

ENTREVISTA REALIZADA A: **Francisco Martín Pérez**, Brigada del Ejército del Aire, de 47 años de edad, cofundador de AUME y Presidente de SODECTA (Sociedad Española de Control del Tránsito Aéreo) desde el año 2004 al 2006 y desde el año 2009 al 2010.

AUTOR: Rodrigo M. Rico Ríos, estudiante de Máster de Historia Contemporánea de la Universidad Autónoma de Madrid. Miembro de AUME.

“La creación de SODECTA, el germen de AUME”

1)-¿Cuántos años has trabajado como controlador aéreo militar?

15 años.

2)-¿Cuáles son las funciones fundamentales y las condiciones de trabajo de los controladores aéreos?

El controlador aéreo es la persona responsable de proveer de forma segura, ordenada y eficiente las operaciones de aeronaves dentro de su área de responsabilidad, en el aire y en tierra.

El controlador aéreo en el ejército ejerce sus funciones en dependencias de tránsito aéreo aplicando las normas nacionales e internacionales que son iguales para todos los controladores aéreos en el mundo.

El ejercicio de las funciones de controlador aéreo en el ejército se rige según la normativa europea (Cielo Único Europeo), internacional (OACI) y normativa específica militar (que no difiere a penas del resto, solo para ejercicios específicos militares).

El controlador aéreo suele trabajar a turnos, existiendo una directiva en el Ejército del Aire y en la Armada que regula los turnos de trabajo y descanso. En el Ejército de Tierra la especialidad de controlador aéreo es tratado de manera distinta, no siendo una especialidad fundamental como sí ocurre principalmente en el Ejército del Aire.

A lo largo de los últimos años, la profesión de controlador aéreo en el ejército ha sufrido importantes modificaciones en lo que respecta a las condiciones en las que se ejerce esta actividad, principalmente motivado por la unificación normativa a nivel europeo, normativa esta que ha obligado por igual al Ministerio de Defensa como proveedor de servicios de navegación aérea de la misma forma que cualquier otro proveedor civil o militar dentro del ámbito europeo.

3)-¿Qué diferencias encontraréis respecto a las condiciones de trabajo y salario de los controladores aéreos civiles?

Como he indicado en la pregunta anterior, en los últimos años la normativa europea ha obligado al ministerio de defensa a adaptarse sobre todo en los requisitos para ejercer estas funciones. Esto unido a la relevancia que se le ha dado (motivado sobre todo por la actividad de SODECTA y AUME), en cuanto a las condiciones de trabajo (horas de trabajo y descanso) se ha acercado a las de los homólogos civiles. Si existen diferencias obvias en determinados privilegios de los controladores civiles

debido a que estos disponen de un convenio colectivo pactado con la empresa (AENA).

En el aspecto salarial, habría que compararlo por un lado con los controladores aéreos que trabajan para AENA (empresa pública) y aquellos controladores que trabajan para proveedores civiles privados. Estas empresas privadas han empezado a operar en torres de control después de que se produjera la liberalización del servicio de control de aeródromo. Concretamente son 12 torres de control que salieron a concurso en el año 2011 y que actualmente están ya operando.

A continuación te expongo lo que sería una comparativa de salario neto mensual entre un controlador militar (cobra como funcionario de Defensa), los controladores de AENA y los de una empresa privada (FERRONATS o SAERCO), con igual antigüedad y categoría de dependencia de control.

- CONTROLADOR AÉREO DE TORRE DE CONTROL

MILITAR: 1.600 €

AENA: 4.000 €

FERRONATS/SAERCO: 2.700 €

- CONTROLADOR DE APROXIMACIÓN O RUTA (CENTROS DE CONTROL)

MILITAR: 1.600 €

AENA: 6.000 €

FERRONATS/SAERCO: No aplica

Reseñar que el controlador militar, en su graduación más alta (suboficial) podría llegar a cobrar 2.600 €/mes, a parte de algún complemento y el controlador de AENA, en su categoría mayor, podría llegar a los 20.000 €/mes netos. Si se compara con uno de FERRONATS en su categoría más alta, este estaría entorno a los 3.300 €/mes

Las diferencias con los controladores de AENA es considerable, mientras que con los controladores de proveedores privados es menor pero también importante.

4)-¿Cuándo y quiénes comenzasteis a hablar de crear una asociación de controladores militares?

En el 2004, varios controladores del Ejército del Aire y la Armada.

5)-¿Por qué pensasteis que era necesario crear una asociación en defensa de los controladores aéreos militares?

