



# Las privatizaciones de France Telecom y Aena. Suicidios y similitudes espeluznantes.

SINDICATO PROFESIONAL INDEPENDIENTE  
DE CONTROLADORES AÉREOS

27 de abril de 2011. Un trabajador de France Telecom/Orange murió tras quemarse vivo a la entrada del trabajo en Merignac. Casado y padre de 4 hijos llevaba trabajando para la empresa 30 años.

14 de julio de 2009. Un trabajador de 52 años de France Telecom se quitó la vida en Marsella, dejando una nota de suicidio.

29 de agosto de 2009. Un técnico de France Telecom de 53 años y padre de tres hijos se quitó la vida en Lannion, Bretaña.

Agosto de 2009. Un trabajador de France Telecom de 28 años de edad fue encontrado muerto en su garaje de Besançon. Había dejado una nota a su novia.

11 de septiembre de 2009. Una trabajadora de France Telecom, de 32 años de edad y antigua estudiante de derecho, saltó desde la ventana de su oficina en el cuarto piso de un edificio en París. Sus compañeros la vieron agonizar en la calle y murió pocas horas después en el hospital.

16 de octubre de 2009. Un trabajador de France Telecom se ahorcó el jueves en su casa de Bretaña. Tenía 48 años y era ingeniero. Estaba de baja médica por recomendación del médico de la empresa.

Otro trabajador de la misma empresa, de 51 años de edad, murió al lanzarse por un puente en Los Alpes.

Estos pocos ejemplos son tan sólo una pequeña muestra de lo que está pasando en la privatizada France Telecom. En el año 2000 hubo 28 suicidios, 29 trabajadores se suicidaron el año 2002 y otros 22 en 2003. En los años 2008 y 2009 se notificaron más de 30 suicidios y en 2010 se quitaron la vida al menos 23 empleados. A esto hay que sumar muchos otros intentos de suicidio, como el del trabajador de Troyes al este de París, de 49 años de edad, que se clavó un cuchillo en el estómago al grito de “ya estoy harto de gilipolleces”, durante una reunión en la que se le notificó que era trasladado. O el de una empleada que cuando se enteró de su traslado se intentó suicidar a base de barbitúricos.

Muchas de las notas de suicidio culpaban a las decisiones de gestión y al estrés del trabajo: “me siento indefenso y enfadado con asuntos del trabajo”, “el exceso de trabajo tiene la culpa”, “hay una gestión mediante el terror”, “he decidido suicidarme esta noche... no puedo soportar la nueva reorganización”, “cometo suicidio debido a mi trabajo en France Telecom; esa es la única razón”.

France Telecom fue privatizada en 1997 aunque el gobierno francés siguió siendo el máximo accionista. Desde la privatización unos 40.000 puestos de trabajo han sido eliminados. Un informe oficial encontró que existía un plan que comenzó en 2006 para reducir la dotación de personal de la empresa en 22.000 trabajadores en dos años; la dirección de la empresa pagaba entre el 15 y el 40% del sueldo de sus ejecutivos en función de la cantidad de empleados que abandonaban la empresa, si no lo conseguían no lo cobraban. La manera

de conseguir este objetivo iba desde someter a estrés deliberado a los trabajadores, constantes cambios de departamento y lugar de trabajo, así como correos electrónicos alentando a los empleados a jubilarse.

## **¿QUÉ ALEGABA FRANCE TELECOM?**

Varias cuestiones:

- Que es demasiado simplista afirmar que existe relación causa-efecto entre las muertes de los trabajadores y los asuntos laborales.
- Que existen varios factores implicados, en vez de un único problema.
- Que la tasa de suicidios no es inusual estadísticamente para una empresa de 100.000 trabajadores.
- Que la tasa de suicidios está acorde con las estadísticas nacionales al respecto.
- Que no ha habido un incremento súbito en la tasa de suicidios.
- Que la mayoría de los suicidios son inducidos por causas personales, no profesionales.
- Que la empresa tiene que adecuarse a los tiempos que corren y que una reestructuración es inevitable, suponiendo cambios de trabajo y traslados forzados.
- Uno no puede hablar de una política de acoso moral, cada suicidio debe ser puesto en contexto.

## **¿QUÉ DICEN LOS TRABAJADORES Y LOS SINDICATOS FRANCESES AL RESPECTO?**

Pues que existía presión sobre muchos empleados para que se marcharan o aceptaran nuevas condiciones de trabajo (mucho peores, se sobreentiende). "En un momento dado hubo la intención de crear una sensación de frustración para que los empleados se fueran. El problema es que funcionó demasiado bien...", dijo un abogado de uno de los sindicatos.

