

2023



**PROPUESTA PARA DEBATIR EN EL
PLENO DEL CONSEJO DE PERSONAL**

**Incremento CSCE y CDE de los
controladores aéreos**





Propuestas

Que se incremente el CSCE de todos los puestos de control aéreo elevando especialmente aquellos de mayor penosidad, dificultad y carga de trabajo.

Que se revisen al alza los porcentajes del CDE y el número de meses que lo percibe el personal que desempeña puestos de control aéreo.

Que se considere la modificación del Convenio con ENAIRE para incluir gratificaciones económicas para el personal que presta servicios CTA.

Justificación

PRIMERO. – Hace algunas semanas los medios de comunicación se hicieron eco de la situación de los controladores aéreos militares de la Base Aérea de Zaragoza:

“Las bajas de controladores militares impiden que el aeropuerto y la Base de Zaragoza operen 24 horas al día.

Desde hace una semana, se ha limitado la capacidad de control de la torre de ambas instalaciones por la noche, hecho que no había ocurrido desde que en 1990 se militarizara este servicio”.

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2023/02/27/torre-aeropuerto-base-zaragoza-controladores-aereos-cierre-1634495.html>

“El traslado de controladores militares aún no permite al aeropuerto y la Base de Zaragoza volver a ser operativos las 24 horas.

La torre de control podría seguir cerrada por la noche casi un mes, desde el 20 de febrero hasta el 17 de marzo”.

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2023/03/08/defensa-controladores-militares-zaragoza-base-1636336.html>

SEGUNDO. – En el pleno del Consejo de Personal CP23-01 celebrado el 27 de marzo de 2023, ASFASPRO preguntó por la problemática de los controladores aéreos militares de la Base Aérea de Zaragoza.

Según respuesta del MAPER, tras reunirse representantes del EMA, MAPER, MAGEN y de la propia Base se acordaron varias acciones, entre ellas, *“analizar una posible solicitud de revisión del CSCE en puestos de control aéreo, para ajustarlo en función de la diferente dificultad y penosidad en cada órgano de control”.*

TERCERO.- Los problemas de los controladores aéreos ya vienen de lejos, así en el pleno del Consejo de Personal de 27 de abril de 2020 se debatió la propuesta de ASFASPRO para que se revisara el Convenio entre el Ministerio de Defensa y la Entidad Pública Empresarial ENAIRE (antes AENA) que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles, para incluir gratificaciones económicas para los controladores aéreos militares (ANEXO I).



La propuesta fue desestimada por General Jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire con dos argumentos. El primero, en relación al convenio entre el MINISDEF y AENA, el personal que participa en las operaciones de control y las operaciones del tráfico aéreo ya sea en una Base Aérea o en un Aeródromo abierto al tráfico civil es muy amplio. Compete prácticamente a todo el personal que trabaja en esa Base Aérea. El segundo argumento se basaba en que hacer distinciones entre ese personal y otro, que cobra ya unos emolumentos por realizar su trabajo, en este momento, no se está considerando por parte del EA.

Hasta la fecha el Convenio no se ha modificado en el sentido propuesto y el problema se está acrecentando.

CUARTO. – Sirva como ejemplo la Resolución 762/04059/23, de 3 de marzo, del General Jefe del Mando de Personal de publicación de vacantes de carácter periódico en la que quedaron desiertas para el personal CAC/CAE/MYC/RT: dos en el Ala 12, dos en el Ala 11, dos en el Ala 23, dos en el Ala 14, dos en la Agrupación de la Base Aérea de Zaragoza, dos en la Escuadrilla CAO de Madrid y dos en la Escuadrilla CAO de Barcelona.

Algunas vacantes llevan desiertas varios años, siendo este tiempo muy superior en el caso de la Base Área de Zaragoza. Los controladores militares prefieren y se marchan a puestos de trabajo fuera de las Torres y de las Escuadrillas CAO porque las retribuciones no compensan la disponibilidad y penosidad (turnicidad) que repercute en la conciliación familiar, además de la responsabilidad y las exigencias técnicas que requieren estos puestos. Además, algunos de esos puestos fuera de los servicios CTA tienen el CSCE más elevado.