Porque las condiciones de trabajo por entonces, en cuanto a los turnos de trabajo y descanso, no estaba definidas con claridad, dependiendo la organización del jefe de cada unidad. Se realizaban turnos de hasta 36 horas continuadas, durmiendo en un camastro en la torre de control.

Y por otro lado, en el ejército del aire existían y existen 9 bases militares abiertas al tráfico civil. Esto implicaba que el controlador militar prestaba servicio a la aviación civil en aeropuertos como San Javier (Murcia), Badajoz, Valladolid, León,

Salamanca, Torrejón, Albacete y Zaragoza. Miles de aeronaves civiles y millones de pasajeros cuyas operaciones eran gestionadas por controladores militares, sin una licencia de controlador aéreo reconocida para esta función según la Ley de Seguridad Aérea de 2003.

Además, no se disponía de un seguro de responsabilidad de civil que diese cobertura a esta actividad profesional en el ámbito de la aviación civil. Existía un vacío normativo que dejaba en una situación de vulnerabilidad a los controladores aéreos que causaba una gran preocupación.

6)-¿Cuándo se crea definitivamente (Sociedad Española de Control de Tránsito Aéreo (SODECTA)?

En el 2004.

7)- ¿Cuáles fueron las motivaciones personales que te llevaron a buscar formas asociativas y reivindicativas en las FAS?

Estar ejerciendo unas funciones para las cuales no estaba amparado legalmente. Las consecuencias en el caso de incidente o accidente podían ser muy importantes. Las condiciones en cuanto a turnos de trabajo y descanso, distaban mucho de las mismas funciones en el ámbito civil, dónde esta actividad estaba muy regulada por exigencias de normativa europea e internacional.

Por no comentar el aspecto económico. AENA AEROPUERTOS pagaba y paga el servicio de control aéreo que los controladores militares prestaban con su responsabilidad a la aviación civil que operaban en los aeropuertos mencionados, así como en el espacio aéreo de su responsabilidad. Entonces abonaban al Ejército del Aire por cada controlador militar destinado en una torre de control en los aeropuertos relacionados, según algunas fuentes, de hasta 200.000 € anuales. Posteriormente esta cantidad se redujo al coste bruto anual que suponía a defensa un controlador militar más un 12 % en concepto de costes de formación continua.

En resumen, el Ejército del Aire percibía dinero por nuestro trabajo para la aviación civil. Esto, unido a ejercer como de un “pirata” controlador se tratase, con turnos maratonianos y sin normativa alguna en la que ampararnos (licencia de controlador aéreo para la aviación general), fue la motivación principal para despertar la inquietud ante la situación que se vivía día a día, de la cual todos criticaban pero nadie actuaba.

8)- ¿Por qué esta asociación era de los tres ejércitos? ¿También era de las tres escalas?

Como habrás podido ya deducir, la actividad de controlador aéreo se da en los 3 ejércitos. El 90 % en el Ejército del Aire pero también en la Armada y Tierra. En la Armada tenemos la Base Naval de Rota y antes el Príncipe de Asturias, y en Tierra los helipuertos pertenecientes a las FAMET (Colmenar, Betera, Almagro, El Copero y Tenerife).

Cada ejército regula de forma distinta quien ejerce estas funciones. Por norma general son los suboficiales en los tres ejércitos. Sin embargo, hay oficiales, sobre todo en el Ejército del Aire, que tienen licencia de controlador y algunas dependencias (Centros de Control) realizan algunos turnos de servicio para mantener la habilitación.

9)- Las condiciones laborales tan duras, sin licencia y mal remuneradas que comentas también existían en los 90, en los 80, en los 70,...incluso eran peores. ¿Qué elementos objetivos o estructurales novedosos hicieron favorable la creación de SODECTA en la década del 2000? ¿Cuáles eran las condiciones nuevas en la sociedad o en las FAS respecto a épocas anteriores que ayudaron a la creación de SODECTA?

No considero que estuviésemos en unas condiciones “duras” tal y como se suele entender este calificativo. Sí se podría afirmar que la actividad de controlador aéreo, no estaba debidamente regulada, reconocida y en comparación con otros colectivos de profesionales que desempeñaban idéntica labor, mucho peor remuneradas.

En el caso específico de los controladores aéreos militares, la implementación del cielo único europeo, concretamente la ESARR 5 (Requisitos Normativo de Seguridad Europeo para controladores aéreos) definía cuales eran los requisitos que debían de cumplir los controladores aéreos, civiles y militares, para la provisión de servicios a la aviación aérea general. A su vez, La Ley de Seguridad Aérea de 2003, estableció un nuevo ámbito de responsabilidades para la aviación general, otorgando al Ministerio de Fomento toda la responsabilidad en tiempos de paz.

