

EFEMÉRIDES, GOLPES BAJOS Y PUÑALADAS TRAPERAS

El pasado viernes 3 de junio, nos llegaba la triste noticia de la desaparición del que fue uno de los mejores boxeadores de todos los tiempos, Muhammad Alí, también conocido con el nombre de Cassius Clay.

También el pasado viernes 3 de junio, y a través del Boletín Oficial del Estado, AENA nos mandaba a los ATSEP de ENAIRE lo que a primera vista parecía todo un golpe bajo, en forma de licitación para la prestación conjunta de servicios AFIS y **CNS** para el Aeropuerto de Córdoba.

Y es que este hecho, visto casi como un acto inconsciente, sin embargo ha logrado entreabrir la tapa de esa “Caja de Pandora” donde se guarda el futuro “libre mercado de los servicios de Navegación Aérea abierto al mejor, y más barato, postor” en nuestro país. Por primera vez desde la famosa “liberalización de las trece torres” del año 2010, instigada en aquel tiempo como operación de castigo al colectivo de Controladores de Tránsito Aéreo, el pasado día 3 de Junio se sacaba a concurso la prestación conjunta de dos de los Servicios de Navegación Aérea para una Torre AFIS, en un contexto completamente diferente al de aquellos días.

Tras unos primeros días de inquietud, finalmente se hizo pública una corrección de la licitación a través del BOE del pasado día 8 de Junio, corrección que curiosamente solo alcanzó al servicio de NAV, ya que se sigue adelante el con equipamiento, explotación y mantenimiento del servicio COM, dado que la torre del Aeropuerto de Córdoba carece del equipamiento técnico necesario para prestar el servicio AFIS.

A la vista de lo acontecido hasta ahora, y teniendo muy presente que todo sucede por algo, y que generalmente se deja poco margen a la casualidad, nos hacemos las siguientes preguntas:

1.- ¿Como es posible que AENA S.A. pueda sacar adelante una licitación para la prestación de unos servicios de Navegación Aérea en un Aeropuerto de interés general, publicándola incluso en el BOE, sin que en apariencia nadie de la Dirección de ENAIRE estuviera en conocimiento de la misma? Si subimos un peldaño más en el escalafón, este “despiste” sería mucho más grave, ya que el ignorado o desinformado sería el Presidente de ENAIRE, nada menos que un Secretario de Estado del Ministerio de Fomento.

2.- Suponiendo verdadera la primera premisa, ¿como es que se ha incluido en la licitación el servicio CNS si la prestación del mismo en todos los Aeropuertos de la red de AENA esta siendo objeto de negociación a día de hoy? ¿O es que acaso ya no va a ser así, y ya a día de hoy se sabe cuáles son los Aeropuertos de la red de AENA van a quedar fuera de este acuerdo con ENAIRE? ¿Habrán más condiciones restrictivas?

También nos ha llamado poderosamente la atención, el silencio de la Coordinadora Sindical Estatal ante esta situación, que deja entrever una potencial amenaza contra los trabajadores de ENAIRE del servicio CNS. Parecen más interesados en continuar con su particular campaña de desprestigio contra los actuales gestores de ENAIRE que en defender el carácter público de la prestación de sus servicios en la red de Aeropuertos de AENA.

Silencio clamoroso que nos lleva a preguntarnos cuál es el verdadero grado de compromiso de la CSE con los trabajadores de ENAIRE, a los cuales se les niega primero la posibilidad de una representación paritaria en dicho órgano, donde con total seguridad ya se habría debatido esta cuestión, y meses después parece que callan ante el primer aviso de liberalización y subcontratación de los servicios CNS que hasta ahora prestaba ENAIRE en todos los Aeropuertos de la red de AENA.

No deja de resultar paradójico, viniendo de los que se atribuyen precisamente el ser los paladines en la defensa del sector público. Pero es que el clientelismo de los sindicatos más representativos en España “por la gracia de dios y de la ley orgánica de la libertad sindical hecha a su imagen y semejanza” llega hasta este extremo. Actitud que por otra parte no es de extrañar, pues parece que su único afán es engordar el ranking de delegados a nivel nacional, dándoles lo mismo estén donde estén, ya sea en ENAIRE, o en AENA, que en Ineco, Ferrovial, FerroNATS o Saerco. El caso es sumar delegados salgan de donde salgan.

Dijo Platón, mucho antes de que se inventara la aviación, aquello de que: “Nada sucede por casualidad, en el fondo, las cosas tienen su sentido, aunque nosotros no lo entendamos”.

Y casualmente, la semana pasada se firmaba casi de forma agónica, el segundo Convenio Colectivo sectorial que regula las relaciones laborales entre los ANSP privados SAERCO y FerroNATS y su personal controlador. Esta firma no estuvo precisamente exenta de polémica, pues según parece se ha ratificado en contra de la opinión del 80% del colectivo, según algunos medios especializados. Y el actor de esta medida no ha sido otro que CCOO, del que dicen que es el sindicato más representativo designado a dedo “por la gracia de la patronal” en el sector de los ANSP privados. Que cada cual lo entienda como prefiera.

La generalización de los Convenios Sectoriales en nuestro entorno puede sentar un precedente muy peligroso para los trabajadores tanto de ENAIRE como de AENA, una vez finalice la vigencia del actual I Convenio “de grupo” de ambas empresas. Un Convenio Sectorial, en cualquier país de cultura sindical avanzada, es una referencia a la que acogerse en caso de no haber acuerdo entre trabajadores y empresa, ya que garantiza unos mínimos que no comprometen ni a la viabilidad de las empresas ni a sus trabajadores.

Por el contrario, todo indica que en este país el convenio sectorial se ha convertido, merced a nuestros sindicatos más representativos “por la gracia de la LOLS”, en el “santo grial” al que aspiran algunos empresarios, porque por debajo del mismo ya solo se pueden encontrar condiciones laborales más propias del siglo XIX.

Una puede ser por casualidad, pero dos puede ser ya coincidencia. Casualmente o no, el pasado viernes 3 de Junio, este supuesto lustro de tranquilidad que nos había vendido la CSE, se ha esfumado con un golpe de BOE. Sin saber de cierto en qué estado ni en qué términos se esta negociando el acuerdo de prestación de servicios CNS entre ENAIRE y AENA, y ante las señales evidentes que dan los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea privados de estar posicionándose “para algo”, con la firma apresurada del convenio antes citado, mucho nos tememos que en la CSE se piense ya en como utilizar a un colectivo de menos de 600 ATSEP como moneda de cambio para alguna “puñalada traperera”, similar aunque en diferente contexto y contenido, a la que acaban de perpetrar a los controladores aéreos de las empresas privadas.

Pero no, hasta el rabo todo es toro, y al igual que hemos llegado hasta aquí peleando por intentar abrirnos un hueco en los “sagrados órganos de representatividad sindical” de esta nuestra empresa, también lucharemos denodadamente por la defensa de la estabilidad y la calidad de nuestros puestos de trabajo... y hasta que besen la lona por KO.

Terminaremos recordando aquí a Antonio Machín, ya que desde el pasado viernes 3 de Junio, el cielo tiene “un angelito negro” más. Descanse en paz Muhammad Alí.

COMITÉ FEDERAL