Asimismo representantes de los sindicatos culparon de la situación a recortes por reestructuración que obligaron a muchos empleados a cambiar de ocupación repetidas veces, a presiones extremas, a acoso y a métodos de gestión duros e inadecuados que empeoraron desde la privatización. "De un día al otro, se les anuncia a los trabajadores que deben mudarse a un puesto que está a 50 o 100 kilómetros del anterior", explicaba un representante sindical. Otro programa obligaba a ciertos cargos intermedios a cambiar de puesto cada tres años "está inspirado en el ejército, para evitar que los jefes se encariñen con sus empleados y se opongan a las reducciones de personal o a los cambios de ubicación".

Una presión inacabable para aumentar la eficiencia causa trastornos emocionales entre los trabajadores, especialmente entre los más antiguos, provenientes de cuando France Telecom era una empresa pública "esta es una empresa que sólo piensa en ganar dinero. Los empleados estaban acostumbrados a trabajar de otra manera". Los trabajadores se quejaban de que el clima había empeorado desde la privatización; algunos se quejaban de divorcios, de rupturas familiares y de tener que vender sus casas debido a cambios de trabajo aleatorios.

Uno de los sindicatos dijo que el trabajador que se quemó vivo en Merignac había tenido que enfrentarse a frecuentes cambios de trabajo lo que provocó que incluso tuviera que vender su casa. Había escrito cartas a los jefes en varias ocasiones y no le habían contestado. Todo ello después de llevar trabajando para la empresa 30 años.

## **INVESTIGACIONES SOBRE LOS SUICIDIOS EN FRANCE TELECOM**

En noviembre de 2009 un tribunal descubrió que la política de gestión podría generar acoso. Un informe de Inspectores de Trabajo de febrero de 2010 identificó que métodos de gestión "patogénicos" fueron aplicados con la intención de minar la moral de los trabajadores y conseguir el objetivo de reducción de 22.000 puestos de trabajo entre 2006 y 2008.

Describía los métodos de gestión como característicos del acoso y provocadores de graves daños para la salud de los trabajadores.

Un informe provisional presentado a empresa y sindicatos decía: "el resultado es una lista de recomendaciones que incluyen un alejamiento de lo que ha sido llamado «Estilo de gestión de confrontación cargado de testosterona, adoptado aparentemente por los altos ejecutivos de France Telecom después de ver la película 'Wall Street' demasiadas veces». También recomendaba que el hinchado departamento de recursos humanos fuera reducido y hecho más transparente, más responsable y más accesible. Aún más, el informe decía que France Telecom debía imponer una moratoria en cualquier otro ejercicio de reorganización, debía proporcionar un sistema de seguimiento de los "factores de riesgo psicológico" y debía desplegar un equipo de "mediadores" para trabajar junto con el personal que hubiera sido trasladado por los programas de gestión de cambios de la empresa de telecomunicaciones".

El 9 de abril de 2010, según informes de los medios, un magistrado de investigación fue designado para investigar los más de 30 (¿?) suicidios que han ocurrido entre los trabajadores de France Telecom.

## **CAMBIOS EN EL EQUIPO DE GESTIÓN DE FRANCE TELECOM**

En noviembre de 2009 dimitió Pierre-Louis Wenes considerado por los trabajadores el responsable de la situación. Su función había sido llevar a cabo una drástica disminución de costes lo que le había llevado a tener el mote de "asesino de costes" (Cost Killer). Había dicho que los suicidios afectaban sólo "a un pequeño puñado" de empleados que no se podían adaptar y que la situación "no era tan mala". En febrero de 2010, el presidente de la empresa, Didier Lombard, también abandonaba el puesto.

El nuevo director de la empresa Stéphane Richard modificó las condiciones de trabajo. En todo caso durante 2010 se suicidaron otros 25 trabajadores más. "Esta violencia social se paró con Richard. Pero pasará mucho tiempo hasta que se reconstruya la empresa por completo. La anterior etapa ha dejado huellas en los trabajadores y lo que ha pasado hoy es una prueba", explica un sindicalista.

Desde 2010 la empresa hace un seguimiento de unos 2.500 empleados que se consideran con factores de riesgo y establece "conferencias sanitarias trimestrales" para evitar suicidios.

