la firma del contrato entre Fomento, Saerco y Ferronats. Y en ese momento se abrió una fase de transición hacia los nuevos proveedores El proceso ha sido y es el siguiente:

Durante un tiempo han coexistido los controladores de AENA, con mayor formación y capacidad, con los nuevos de las empresas privadas. Los veteranos de AENA han ido asesorando y formando a los noveles, pero una gran mayoría de ellos, según la opinión de sus instructores, "aún no han logrado su habilitación, ni están en condiciones de controlar una torre sin asesoramiento".

Algunos de los controladores aéreos que provienen de la vía privada llevan a cabo su formación inicial fuera de España y sin los instructores de nuestro país, que tienen gran prestigio y reconocimiento a nivel europeo, y conocen bien el espacio aéreo español.

Los procesos de selección que han llevado a cabo no han sido exhaustivos como los de antaño. Esto ha provocado que muchos de ellos no posean las capacidades óptimas para desempeñar la profesión.

En la actualidad, los controladores aéreos de AENA que prestan servicio en las 13 torres que se están privatizando tienen que decidir si se incorporan a la empresa estatal, en un nuevo destino, o se subrogan a los nuevos proveedores. Si siguen en AENA se le designará un nuevo destino y la mayoría de ellos tendrán que cambiar de lugar de residencia. En la actualidad el ofrecimiento de subrogación no se ha producido por parte de Ferronats ni de Saerco.

Este hecho ha provocado que tras hacerse cargo el nuevo proveedor todos los controladores de las dependencias sean noveles.

A esta difícil y delicada situación de los controladores aéreos hay que añadir un elemento más, los cerca de 200 controladores que han pasado por las diferentes escuelas privadas, como la escuela de Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A. (SENASA), que se han endeudado para costear el curso y que aún no tienen destino ni perspectivas profesionales.

(*LEER NOTICIA: EL PAÍS, 19/05/2011)
"Son los primeros controladores españoles desempleados tras el curso de formación en la empresa pública SENASA. Hasta el pasado año, los seleccionados no pagaban la escuela y eran contratados inmediatamente por AENA para completar sus estudios tras una dura fase de selección"

La formación de dichos profesionales no es tan exhaustiva como la de anteriores promociones. Estos nuevos controladores tan sólo han tenido un periodo de formación de seis meses y los anteriores tenían un total de 18.

En resumen, **el ex ministro Blanco ha generado un grupo de controladores "low cost" sin suficiente formación ni preparación y ha puesto en riesgo la seguridad aérea**.

4) NOTICIAS PUBLICADAS SOBRE LA SITUACIÓN DE ALGUNAS DE ESTAS TORRES

***CANARIAS**

VER NOTICIA ADJUNTA: CANARIAS 7, 20/04/2012

"El Gobierno exigirá a Aviación Civil garantías sobre Saerco". "Ve con preocupación controladores checos en el espacio aéreo isleño". "El Ejecutivo canario está molesto por la situación y considera crucial para la vida de todos los canarios, como es el control del espacio aéreo, del que comemos y dependemos en toda su dimensión".

El Gobierno canario también levantó la voz y reclamó, un informe sobre Saerco porque *"queremos saber quiénes son, qué socios lo respaldan, qué experiencia aportan para asumir torres de envergadura de Lanzarote o Fuerteventura"*. El Ejecutivo canario también resaltó que *"aunque no tenemos competencias, queremos saber qué es eso de controladores aéreos checos"*.

***MELILLA:**

LEER NOTICIA: COPE.ES, 08/08/2012

"El jefe de la torre de control de Gibraltar coordina a controladores de cinco aeropuertos españoles". / "Maneja información sensible de esos aeropuertos españoles, como sus planes de seguridad o de contingencia".

También se apunta que Trevor Hammond, jefe de la torre de Gibraltar con NATS, Transition Manager de Ferronats España y supervisor del proceso, será quien controle todo el espacio aéreo del Estrecho. Estos hechos han sido motivo de una protesta oficial por parte de Marruecos.

