

La guerra sin fin de los controladores

En diciembre de 2010, miles de personas se quedaron tiradas sin poder viajar a sus destinos. Las bajas masivas por estrés que dijeron sufrir los controladores aéreos –que ganaban 350.000 euros de media al año–, fueron calificadas como una huelga salvaje y encubierta contra la bajada de sueldo del 39 por ciento. El Gobierno ordenó el cierre militar del espacio aéreo y la declaración del estado de alarma. Hoy, los afectados siguen reclamando que alguien pague por aquello y los controladores ganan, de media, *solo* 183.453 euros al año.

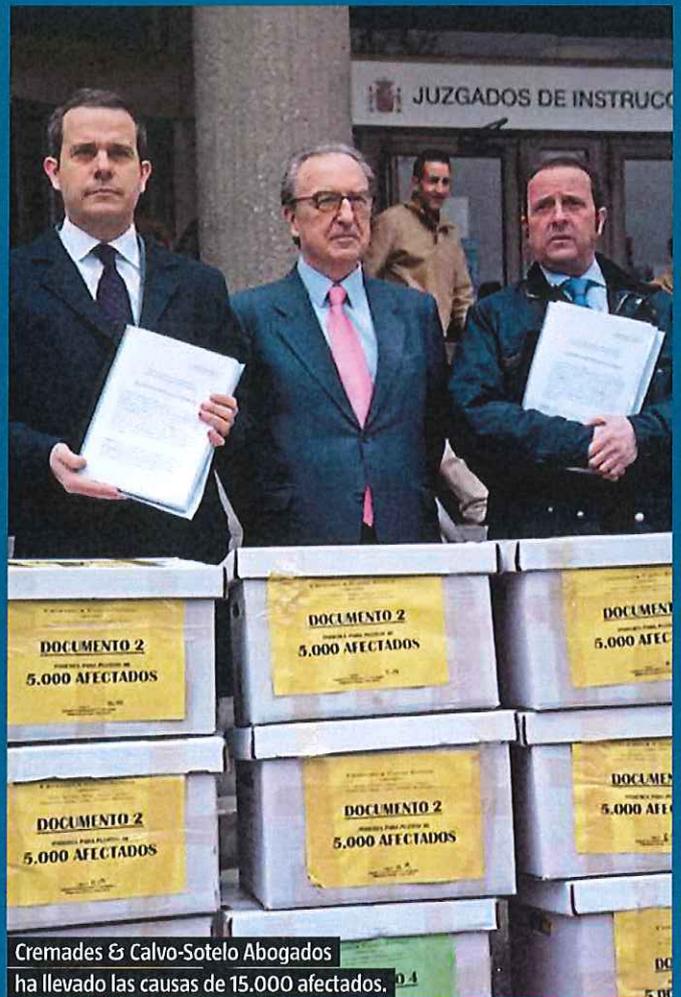
• Esther Ortega



LOS VIAJEROS 12.500 afectados denunciaron a los controladores por la "huelga salvaje". Aún esperan el juicio



Elena Fuente, presidenta de la Asociación de Afectados por el Cierre del Espacio Aéreo.



Cremades & Calvo-Sotelo Abogados ha llevado las causas de 15.000 afectados.

FOTOS: CREMADES & CALVO SOTELO ABOGADOS

Cinco años después, los viajeros afectados siguen luchando por obtener justicia y han denunciado a los controladores. La Asociación de Afectados que preside Elena Fuente ha contado con la defensa de Cremades & Calvo-Sotelo Abogados, bufete con sede en varias ciudades españolas, que representa en este asunto a 12.500 personas.

BATALLA JUDICIAL

"Los tribunales han resuelto que «fue culpa exclusiva de los controladores» y que AENA no pudo evitarlo", explican desde el departamento de Penal de Cremades & Calvo-Sotelo. El procedimiento contencioso administrativo contra AENA se ha dividido en 15.000 recursos: "Han recaído sentencias contradictorias en los 12 juzgados a los que se repartieron los recursos, a pesar de ser idénticos", lamentan desde el bufete. Las pocas indemnizaciones que se han pagado a

los afectados han sido muy bajas, añaden.

Cremades & Calvo-Sotelo encabeza también un procedimiento penal contra los controladores aéreos. "El despacho les reclama daños y perjuicios. Se les acusa de abandonar el servicio público esencial con grave daño para la comunidad. Se trató de una huelga salvaje acordada", consideran. "Doce mil quinientos ciudadanos acudieron de nuevo a nosotros, en este caso, para que los defendiéramos contra los controladores, que en una huelga salvaje y en contra del Código Penal, abandonaron su puesto de trabajo y crearon ese caos. Hay responsabi-

■ En los últimos 5 años, la empresa ha recortado otros 117 millones a los controladores