## **2ª Parte**

Las jugosas privatizaciones están detrás del telón. Intereses económicos astronómicos entran en juego y la vida de las personas no vale nada en comparación.

## **SIN TENER PRESENTE LA PRIVATIZACIÓN DE AENA, NO SE PUEDE ENTENDER EL CONFLICTO DE LOS CONTROLADORES AÉREOS**

El "problema" que tenía France Telecom después de su privatización y que tiene ahora AENA es el mismo: trabajadores que llevan muchos años en la empresa y eso significa derechos adquiridos, contratos fijos y sueldos elevados a causa de la antigüedad y pactos anteriores. En cambio las nuevas contrataciones tanto en France Telecom como en AENA se podrán atener al ideal empresarial del mundo globalizado: contratos-basura temporales, aceptación de condiciones de trabajo tiránicas y sueldos de miseria bajo amenaza de no renovación. ¡Bienvenidos a la plantación global!

Tanto AENA como las Loterías están siendo privatizadas. Ambas empresas son enormemente rentables, ¿por qué privatizarlas entonces cuando suponen unos ingresos muy necesarios para el Estado?. La respuesta a esta pregunta hay que buscarla haciendo una nueva pregunta ¿quién se beneficia de la privatización?. Ningún empresario privado querría

quedarse con una empresa pública privatizada que no fuera a darle beneficios, y cuantos más mejor.

El día 12 de enero de 2010 el Ministro de Fomento, José Blanco, en plena campaña de descrédito a los controladores aéreos, en una comparecencia en el Congreso de los Diputados afirmó que se crearía la sociedad estatal AENA Aeropuertos SA, en la que se daría entrada al capital privado en un porcentaje que no superaría el 30% del accionariado. La realidad es que la entrada de capital privado en Aena es del 49% y no del 30% como dijo el Ministro en sede parlamentaria. Pero donde está la gran tajada es en las dos joyas de la corona: Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Se privatizan ambos al 100%. El 90'05% del capital de las sociedades gestoras pasará a empresas interesadas y el 9'95% restante quedará en manos de Aena Aeropuertos. No es ninguna casualidad que las empresas interesadas tengan que hacer su oferta como máximo hasta finales de octubre y que el concurso se adjudique a finales de noviembre, recuerde el lector que las elecciones generales (las generalísimas) han sido anticipadas para el 20 de noviembre.

El pago inicial por Madrid-Barajas será de 3.700 millones y luego 150 millones anuales, en el caso de Barcelona-El Prat será de 1.600 más 80 millones anuales. Para que nos hagamos una idea de lo que representan estas cifras en comparación con el valor de los aeropuertos tenemos que recordar que el Plan Barajas de ampliación llevado a cabo en los últimos años ha supuesto un coste de 6.300 millones de Euros y la ampliación de El Prat otros 5.000 millones. Otra cifra a tener en cuenta es que el aeropuerto de Madrid-Barajas genera anualmente un 10% del PIB de toda la Comunidad de Madrid, es decir, unos 12.000 millones de Euros.

Y tan sólo una cifra sobre las Loterías: la valoración del gobierno del 30% que se privatiza es de 5.000 millones de €, anualmente generan 12.000 millones de € de beneficios para el Estado.

Repetimos ¿quién se beneficia de las privatizaciones?.

## **AENA AEROPUERTOS S.A.**

Por orden ministerial del Ministerio de Fomento de 7 de junio de 2011 se crea Aena Aeropuertos S.A. A dicha empresa mercantil se le atribuyen una serie de funciones y obligaciones que ya venía ejerciendo Aena (pública).

Según establece dicha orden ministerial: "La sociedad mercantil estatal «Aena Aeropuertos, S.A.», comenzará a ejercer de manera efectiva su objeto social con efectos 8 de junio de 2011, fecha a partir de la cual la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) dejará de realizar la actividad de gestión aeroportuaria".

