

SAERCO juega con las vidas de los controladores aéreos, lo que pone en riesgo la seguridad operacional

Madrid, 12 febrero de 2025

En su día el ministerio de Fomento anunció en el Congreso que durante el año 2011 saldrían a concurso la gestión del control aéreo de trece aeropuertos, rompiendo así el monopolio de ENAIRE en la prestación de este servicio en aeródromos españoles. Así ocurrió, en esta primera etapa se liberalizó el servicio de control de aeródromo en las torres de control de 13 aeropuertos, con el siguiente reparto:

LOTE1: Alicante, Valencia, Ibiza, Sabadell.

LOTE2: Sevilla, Jerez, Cuatro Vientos, Vigo, A Coruña y Melilla. Finalmente, Melilla fue excluida del lote.

LOTE3: La Palma, Lanzarote, Fuerteventura,

FerroNATS se hizo con los lotes 1 y 2 y SAERCO con el 3.

El periodo de validez de los contratos para los tres lotes de los lotes terminaría entre noviembre de 2020 y enero de 2022.

Una vez expirado el periodo de validez de este primer concurso, tras una nueva licitación, el Consejo de Administración de Aena aprobó el 30 de junio de 2020 una nueva adjudicación de estos mismos tres lotes por un importe total de 101.894.000 euros. El presupuesto máximo de licitación, impuestos excluidos, fue de 141.628.647,66 euros. Es decir, que los lotes fueron adjudicados con un ahorro medio para AENA de casi el 30% del montante total inicial.

En esta ocasión la distribución de lotes fue; LOTE1 para FerroNATS, SkyWay en la actualidad, y LOTE2 y 3 para SAERCO.

La primera medida que SAERCO implantó en las torres del LOTE2, fue despojar a sus plantillas de las mejoras que el proveedor saliente implementó en todas y cada una de ellas durante el transcurso del primer contrato. Medidas recogidas en los diferentes acuerdos de centro que SAERCO unilateralmente decidió eliminar saltándose la ley, puesto que todas y cada una de las demandas presentadas a este respecto por los controladores de las dependencias han sido ganadas en sede judicial. Esta medida impuesta por la empresa conllevó mermas salariales medias de entre un 20 y 25%.

Años de ardua lucha, puesto que SAERCO recurrió todas las sentencias hasta llegar ante el máximo organismo competente, el Tribunal Supremo, quien finalmente está fallando sistemáticamente a favor de los demandantes. Eso sí, alargando la agonía de forma consciente y gratuita, con el perjuicio económico y el intangible daño personal y familiar que esta situación creó en todos y cada uno de los controladores aéreos que se vieron afectados por la avaricia insaciable de los responsables de esta empresa.

Paralelamente se iniciaba la renovación del III CONVENIO COLECTIVO QUE REGULA LAS RELACIONES LABORALES DE LAS EMPRESAS PROVEEDORAS CIVILES PRIVADOS DE TRANSITO AÉREO DE MERCADO LIBERALIZADO Y SUJETOS A RÉGIMEN CONCESIONAL de fecha julio de 2018.

El proveedor SAERCO, de nuevo, se limitó a dilatar lo máximo posible las negociaciones, si así se pudiera denominar, con cambios de rumbos constantes, actitudes impropias e inadmisibles para profesionales del sector, ausencia de propuestas que hicieran pensar a las otras partes involucradas voluntad de llevar a buen puerto las negociaciones, y ofreciendo subidas irrisorias que más bien eran un insulto que un punto de partida. Esta actitud contrastaba con la del otro proveedor, SkyWay, que mostraba otras con la parte laboral que supondría abordar un paquete de medidas que habría satisfecho, en parte, lo demandado por los trabajadores, es decir, con posibilidades claras de cerrar con acuerdo la negociación.

En este escenario sucesivas huelgas fueron convocadas en las que los servicios mínimos impuestos por los proveedores SAERCO y SKYWAY, derivado de una interpretación torticera de los emitidos por la DGAC en cada una de las convocatorias, nombraban unos servicios mínimos del 100% que conllevaban una afección nula en las operaciones aeroportuarias y, por tanto, cercenando de raíz el derecho fundamental que asiste al trabajador. Tal y como ansiaba SAERCO, el proceso terminó en arbitraje.

La parte sindical, en representación de la masa social asalariada, hastiada esta por la actitud de parte de la patronal representada por la empresa SAERCO, cedió incluso en la elección de quien debía ser la persona mediadora para el proceso. Se inició el arbitraje convocando a las partes a una primera reunión conjunta el día 4 de junio de 2024 en la sede del SIMA.