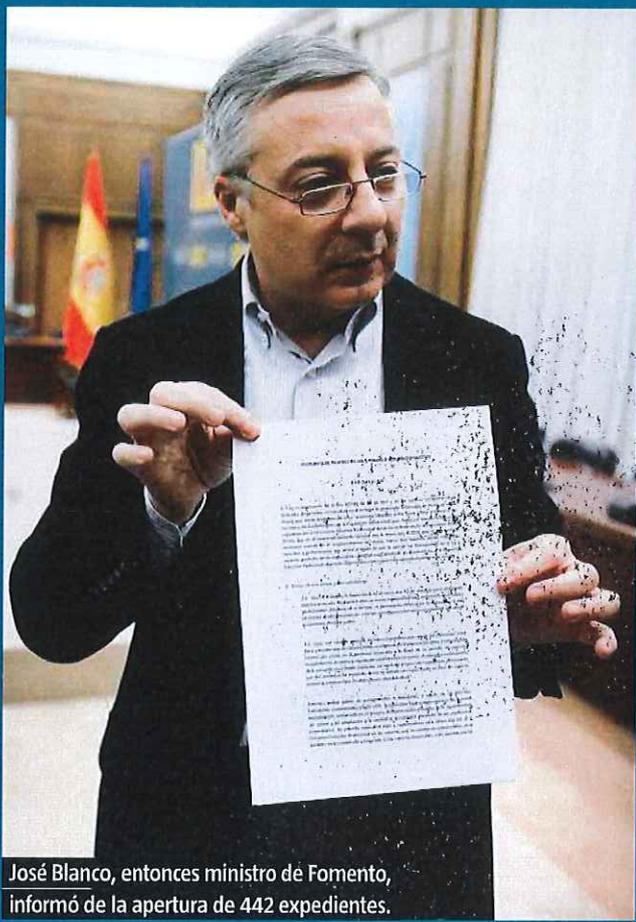
lidad penal para los que estaban en ese momento de servicio", explican.

"Pedimos al Juzgado 3 de Instrucción de Madrid que reclamara los procedimientos penales de los demás juzgados de España para unificar asuntos que eran iguales. Por el juzgado de Madrid han pasado más de diez jueces distintos. Después de tres años y medio, se ha resuelto que cada asunto lo lleve el juzgado correspondiente", detalla el bufete.

En Madrid, donde hay 119 controladores imputados, "y podían ser 16 más", todavía no se sabe cuándo comenzará el juicio oral. Se cumplen casi cinco años de los hechos: "Irónicamente, se trata de un procedimiento abreviado", añaden portavoces de Cremades & Calvo-Sotelo. La causa que se sigue en Baleares está aún en fase de instrucción, según informa Enaire, empresa matriz de AENA.

Los problemas para los controladores no acaban ahí. AENA abrió →

EL GOBIERNO La entidad pública Enaire, matriz de AENA, ha sancionado a 61 controladores por la crisis de 2010



José Blanco, entonces ministro de Fomento, informó de la apertura de 442 expedientes.

CARLOS LUNA

ALBERTE PETTEAVEL

Susana Romero, secretaria de comunicación de la USCA y controladora en Santiago.



LOS CONTROLADORES también pleitean. Han conseguido que veinte jueces determinen que el paro que protagonizaron no fue una huelga

Nos sentimos humillados y ninguneados por AENA y los controladores aéreos. Fue un abuso y sentimos mucha frustración al ver cómo no avanza el proceso. La semana que viene cojo otro avión y el miedo a que me vuelvan a fastidiar está ahí”, explica Elena Fuente, presidenta de la Asociación de Afectados por el Cierre del Espacio Aéreo en diciembre de 2010.

Elena y su familia viajaban aquel día a Fuerteventura para celebrar el cumpleaños de su marido. En mitad del vuelo, el piloto les informó que no podían aterrizar en Canarias ni regresar a Madrid porque había “problemas con los controladores”. Después de pasar media hora “dando vueltas a miles de metros de altura”, les explicaron que había dos opciones para aterrizar: Marruecos y Portugal.

“Nosotros no teníamos ni el pasaporte”, recuerda la afectada. El

avión acabó tomando tierra en el aeropuerto de Faro, al sur de Portugal, y la familia, pasando dos días en un hotel, donde les llegaba la información con cuentagotas. “Nos sentimos secuestrados totalmente. Al volver del viaje, me acerqué a la comisaría pero me dijeron que no procedía denunciar, por lo que me empecé a mover y acabé en la asociación”, recuerda Elena. Como ella y su familia, más de 600.000 personas se vieron afectadas por el conflicto entre AENA y los controladores.

Los problemas habían empezado meses antes y nacían de los sueldos de los controladores aéreos y el intento del Gobierno por recortarlos. Según datos a los que ha tenido acceso **interviú**, la masa salarial autorizada a finales de 2009 alcanzaba los 723 millones de euros anuales y el salario medio de un controlador aéreo español rondaba los 350.000 euros al año. Esta cifra

había ido creciendo año a año de forma exponencial. Si en 1999 los sueldos de los controladores aéreos sumaban unos 143 millones de euros, en 2004 esa cantidad había aumentado hasta los 422 millones.