A propuesta del Ministerio de Fomento el Sr. Juan Ignacio Lema Devesa, actual Presidente de Aena (pública), es nombrado Consejero de Aena Aeropuertos S.A., ostentando los cargos de Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado. Así que tenemos al Sr. Lema Devesa en la parte pública y privada al mismo tiempo. Nos preguntamos si cobra de ambas partes al mismo tiempo, lo cual supondría un jugoso aumento de sueldo en caso de ser así, también nos preguntamos si existe algún tipo de incompatibilidad al respecto y por último nos hacemos la pregunta de si el Sr. Lema Devesa no tenía un interés muy personal desde el principio en la privatización de Aena, ya que ahora figura como jefe máximo en ambas partes, pública y privada. Recordemos que este individuo, que además es nuestro jefe, ha sido uno de los máximos calumniadores del colectivo. No tenemos respuesta a esas preguntas. En todo caso nos gustaría mucho saber cuáles son los sueldos del Sr. Lema Devesa (al igual que se airearon los "supuestos" sueldos de los controladores). Por el momento transcribimos un párrafo de la Ley de Incompatibilidades y que sea el lector el que juzgue por sí mismo:

"Ley 20/1982 de Incompatibilidades en el sector público.

Artículo 3. El ejercicio de la función pública será absolutamente incompatible con las siguientes actividades privadas:

A) El asesoramiento o la pertenencia a Consejo de Administración de Empresas privadas siempre que la actividad de las mismas esté directamente relacionada con las que desarrolle el Organismo en el que preste sus servicios el funcionario”.

## **AUMENTAR LOS INGRESOS PARA LAS EMPRESAS PRIVADAS**

Los ingresos de los aeropuertos vienen principalmente de dos fuentes: las tasas aéreas y las tiendas.

Posiblemente la cuestión de las tasas aéreas sea de lo más escandaloso y descarado que ha ocurrido en los últimos tiempos. Las tasas de aproximación las cobrarán las empresas privadas junto con las tasas de aeropuertos: el servicio de aproximación lo proporcionará la Aena pública y los gastos de este servicio recaerán en la parte pública, pero las empresas privadas cobrarán tanto por la aproximación (que no prestarán) como por el servicio de aeródromo.

Esta cuestión está recogida en la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. Dice textualmente en la página 105833:

“En los aeropuertos en los que conforme a lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley 9/2010, no se preste por Aena (nota: parte pública) el servicio de tránsito aéreo de aeródromo, en lugar de abonarse la tasa de aproximación, la cuantía de la citada tasa se integrará en la tasa de aterrizaje, incrementándose ésta en el mismo importe en que viniera exigiéndose”.

Es decir, la tasa de aterrizaje (aeródromo) y la de aproximación quedan integradas en una sola, desaparece como tal la tasa de aproximación para los aeropuertos privatizados, pero el importe de la “desaparecida” tasa de aproximación sí que se incrementa en la tasa de aterrizaje en el mismo importe que viniera exigiéndose. Es escandaloso y supone un agravio a la parte pública: los controladores que presten el servicio de aproximación serán los de la Aena pública, los costes del servicio recaerán en la parte pública, pero los que se lleven el rendimiento, limpio y sin costes, de la tasa de aproximación serán las empresas privadas. Que el lector juzgue por sí mismo.

Por otro lado, la otra fuente de ingresos principal es las tiendas de los aeropuertos. Las tiendas mueven anualmente unos 600 millones de Euros. Con la privatización se fuerza a las empresas que tienen actualmente una concesión con Aena (pública) a transformarla en un contrato de arrendamiento con Aena Aeropuertos. A quien no lo acepte se le rescindirá unilateralmente la relación y perderá la fianza entregada (un año de importe de la concesión), tendrá que asumir todos los costes de demolición y las indemnizaciones a sus empleados por el despido.

## **REDUCIR LOS COSTES PARA LAS EMPRESAS PRIVADAS**

Aquí es donde entramos en juego los controladores aéreos. En el caso de France Telecom nos encontramos que la empresa fue privatizada primero y luego se planteó la reducción de plantilla. En Aena el trabajo sucio con los controladores lo han empezado las marionetas políticas antes de la privatización. Dicen que la experiencia es un grado y han tomado nota de lo ocurrido en France Telecom, lo cual no es que les importe en absoluto, lo que pasa es que simplemente les da un poco de mala imagen y es más “limpio” hacerlo de otro modo. En Aena se anticiparon para que fuera la parte pública la que empezara el trabajo sucio. Las ventajas de hacerlo así son importantes. Aquí no es una empresa privada la que está machacando a sus trabajadores, lo cual podría tener una peor imagen pública al poder ser visto como unos empresarios ávidos de dinero que machacan a los trabajadores, sino que es el Sistema, el *Establishment*, en conjunto el que lo hace, lo que le da una especie de “oficialidad”, de “respetabilidad”, de “legalidad”. Por un lado tienen el BOE, donde pueden legislar por Decreto Ley lo que les dé la gana sin problemas porque después en el Parlamento convierten en Ley cualquier cosa por muy abyecta que sea. En segundo lugar tienen la mayoría de la judicatura y especialmente determinados tribunales políticos que actúan como

martillo pilón para machacar a los tan odiados controladores, excretando sentencias increíbles que lastran cualquier defensa posible. Por último tienen todos los medios de comunicación de masas, y decimos todos no de manera gratuita, sino a sabiendas de que los que en apariciencia pueden ser más críticos con el gobierno, también están sometidos a los mismos intereses económicos y políticos que el resto.