LEER NOTICIA: GIBRALTAR CHRONICLE, 10/08/2012

"The general manager of Gibraltar's air traffic control, is supervising and coordinating operations recently-privatised airports in Spain".

"Last September FerroNATS, a joint venture between the two companies, won contracts to provide air traffic control at 10 Spanish airports".

"But the appointment of a Gibraltarian to oversee critically-important operations at Spanish airports drew criticism from Spanish controllers".

***ALICANTE:**

VER NOTICIA ADJUNTA: INFORMACIÓN ALICANTE, 07/02/2013

"La empresa Ferronats, adjudicataria del control aéreo de la torre del aeropuerto provincial, comenzará a trabajar en El Altet a partir de abril, justo cuando comienza la temporada alta del sector, incorporando a los primeros controladores low cost, que se encargarán de regular despegues y aterrizajes en Alicante justo cuando se dispara el tráfico".

Los profesionales de AENA son los que han ido formando a los nuevos controladores y mantienen que *"aún no están los suficientemente capacitados como para hacerse con el control definitivo de la torre de El Altet".*

***JEREZ:**

LEER NOTICIA: DIARIO DE CÁDIZ, 09/10/2012

"Torre de control 'low cost' - Jerez afronta la privatización de la gestión del tráfico: 10 controladores se instruyen en su torre para sustituir a los 14 en servicio. Su formación se reduce de 18 a 6 meses y su salario será una tercera parte del actual".

"Desde principios de julio, los controladores de Jerez ejercieron de instructores de la nueva plantilla en la torre de La Parra, que en total son 13 controladores. Los aprendices debieron completar un periodo de habilitación en el que se familiarizaron con las características específicas del aeródromo y después acreditaron sus conocimientos ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para asumir plenamente la gestión del tráfico".

"El jefe de la torre de Gibraltar, Trevor Hammond, trabajador de NATS, se ha encargado de supervisar este proceso de transición en las torres de Jerez y Sevilla".

***CUATRO VIENTOS**:

LEER NOTICIA: ABC.ES, 28/09/2011

"AENA adjudica a Ferronats el control de la torre de Cuatro Vientos".

"AENA Aeropuertos ha adjudicado a la empresa Ferronats, participada por Ferrovial y NATS (el proveedor británico de servicios de navegación aérea) el servicio de control de torre en el aeropuerto madrileño de Cuatro Vientos, ha informado hoy el gestor aeroportuario".

***VALENCIA:**

VER NOTICIA ADJUNTA: LEVANTE, 07/02/2013

"Los veinte controladores de Manises han pedido el traslado". "El personal del operador privado Ferronats, que actualmente está realizando las prácticas, se hará cargo de la torre antes del verano".

"Los 20 controladores actuales serán sustituidos por 17 de Ferronats. Se trata de personal que se ha formado en escuelas privadas surgidas a raíz del cambio de la legislación, que realizan un curso de formación de alrededor de veinte semanas de formación específica de control de aeródromos, frente a los que se hacían anteriormente en el centro adscrito a la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles (Senasa), de entre 15 y 20 meses de duración".

"El cambio de controladores se deberá hacer de un día para otro, probablemente antes de empezar la campaña de verano, por un problema de las pólizas de seguros".

Los nuevos controladores "low cost" (privados y militares) cobrarán, aproximadamente, 30.000 euros brutos al año.

Los representantes de USCA en Manises ya se han manifestado con respecto a este cambio y lo han considerado "precipitado". Además, han señalado que "ya hemos expresado nuestro sentir a todas las autoridades, porque se trata de un cambio sin precedentes y nunca se ha dado la situación de que un día para otro entre una plantilla nueva".