En 2010 se estaba regulando el segundo convenio colectivo de los controladores. El Gobierno decidió en febrero rebajarles el sueldo un 39,36 por ciento. Y estalló el conflicto. El día 2 de diciembre, 59 de los 62 controladores aéreos que estaban trabajando en el aeropuerto de Madrid alegaron en pocos minutos padecer “incapacidad psicofísica sobrevenida” y dejaron su puesto de trabajo. Lo mismo ocurrió en otros aeropuertos. Cinco mil vuelos tuvieron que ser suspendidos en toda España. La noche siguiente, el Gobierno ordenó la militarización del espacio aéreo y el día 4 declaró el estado de alarma, que se alargó hasta el 15 de enero de 2011.

ALABAJA La masa salarial de los controladores aéreos era de 723 millones en 2009. En el 2014 fue de 408



Los controladores han visto disminuir su sueldo y empeorar sus condiciones laborales.

JUAN MANUEL PRATS

→ un expediente sancionador contra 442 trabajadores. También la Fiscalía inició diligencias, "mientras se resolvían los procedimientos penales. Se iban cerrando a la par", explica Susana Romero, secretaria de Comunicación de la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA). Sesenta y un controladores de Barcelona han sido sancionados y suspendidos de empleo y sueldo durante un mes, lo que propició los paros de este verano: "En ellos se nos negó hasta el derecho a huelga", lamenta Romero. La USCA muestra su preocupación por tener una plantilla envejecida, "con 54 controladores que se jubilan en 2016 y una media de 50 años de edad calculada para el 2017", que trabaja más, dicen, que la media europea.

DECRETAZO

Susana Romero, que además trabaja en el centro de control del aeropuerto de Santiago de Compostela, recuerda que aquel Real

Decreto de 2010 modificaba, para mal, otras condiciones laborales de los controladores. Insiste en que aumentaba la jornada laboral de 1.200 horas ordinarias hasta las 1.750 horas anuales, lo que eliminaba las horas extra: "Había gente que las hacía de forma voluntaria. Había una carencia histórica de controladores y, en vez de contratar a nuevos, se ofertaban horas extra porque les salía más barato. Con el Decreto, quienes las hacían dejaban de cobrarlas", razona Romero. La controladora también destaca otros cambios perjudiciales para ellos: "Se nos reducía el tiempo de descanso sin contar con la legislación europea. No se hicieron estudios previos ni se tuvo en cuenta la Ley de Prevención de Riesgos Laborales".

Tras lo que ellos llamaban el decretazo, se empezaron a producir los primeros retrasos en los aviones. "AENA dice que no hemos superado el número de horas, pero a la vez pide una ampliación del 10 por ciento de la jornada a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que esta rechaza -recuerda indignada-. Hubo correos internos para que se hiciera un nuevo cómputo y no se incluyeran, por ejemplo, las horas que habíamos estado en cursos o de guardia", recuerda la controladora.

La investigación judicial reveló algunos mensajes cruzados entre

los controladores aéreos durante aquellas jornadas tan tensas. El diario *El País* publicó algunos en los que se decían: "El puto país va a petar entero" o "poco a poco vamos a cerrar, vamos a parar en toda España... Nos tratan como esclavos". Eso sí, esos profesionales evitaron pronunciar siempre la palabra huelga.

Después de decenas de denuncias en los juzgados, en 2014, el juez de instrucción de Santiago de Compostela José Antonio Vázquez Taín decretó el archivo de la causa, al concluir que el cierre del espacio aéreo se produjo "por una decisión de AENA". Veinte juzgados más han archivado o sobreesido las causas contra los controladores. Hay 143 de ellos siguen imputados en procedimientos abiertos en Madrid y Baleares.

LOS RECORTES

Los sueldos de los 2.224 controladores, que están negociando un nuevo convenio, se han reducido en casi otro 6 por ciento en los últimos cinco años, lo que ha supuesto un ahorro para la empresa pública de 117 millones de euros. Su masa salarial en 2014 fue de 408 millones. Después de haberse aplicado todos los recortes (los más recientes, basados en conceptos de productividad), un controlador medio gana 183.453 euros al año.

La batalla continúa. Y se utilizan argumentos de todo tipo. En abril, después de que la empresa sancionara a varios controladores aéreos de Barcelona, una asociación profesional le envió una carta en la que le reprochaba "falta de respeto a valores profesionales y de seguridad operacional". Unos días antes, el 24 de marzo, el copiloto de German Wings Andreas Lubitz, con graves problemas psiquiátricos, había estrellado el avión en los Alpes. Murieron 150 personas. Representantes de los controladores aéreos utilizaron su caso como ejemplo de los riesgos pocos días después: "Tampoco vamos a poner en valor la importancia de conocer, respetar e invertir en el factor humano y su relevancia en la seguridad total y última de las operaciones. Desgraciadamente, el último y trágico accidente aéreo ocurrido sobre los Alpes franceses ha dejado bien claro cuáles pueden ser las consecuencias de despreciarlo". ■

✉ estherortega.interviu@grupozeta.es

■ En abril, un grupo de controladores usó el caso del copiloto suicida de los Alpes para alertar contra los recortes