Para llevar a cabo la destrucción de los controladores lo único que se necesita es un atajo de políticos, jueces y periodistas desalmados, corruptos y serviles, y de eso sobra en este país.

## 3ª Parte

Cada suicidio de un controlador aéreo español será acogido con gran alegría en las oficinas de Aena, en los despachos del Ministerio de Fomento, en ciertas consultoras (objetivo cumplido ¿verdad chicos?), entre tertulianos sabelotodo de toda laya y condición, entre periodistas meaplumas lacayos del poder, entre directivos de las empresas que se quedan con el pastel de Aena (aumento de beneficios ¿verdad?), entre sindicatos-políticos-traidores subvencionados, entre jueces/comisarios-políticos, fiscales, abogados del Estado, entre abogados ávidos de sacar tajada mediática y crematística, entre codiciosos empresarios-explotadores del sector turístico, entre compañías aéreas cómplices de Aena y entre la chusma envidiosa que tanto mal nos desea.

Liberales y socialistas aplaudirán. Habrá coros y danzas, pasacalles, fuegos artificiales, programas especiales en cadenas de televisión=basura con famosillos vomitando todo tipo de sandeces.

Toda la jauría aullará de placer y salivará al oler la sangre de controlador... “ya tenemos uno, ahora a por los demás”.

Esperemos no dar la oportunidad para que todo esto ocurra, pero la estrategia que están empleando con los controladores aéreos españoles es la misma que la que emplearon con los empleados de France Telecom y que tan buenos resultados dio: hacer de nuestra vida un infierno para quitarnos de en medio.

### **OBJETIVO: CONTROLADORES AÉREOS**

El objetivo final de todo este conflicto de los controladores es uno, el mismo que el de France Telecom: deshacerse de trabajadores caros. En el caso de France Telecom primero era deshacerse de trabajadores caros y con derechos y luego, si las circunstancias así lo pedían, contratar a trabajadores con contratos-basura temporales. En el caso de los controladores aéreos en España, el objetivo final es SUSTITUIR controladores caros por baratos y sin derechos ni posibilidad de protestar; esclavos mileuristas, sometidos y desarmados. Pero necesitan tiempo, por ahora no tienen sustitutos, todo llegará.

Mientras tanto nos están sometiendo a una presión extrema, a miedo al despido, a presión judicial, a amenazas continuas, a incertidumbre en todo tipo de cuestiones laborales, a denegaciones de derechos básicos, etc. Esta situación se extiende a lo largo del tiempo y crea un verdadero descalabro en la estabilidad emocional del trabajador así como en sus relaciones de familiares, de pareja y de amistades. El daño va mucho más allá del simplemente laboral.

¿Era necesario hacer la campaña pública de descrédito que hizo el Ministro de Fomento contra los controladores aéreos?, ¿cada vez que se quiera regular las condiciones laborales de un colectivo de trabajadores se emprenderá una campaña pública de descrédito similar?, ¿por qué todo un Ministro aireó el “supuesto” sueldo de unos trabajadores para poner a toda la población en contra de ellos?

En noviembre de 2009 el Ministro de Fomento comenzó a hacer públicos los “supuestos” sueldos de los controladores aéreos, añadiendo que nuestra productividad era nula, que al bajarnos los sueldos bajarían las tasas aéreas y con ellas los billetes, e incluso que habíamos cobrado “ilegalmente” (¿?), etc. etc. etc. Aproximadamente dos meses

después vino un Real Decreto que destruía no sólo las condiciones laborales del Convenio Colectivo en vigor, sino que imponía unas condiciones mucho peores que las de cualquier controlador aéreo del mundo civilizado.

Si aquel hubiera sido legal (otra cosa muy distinta es que se le dé legalidad) y además sólo se persiguiera regular las condiciones de trabajo de unos “privilegiados”, toda aquella campaña de desprestigio y deshumanización no se hubiera producido, simplemente se hubiera legislado sin repercusión mediática y punto.