El nuevo marco normativo europeo al que inexorablemente se estaba encaminando la profesión de controlador aéreo, independientemente dentro del ámbito (civil o militar) que se ejerciera, el importante incremento de tráfico civil y la falta de adaptación en tiempo a estas circunstancias, provocó una inquietud y preocupación que comenzó a hacerse más latente a partir del año 2000 en los controladores militares.

El Tribunal Constitucional ya había sentenciado que los militares sí podíamos asociarnos, lo cual posibilitó que la inquietud de muchos, en un entorno muy concreto, tuviera su expresión en la formación de SODECTA.

En aquellos años la eclosión de páginas web especializadas, de foros de opinión, facilitaron la comunicación y el intercambio de opiniones a todos los ciudadanos, y como no también a los “ciudadanos militares”, cada vez más preocupados e interesados sobre esta actividad en España y sobre todo en Europa.

En la sociedad de la comunicación era inevitable que una actividad tan especializada y que tendía a estar cada vez más regulada, los acontecimientos que se estaban dando no podían pasar inadvertidos para este colectivo. Las condiciones nuevas en las FAS no eran distintas a la del resto de la sociedad, el “ciudadano militar” forma parte de la sociedad, antes, ahora y mañana. Si la sociedad evoluciona el “ciudadano militar” también evoluciona y se adapta a nuevas épocas, circunstancias, retos, experiencias, objetivos. El “ciudadano militar”, el controlador militar, también quería adaptarse al nuevo marco normativo y de derechos.

La comunicación de inquietudes en el ámbito militar era compleja, y no siempre era bien acogidas. El Tribunal Constitucional facilitó una herramienta útil que permitió la creación de una plataforma asociativa.

10)-¿Qué influencia tuvo en la voluntad de crear una asociación el que existieran sindicatos de controladores aéreos civiles?

La influencia fue positiva pero desde el aspecto negativo. Me explico.

El sindicato de controladores civiles (USCA), jamás nos ha apoyado, más bien todo lo contrario. Para los controladores civiles nosotros éramos (ya menos) unos “apestados”. Un enemigo al que hay que combatir, difamar, desprestigiar, etc... Fueron números los insultos que recibimos por parte de ellos cuando públicamente manifestábamos que queríamos la misma licencia que ellos tenían para ejercer las mismas funciones que ellos prestaban a la aviación civil. Queríamos estar amparados con una licencia de controlador válida para controlar la aviación civil, y que por entonces la única licencia era la que expedía el ministerio de fomento.

USCA vio nuestras demandas como un peligro para su profesión. Ellos controlaban toda la actividad de su profesión en AENA. La existencia de otros controladores con la misma licencia, la identificaban como potencial peligro de entrada en AENA por parte de controladores provenientes del ejército. Por este motivo, el desprestigio de los controladores civiles hacia los militares fue una constante. Estos se apoyaban en su gran capacidad de difundir libremente en los medios y aquellos círculos de la administración y políticos, que los controladores militares eran unos inútiles de solemnidad que no merecíamos la más mínima credibilidad. El controlador militar estaba totalmente atado de pies y manos sin poder defenderse hasta que apareció SODECTA.

El sindicato USCA fue un acicate y un incentivo para trabajar con más ahínco por aquellos que creíamos era justo y necesario.

11)-¿Qué influencia tuvo en la creación de SODECTA la existencia de asociaciones y sindicatos en la Guardia Civil y en la Policía Nacional? ¿Tuvo influencia el mundo sindical civil?

Tuvo influencia la existencia de AUGC (mi hermano es GC y me informo de la existencia de esta asociación y que tenía cobertura jurídica) . Fueron representantes de la dirección de AUGC a los que, después de mucho buscar, me dirigí con el fin de encontrar una aseguradora que nos cubriese la defensa legal en el desempeño de nuestras funciones. Me remitieron a Mariano Casado, y aquí fue donde empezó todo a caminar “de verdad”. Lo que había sido hasta entonces una búsqueda inútil de aseguradora en aseguradora, de bufete en bufete de abogado, después de una conversación telefónica, en cuestión de 30 minutos, tuvimos un seguro de defensa legal (indemnización incluida) con ARAG, para después cerrar un acuerdo más amplio que Mariano Casado suscribió de forma desinteresada, sin reflejar ninguna cuantía económica. Le promovió solo su inquietud por ayudarnos en los inicios.