Tras varios intentos estériles por parte del mediador de llegar a un acuerdo con la parte empresarial SAERCO, y ante la imposibilidad de que esto ocurriera, aun con los otros involucrados en sintonía para ello, el 29 de julio de 2024 el mediador resolvió, procediéndose el 3 de septiembre de 2024 a publicar en boletín oficial del estado la resolución correspondiente. Dicha resolución, en lo que respecta a los trabajadores afectados, recoge mejoras que pone de manifiesto lo injusto de la resolución unilateral de los acuerdos de centro de las dependencias del lote 2 y, por otro lado, supone un incremento en complementos a percibir por el lote 1, lote este que no había disfrutado de mejora alguna en el transcurso de los años.

Pues bien, lejos de aceptar el LAUDO dictaminado por parte de un árbitro de su elección, SAERCO, de nuevo de manera unilateral, dejando al margen a la otra parte de la patronal, procede a recurrirlo en la sede judicial correspondiente. La AUDIENCIA NACIONAL dicta sentencia el 17 de diciembre de 2024. SAERCO recibe un nuevo varapalo.

La Audiencia Nacional concluye que la empresa demandante, Servicios Aeronáuticos, Control y Navegación, S.L. (SAERCO), no está legitimada para la impugnación por ilegalidad de un laudo arbitral en equidad (con valor sustitutivo de Convenio colectivo). Y ello toda vez el art. 165.1.a) LRJS reserva tal legitimación a los sujetos colectivos, habiendo sido dicha legitimación restringida declarada por el Tribunal Constitucional acorde con la Constitución.

Dada la falta de legitimación activa del demandante no se examinan el resto de excepciones procesales (caducidad y falta de acción) ni los argumentos de fondo contenidos en la demanda. Se impone a la parte demandante una multa por temeridad procesal.

SAERCO eleva recurso al TRIBUNAL SUPREMO con el único ánimo de retrasar lo inevitable. Esta sede rechaza el recurso ofreciendo el protocolario derecho a QUEJA.

El pasado 16 de enero de 2025, vía correo electrónico de su presidente Pablo de Miguel, SAERCO pone en conocimiento de los trabajadores su intención de cumplir con el contenido del LAUDO, incorporando los conceptos salariales que correspondan a partir del mes de enero 2025. Parecía el fin de un viacrucis para los trabajadores. Nada más lejos de la realidad.

El 20 de enero de 2025, SAERCO envía escrito a los representantes locales de los trabajadores en la que se les comunica la intención de la empresa de iniciar un procedimiento de modificación sustancial de las condiciones de trabajo - MSCT. Se citan para el 5 de febrero de 2025.

En esta reunión se traslada a los representantes de las personas trabajadoras la imposición de mermas en los salarios, modificación/eliminación de complementos y cambios de afección que, entre otros, supondrán una congelación en la escala salarial puesto que se imponen estándares peregrinos que permitirían a la empresa gestionar la antigüedad de cada controlador, con lo que ello conlleva.

Resulta incomprensible que la razón esgrimida por los representantes de SAERCO para presentar una MSCT sea que “tuvieron un error de calculo en los ingresos” cuando conocían hasta el más mínimo detalle del montante a ingresar desde el 30 de junio de 2020. Prueba demoledora que demuestra que la oferta presentada por SAERCO, ganadora de la licitación en 2020, era una OFERTA TEMERARIA.

¿En qué lugar deja esto a AENA?

La intención de la empresa no es otra que la de repercutir en los controladores el error reconocido.

Los trabajadores de las dependencias de control y AFIS responsabilidad de SAERCO están al borde del colapso. Se sienten perseguidos y acosados por la empresa. Merms salariales, reducción injustificada de plantillas aun con niveles de tráfico récords en los aeropuertos que disparan la carga de trabajo individual, multitud de notificaciones de incidentes con agravantes de fatiga y estrés, así como bajas derivadas por procesos de ansiedad asociados a la persecución referida y continuos cambios de turnos de trabajo por mal dimensionamiento de las plantillas, demuestran este punto.

Abandonados y desamparados por las instituciones destinadas a ser garantes de la seguridad operacional de los aeropuertos; AESA y DGAC, e ignorados por la entidad que mayor interés debería mostrar para evitar estos escenarios en sus aeropuertos; AENA, solo nos queda una pregunta que plantear a los involucrados; **¿hasta cuándo van a mirar para otro lado?**