Con esta campaña, que por supuesto está siendo sostenida en el tiempo, se pretenden dos cosas: primero, dar apoyo público a una barbaridad y, segundo, destruir la imagen pública del colectivo para destrozarnos psicológicamente y facilitar lo que tienen en mente para nosotros.

Después de la campaña mediática inicial, bien amplificada por todos los medios de masas, y del primer Real Decreto, vinieron leyes, más reales decretos y órdenes ministeriales (más de 20 en un solo año) que terminaron de destrozarnos nuestra profesión y nuestra resistencia psicológica.

## **MOBBING**

Veámos en la primera parte de este informe varios aspectos de la gestión de France Telecom que habían influido en la destrucción psicológica de sus trabajadores. Quizás el fundamental fue la inestabilidad provocada por los traslados, tanto de función dentro de la empresa, lo que supone una adaptación a la nueva actividad muchas veces no deseada, como de localidad, con lo que ello supone de mudanzas, colegios, vivienda, amigos, familia, etc. Incluso cuando las condiciones son malas, la estabilidad, el saber a qué atenerse, es un factor positivo. Eso lo saben perfectamente los que quieren destruir a las personas: dale inestabilidad, que no sepa a qué atenerse, cámbiale las normas, actúa con arbitrariedad, aleatoriamente, no le dejes planificar nada en su vida y al cabo del tiempo lo habrás destrozado.

Hemos visto antes que durante el año 2010 los controladores sufrimos más de 20 acciones legislativas contra nosotros. La legislación fue haciéndose progresivamente más dañina. Si desde el principio hubieran legislado en contra, pero todo de golpe, hubiera habido estabilidad dentro de lo malo, pero estabilidad. Los cambios y el deterioro progresivo de la legislación contra los controladores aéreos cumplieron bien su función destructiva.

Mientras tanto la campaña mediática de descrédito ha seguido imparable: acusaciones de absentismo laboral (Aena considera absentismo laboral las vacaciones de los controladores), de huelgas encubiertas, de falta de profesionalidad, etc. Es casi inconcebible que en España haya al año casi 2.000.000 de movimientos de aviones y entren millones y millones de turistas por avión con unos controladores aéreos así, no se entiende.

Sin entrar en mucho detalle veremos cuestiones que nos afectan negativamente en la actualidad a los controladores:

- Amenazas continuas de sanciones.
- 28 días de trabajo en un solo mes (hay pruebas documentales).
- Recomendaciones veladas a los médicos de la SS para que no den bajas (tenemos pruebas documentales). Ahora hay médicos que directamente trabajan para la empresa.
- Cuando se produce una baja por enfermedad inspecciones sanitarias instantáneas y reiteradas. Aquí no hablamos de que tengas la posibilidad, como cualquier otro trabajador, de ser llamado por la Inspección de Sanidad, decimos que siempre y en toda ocasión eres llamado repetidamente por la Inspección de Sanidad si eres controlador aéreo.
- Aumento de la jornada muy por encima de la media europea.
- Eliminación de la jubilación anticipada (derecho inherente a esta profesión en todo el mundo).
- Reducción del sueldo base (no hablamos de las horas extras).
- Manipulación de datos de productividad enviando datos falsos a Europa para utilizarlos en contra de nuestra imagen pública.

- Imaginarias no pagadas. Cuando estás de imaginaria estás disponible para la empresa, pero si no te llaman finalmente no te cuenta nada más que un 20% del tiempo total.
- Tener que devolver las bajas laborales el resto del año. Una enfermedad no es “actividad aeronáutica”, así que no afecta al cómputo de horas anual.
- Tener que devolver las bajas por maternidad/paternidad en el resto de año. Mismo caso anterior.
- Tener que devolver las horas sindicales de los representantes en el resto del año (lo que dificulta la actividad sindical). Mismo caso anterior.
- Contar el verano desde el 1 de junio hasta el 31 de septiembre. El laudo de M. Pimentel establece este curioso verano para los controladores, de tal modo que, por ejemplo, unas vacaciones del 1 al 15 de junio (primavera) son consideradas en el caso de los controladores de verano, perdiendo así la posibilidad de disfrutarlas realmente en verano.