USCA también ha recordado que "siempre ha coexistido el personal nuevo con gente con una experiencia de 15 ó 20 años, que se hacía cargo de las situaciones de emergencia que pudiera ocurrir".

**** "LA PRIVATIZACIÓN AEROPORTUARIA"***

LEER REPORTAJES ADJUNTOS: ATC MAGAZINE Nº70, Nº 71 Y Nº74

Nº 70: "En medio del frenesí mediático que está suponiendo el proceso de privatización de los aeropuertos en España, ATC Magazine presenta un meticuloso trabajo de investigación sobre este asunto, que analiza con sosiego aspectos tan relevantes como los distintos modelos de gestión que se aplican en el mundo, las diferentes formas de regular las tasas, o el debate sobre la posibilidad de que exista una verdadera competencia en este sector".
http://issuu.com/spanishatcmagazine/docs/n___70_web/17

Nº 71: "Para poder analizar las consecuencias prácticas que la privatización aeroportuaria ha tenido en distintos lugares del mundo, este segundo y último capítulo de la serie que ATC Magazine ha dedicado a este asunto examina a fondo tres casos especialmente relevantes en este tipo de procesos: Canadá, Reino Unido y Estados

Unidos. Por último, el artículo se adentra en el análisis de la gestión de los aeropuertos españoles y en las consecuencias que la privatización podría acarrearles".
http://issuu.com/spanishatcmagazine/docs/n___71_web/25

Nº 74: "El presente artículo trata de presentar un análisis, aderezado con ciertas pinceladas de humor, de todo lo que ocurre y ocurrirá en este llamado proceso de liberalización del control aéreo. Esta primera parte servirá como introducción y realizará además un análisis teórico del asunto, para adentrarse en la segunda parte (que se publicará en el siguiente número de ATC Magazine) en los casos prácticos que ya se han puesto en marcha en Europa, y examinar finalmente el caso español."
http://issuu.com/spanishatcmagazine/docs/atc_num_74_web/19

5) USCA Y LA LIBERALIZACION DE TORRES

"**La falta de formación de los nuevos controladores supone un riesgo actual y futuro**"

En septiembre de 2012 la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) ya denunció la situación que se iba a vivir y producir cuando las torres de control de los 13 aeropuertos españoles pasaran a manos privadas.

USCA centró su denuncia-análisis en cinco puntos:

1.- No se ha respetado el derecho que tiene todo español a quedarse en su puesto de trabajo cuando se cambia de empresa, manteniendo sus condiciones y derechos laborales adquiridos, tal y como queda establecido en el Estatuto de los Trabajadores. Esto conduce a una situación completa de la plantilla de controladores de las torres, de un día para otro, vaciando de personal experimentado dichas dependencias.

2.- Los pasajeros pueden escoger una línea aérea u otra, tomando el consideración cuestiones económicas y de confianza, pero en ningún caso pueden escoger qué controlador o empresa le da separación en un determinado aeropuerto.

3.- El cambio de proveedor se está realizando de forma apresurada. La selección para los cursos de formación se ha realizado en base a la capacidad de afrontar el elevado coste de los mismos, la formación es acelerada e incompleta, los procesos de instrucción en las dependencias se han realizado con calendarios muy cortos, lo que supone un riesgo actual y futuro por las deficiencias derivadas de dicha premura.

4.- Para la instrucción en las torres liberalizadas se ha forzado a todos los controladores de AENA allí destinados a realizar funciones de instructor, en contra de lo establecido en la normativa europea, que establece que la instrucción debe realizar se por controladores debidamente formados y con vocación para la enseñanza, esto, es que decidan voluntariamente realizar labores de instrucción. Algunos controladores han denunciado presiones para aprobar a los candidatos.

5.- El proceso de capacitación de los controladores low cost aprobado por AESA adolece de defectos de forma, que pueden provocar que esos controladores obtengan su

habilitación sin estar debidamente preparados para afrontar todas las situaciones operativas relativas a ese puesto de trabajo.