No hubo influencia del mundo sindical civil. Nuestras pretensiones no era la búsqueda de ciertos derechos que amparan los sindicatos civiles. Nosotros queríamos cuatro cosas y fuimos directamente a por ellas. No existía una simpatía especial hacia el ámbito sindical civil, asumíamos ser militares pero sí con derechos asociativos ya reconocidos. Y ante esto último nos agarramos para conseguir nuestras metas.

12)-¿Crees que el fin de la “mili” obligatoria, la profesionalización de los militares y la conversión de las FAS en una administración pública más, favoreció vuestra posición en defensa de la legalización del asociacionismo profesional ya que éste sí era legal en las demás administraciones públicas?

Si favoreció. Era un camino natural que tenía que llegar antes o después. Los obstáculos eran enormes por que había que cambiar de mentalidad a mandos, políticos e incluso de la sociedad. Finalmente la gran labor de la dirección de AUME está posibilitando el objetivo.

13)-¿Quiénes comienzan la andadura de SODECTA y en qué año? ¿Cómo hacíais para crecer el número de socios?

La idea surgió en 2003 por parte de 5 suboficiales controladores del Ejército del Aire a los que se unieron 3 suboficiales de la Armada.

Principalmente se creció mediante el boca a boca, la llamada de teléfono directa a los centros y torres de control y la labor en algunas dependencias de control de personas preocupadas y que animaron a afiliarse a otros compañeros. Después, tras comenzar en aparecer en medios de comunicación y algunos foros de internet, se consolidó el número de socios hasta más de 200 controladores militares. En activo éramos unos 250 controladores.

14)-¿Cómo pudisteis hacer captación en un ambiente tan hostil al asociacionismo como el militar? ¿Qué métodos utilizabais para sumar socios y colaboradores?

Sin miedos y hablando con claridad y transparencia. Promover que las condiciones en las que se prestaba el servicio de control aéreo tenían que mejorar consiguiendo una mejora al amparo de la promulgación de normas reguladoras.

Por mi parte aprovechaba desde mi función de controlador aéreo para llamar por teléfono a las distintas torres y centros de control para hablar con otros compañeros, explicarles que era SODECTA, hablar sobre las condiciones en las que estamos y las reivindicaciones. Es decir, yo junto a otros compañeros hacíamos numerosas varias rondas de llamadas para establecer y conservar contacto con otros compañeros. Así fuimos construyendo y consolidando la asociación.

15)-¿Cuáles son sus objetivos fundamentales?

Según los estatutos son estos:

1.- Se establece como fin fundamental de esta asociación, todas aquellas actividades y estudios que vayan encaminados a la consecución de los más altos niveles de seguridad de tránsito aéreo.

2.- Ayudar a mantener entre sus asociados el nivel adecuado de conocimientos necesarios para ejercer la profesión de control de circulación aérea.

3.- Mantener entre sus asociados los lazos de unión y compañerismo.

4.- Facilitar a los asociados cualquier tipo de documentación o actualización de la legislación vigente

5.- Estimular, facilitar y hacer posible el desarrollo de todo tipo de inquietudes y actividades intelectuales, culturales y sociales.

6.- Facilitar la defensa de los derechos y legítimos intereses sociales y profesionales de sus asociados utilizando siempre los medios legalmente establecidos, con renuncia expresa a la estructura, organización y actividad sindicales (huelga, convenio colectivo y conflicto colectivo).

7.- Atender a las necesidades de aquellos asociados que lo precisen.

8.- Mantener informado a sus asociados de todas las cuestiones relacionadas con estos "FINES" o que puedan resultar de interés para ellos, mediante su revista electrónica página Web.

9.- Facilitar el establecimiento de relaciones internacionales con el fin de intercambiar información estudio y experiencias en materias de circulación de tránsito aéreo con otras asociaciones o organismo internacionales.

16)-¿Qué relación tiene la creación de SODECTA con la creación de AUME?

Pues podríamos decir que SODECTA fue la "semilla" y AUME el "fruto". Jorge Bravo, por entonces controlador aéreo en Colmenar (FAMET), se acercó a SODECTA para colaborar y posteriormente trasladar la inquietud de la necesidad de crear una asociación que aglutinase a todos los miembros de las FAS. Al mismo tiempo, facilitó notoriamente, el que Mariano Casado fuese ya el asesor legal de SODECTA.

17)-¿Qué elementos crees favorecieron a la creación de AUME?

La principal la inquietud de personas como Jorge Bravo y Alberto Díaz. A continuación la existencia de SODECTA, que aglutinaba a un grupo de militares preocupados por su situación profesional en el ejército. La inquietud y forma directa de actuar por parte de SODECTA, despertó en otros militares la posibilidad de trasponer a otros ámbitos de la profesión militar, y la manifestación de las inquietudes de una forma más organizada.