Además de lo anterior hay que sumar otras acciones que persiguen que el controlador tenga una inestabilidad absoluta, no pueda planificar su vida con tiempo y no sepa a qué atenerse:

- Sacar los turnos de trabajo con tan solo un mes de antelación. En Alemania los sacan con 3 meses y el sistema funciona perfectamente. Un mes es absolutamente insuficiente para planificar ciertas cosas en la vida.
- Denegación o aceptación de “moscosos” en el último momento. Al no saber con algo de antelación si te conceden o no el “moscoso” en el día solicitado, tampoco puedes planificar nada.
- Denegación de permisos varios siempre en el último momento para que no puedas planificar.
- Adjudicación forzosa de vacaciones. Se trata de que no puedas disfrutar las vacaciones cuando quieres. Se amparan en necesidades del servicio, pero a otros les adjudican también a la fuerza las vacaciones donde a ti te las habían denegado, de tal modo que no es por “necesidad”, sino por dañar.
- Servicios Express. El controlador aéreo es esclavo de la empresa 365 días al año. Saltándose la programación de un mes de antelación, de un día para otro la empresa llama a controladores, de modo que nunca sabes cuándo tienes un día libre, tu vida no es tuya, es de la empresa.
- Denegar cambios de servicio continuamente y siempre en el último momento. Los cambios de servicio son inherentes a las profesiones donde se trabaja a turnos, dos compañeros se cambian un día por otro y el servicio está perfectamente cubierto. La empresa deniega estos cambios habitualmente y siempre en el último momento para que no puedas planificar tu vida en absoluto.
- Nombramiento de un servicio express en un día cambiado. Cuando haces un cambio de servicio es porque necesitas ese día. La empresa está nombrando sistemáticamente servicios express en días que los controladores nos hemos quitado mediante un cambio de servicio.

## EL PAPEL DE LA OPINIÓN PÚBLICA

Los controladores aéreos no necesitamos a la masa para realizar nuestra función, los políticos sí. Los mandos del Ministerio de Fomento y Aena llevan empleando técnicas de propaganda contra los controladores aéreos desde el principio del conflicto, pero ¿por qué ha funcionado tan bien entre la opinión pública?, ¿por qué “ha colado” tan bien la falsa propaganda de los acosadores?. Había un terreno abonado.

En primer lugar hay que decir que las técnicas de propaganda funcionan muy bien, quien crea que no se deja engañar por la propaganda y que es capaz de detectarla en seguida es quien más cae en sus redes porque desconoce su dinámica totalmente. La propaganda es efectiva cuando no es detectada por el objetivo de ella, así las personas son manipuladas por una inteligente propaganda que les hace creer que son autónomas en sus decisiones cuando en realidad piensan y actúan siguiendo los intereses de los propagandistas. Este no es el sitio para analizar en profundidad el fenómeno de la propaganda, así que lo dejamos aquí.



En segundo lugar se da un sustrato verdaderamente repugnante en la masa actualmente: “si yo estoy mal, tú también tienes que estar mal”. Nos encontramos en una crisis tanto económica como social enorme. La gente en general es muy infeliz, tiene muchos problemas en sus propios trabajos (y eso el que lo tiene) y en su vida social y familiar. Sueldos de miseria, condiciones de trabajo lamentables, precariedad laboral, miedo a perder el trabajo, jornadas interminables; todas estas cosas forman parte de la vida diaria en España. La gente en vez de reaccionar buscando un futuro mejor para sí misma, desea el mal para los demás como medio de alivio psicológico. No le reporta ningún beneficio personal, pero el que a otro le vaya bien no lo puede soportar. Los controladores aéreos sabemos mucho de esa enfermedad.

## **EL CIERRE DEL ESPACIO AÉREO EL 3 Y 4 DE DICIEMBRE DE 2010**

Por el momento no podemos decir mucho al respecto, hay acciones judiciales en marcha y esto condiciona nuestra libertad de hablar abiertamente. Pero queremos dejar un punto bien claro: el gobierno español cerró el espacio aéreo porque así lo tenía planeado para ese puente. Los controladores aéreos ni planeamos, ni participamos, ni indujimos, ni forzamos, ni queríamos el cierre del espacio aéreo.

Esta operación de cerrar el espacio aéreo y culpar del cierre a los controladores perseguía varios objetivos. Por un lado tenían una excusa para decretar el estado de alarma que permitiría tomar medidas dictatoriales en caso de que hubiera protestas populares por los recortes sociales, por otro lado se creaba un enorme revuelo que desviaba la atención de esos recortes tan impopulares y por último daba el golpe final a un colectivo de trabajadores ya machacados y preparaba la jugada de la imposición del laudo “voluntario” que tenían preparado desde hacía mucho tiempo, lo de Pimentel fue un puro teatro.

Y no nos olvidemos: el día 3 de diciembre de 2010 se producía la privatización de Aena y las Loterías por Real Decreto.

Aquí lo dejamos por ahora.

## **EL LAUDO ATRIBUIDO A PIMENTEL**

Auténtica basura. Los controladores tenemos la sensación de que Pimentel ha puesto su firma con una mano en lo que le han dado, mientras que la otra la ha extendido para cobrar una jugosa cantidad de dinero por no hacer nada.

El laudo atribuido a Pimentel lo único que hace es poner sobre el papel todo aquello que ya estaba en la multitud de leyes, reales decretos y órdenes ministeriales secretadas durante el año anterior.

Tan sólo un ejemplo: hasta el momento del laudo a cada controlador se le entregaba el recibo de la nómina individualizado. Aena quería no tener que hacerlo y quería que fuera el propio controlador el que entrara en la Intranet de la empresa para conseguirlo. El laudo de Pimentel estableció: “Se establece expresamente la creación de un recibo electrónico de salario que sustituye al actual recibo en papel. Dicho recibo electrónico será susceptible de ser consultado e impreso mediante alguno de los medios tecnológicos de la entidad”.

¿Qué podía saber Pimentel al hacer el laudo sobre cómo nos entregaban las nóminas, cuando eso es un detalle menor de burocracia interna?. Lo único que demuestra es que firmó todo lo que quería la empresa.

## **CONCLUSIÓN:**

Quizás mucha gente que lea este informe piense que no puede ser verdad, que es excesivo, que mentimos para defendernos, que somos parte interesada y que no somos objetivos, que somos demonios y que de nosotros no puede salir ninguna verdad. Que la situación de France Telecom con todos esos suicidios nada tiene que ver con la que estamos viviendo los controladores aéreos ahora en España.

En realidad nos hemos quedado muy cortos, al *mobbing* se le llama el “asesinato silencioso” porque no deja huellas, es difícilísimo de probar, y eso en condiciones normales, en el caso de los odiados controladores aéreos aún más. Resulta imposible hacerle entender a una masa manipulada y enferma de odio un montón de cuestiones, muchas de ellas psicológicas e indemostrables, sobre el conflicto de los controladores aéreos.

Quedan muchas cosas en el tintero porque, a pesar de que tenemos la certeza de que son de una relevancia esencial, no tenemos pruebas. Nos referimos al papel de consultoras como McKinsey que fue contratada por Aena en el año 2006. ¿Cuál es el papel de esa empresa en la destrucción de los controladores aéreos?, ¿tuvo algo que ver también con la época negra de France Telecom?

Las malditas privatizaciones y sus astronómicos beneficios están detrás del problema. Y es un problema internacional, funciona igual en todas partes. Para quedarse con el negocio público las empresas privadas exigen quitarse de en medio a trabajadores caros y con derechos. La cuestión es que los poderes económicos globales y locales, y sus marionetas políticas de izquierdas y derechas (tanto monta, monta tanto, los dos trabajan para el banco) consideran a las personas unidades económicas intercambiables, sin alma, sin sentimientos, sin valor más allá del económico; pero además el valor económico que nos asignan es el de coste: un trabajador es un “coste”, de ahí la expresión eufemística tan oída “hay que reducir costes”, lo cual traducido al lenguaje real significa despidos.

Otra obsesión de los neotiranos empresariales de la actualidad es la de “aumentar la productividad” a toda costa, lo que se acompaña habitualmente de una auténtica obsesión por medir el rendimiento del trabajador en todo momento, lo cual genera una presión adicional a la ya existente. En Japón algunas empresas monitorizan si sus empleados sonrían con la suficiente frecuencia a los clientes.

En el mundo globalizado se exige al trabajador una productividad enfermiza y además lealtad y compromiso absolutos. Y además las empresas se reservan el derecho de prescindir fácil y gratuitamente del trabajador a la más mínima necesidad real o de simple conveniencia. Todo ello acompañado de recortes de derechos y sueldos.

Privatizar beneficios y socializar pérdidas, esa es la expresión que mejor lo define, y de por medio van dejando un rastro de cadáveres, literalmente.

Publicado en: [spicaweb.com](http://spicaweb.com)  
Sindicato Profesional Independiente de Controladores Aéreos