También comentar que en las esferas políticas y sindicales, surgieron voces que consideraban necesario la aparición de asociaciones militares. La gran ayuda de Mariano Casado y el apoyo en los inicios de la AUGC, motivo la toma de contactos para empezar a poner la semilla de algo que algún día podría florecer. Y floreció.

18)-¿No es suficiente con los mecanismos de conducto reglamentario o las vías para elevar quejas, iniciativas y propuestas para mejorar las condiciones laborales?

Entonces no lo era por que no existían o eran insuficientes. Desde el inicio de SODECTA, los gobiernos comenzaron una amplio desarrollo de normativa para que los militares pudieran trasladar sus inquietudes hacia el mando. Ahora si existen mejores mecanismos. Hemos pasado de paleolítico a la historia contemporánea en apenas unos años. Y aún queda mucho por hacer y sobre todo afianzar.

19)-¿Cuál fue el primer paso para constituir AUME?

Reunirnos 5 individuos junto con Mariano y tomar la decisión de crear unos estatutos e inscribirla en registro de asociaciones.

20)-¿Cuántos eráis al principio en AUME y de qué escalas y ejércitos?

Nada más comenzar formaban parte de AUME todos los socios de SODECTA, suboficiales. Después en seguida empezaron a asociarse miembros de los tres ejércitos y de las tres escalas.

21)-¿Cómo hicisteis para divulgar la existencia de AUME y aumentar el número de socios? ¿En el crecimiento asociativo funcionó el boca a boca o fueron los medios de comunicación?

El boca a boca, medios de comunicación, la página web, etc... lo que hiciera falta.

22)-Aunque en los estatutos viene una definición de los objetivos de AUME, ¿cómo definirías los objetivos iniciales con los que arrancasteis? ¿se mantienen esos objetivos o tenéis otra visión?

Crear una plataforma que sirviese de apoyo a todas aquellas personas inquietas que pensábamos que era necesario establecer cauces para trasladar problemas, opiniones hacia "arriba". Abrir las puertas a la opinión de sus miembros. Los objetivos se mantienen y la visión es más amplia.

23)-¿Qué tipo de resistencias han encontrado a la creación de SODECTA y AUME? ¿Y a su crecimiento en el ejército?

Sobre todo al mando y poca voluntad política al inicio. Mucho miedo al establishment militar y a que las cosas cambien.

24)-¿Cuáles han sido los casos de represión más importantes que han sufrido los dirigentes de SODECTA?

Pues en mi persona, siendo presidente, 50 días de privación de libertad.

25)-¿En que se basó tu arresto por falta grave? ¿Cómo afectó aquello al desarrollo de SODECTA y al asociacionismo profesional en general?

Porque como presidente de SODECTA escribí una carta a varias instituciones, entre ellas al Colegio Oficial de Pilotos, en la cual manifestaba nuestra preocupación por estar desempeñando una actividad sin una licencia reconocida y una norma que regule la actividad en cuanto a turnos de trabajo y descanso, y que en consecuencia podían verse afectadas la seguridad de las operaciones aéreas. Según la sanción, por desvelar datos que por mi condición de militar conocía. En la carta no constaba ningún dato ni información delicada. Lo que se expresaba era de conocimiento y alcance público.

La sanción fue impuesta, cumplida y recurrida. Tras 2 años, y la gran labor de Asercivil (los abogados Mariano Casado y Lola), el Tribunal Supremo sentenció a mi favor. Afectó de forma positiva. Hubo bastante apoyo y sirvió como impulso para la creación de AUME y dar más a conocer la problemática de controladores en el ejército y las inquietudes dentro del ejército.

26)- ¿Ayuda la expansión del asociacionismo a asentar la profesionalización de las Fuerzas Armadas y el abandono de mentalidades que provengan de modelos de ejércitos previos? ¿Por qué?

Indudablemente. Las FAS ya están suficientemente profesionalizadas. Lo que se fomenta sobre todo, es que la concepción de las FAS, que hasta hace poco se ha venido teniendo de cara al resto de la sociedad, sea más abierta y transparente. Escuchar a aquellos que forman parte de las FAS por cauces regulados, de forma transversal, siempre ayudará a integrar la sociedad dentro del ejército y viceversa.

Muchísimas gracias por tu colaboración y te deseamos a ti y a SODECTA y AUME el mayor de los éxitos en sus luchas.

10 de septiembre de 2014