QUINTO. - La Agencia Europea de Control EUROCONTROL y las dos agencias de supervisión nacionales, la civil AESA y la militar, exigen a los controladores militares de tránsito aéreo que controlan tráfico civil la Licencia Europea de Control en vigor.

La posesión de la Licencia Europea de Control implica cumplir con determinados requisitos técnicos obligatorios como estar en posesión del nivel 4 Operacional de inglés y su renovación cada 3 años, un reconocimiento médico periódico de clase 3 y superar el Plan de Capacitación Anual para revalidar la capacidad.

La exigencia de la Licencia Europea de Control incrementó los requisitos técnicos obligatorios que deben cumplir los controladores militares, sin embargo, no se trasladó al componente singular del complemento específico (CSCE) que debe retribuir las especiales condiciones en que la unidad de destino desarrolla su actividad, así como, dentro de ella, las particulares condiciones de responsabilidad, preparación técnica, peligrosidad y penosidad del puesto.

SEXTO. – Es obvio incidir en la diferencia retributiva entre los controladores militares y los controladores civiles. Sin embargo, gran parte del trabajo de los controladores militares se dedica al control de la aviación civil, la gestión de autorizaciones de UAV -con un aumento exponencial en los últimos años- y la coordinación para facilitar el tráfico civil.

La aviación comercial tiene como fin fundamental aumentar su cuenta de resultados por lo que muchas veces tratan de abaratar costes intentando adelantar despegues y aterrizajes o requiriendo otras gestiones con la consiguiente carga de trabajo del controlador.



Sirva como muestra del trabajo de los controladores aéreos militares la siguiente estadística de operaciones del año 2022 de las Torres de Badajoz, Salamanca, Getafe y la Escuadrilla CAO Sevilla:

AÑO 2022	OPERACIONES CIVILES	OPERACIONES MILITARES	OPERACIONES UAVs*
BADAJOZ	3667	3627	204
SALAMANCA	15503	14134	
GETAFE	599 ADS CASA		1575
CAO SEVILLA	1230 VUELOS COORDINADOS		477

* En las operaciones de UAVs hay que tener en cuenta el volumen de trabajo que genera ya que hay que gestionarlos en las tres fases, estratégico, pre-táctico y táctico. En la fase estratégica el trabajo se realiza semanas antes para comprobar que la solicitud de vuelo del UAV's está según normativa, comprobando toda la documentación y autorizaciones necesarias. En la fase pre-táctica se comprueba la publicación del NOTAM y la coordinación con el personal involucrado en el uso de dicho espacio aéreo. Y en la fase final o táctica el usuario debe llamar al operador o controlador para iniciar y terminar sus operaciones.

SÉPTIMO. – El CSCE de un suboficial (STTE a SGTO) en los puestos de las Torres de Zaragoza, Morón y Albacete, así como de las Escuadrillas CAO de Sevilla y Madrid es de 302,13€ (nivel 12). A pesar de su excepcional rendimiento, el CDE que se abona a este personal es del 35% (aprox. 183,68€ para el empleo de subteniente), siendo muy variable el número de meses que lo perciben al año, según la unidad.

En virtud de todo lo expuesto resulta coherente y de justicia que se aumente el CSCE y el CDE (porcentaje y número de meses) de todos los puestos de control aéreo, elevando especialmente aquellos de mayor penosidad, dificultad y carga de trabajo.

2020

ANEXO I



PROPUESTA PARA DEBATIR EN EL PLENO DEL CONSEJO DE PERSONAL

**Revisión del Convenio entre el
Ministerio de Defensa y AENA para
incluir gratificaciones económicas para
los controladores aéreos militares y
otro personal afectado**





Propuesta

Primero. - Que se revise el Convenio entre el Ministerio de Defensa y la Entidad Pública Empresarial ENAIRE (antes AENA) que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles, para incluir gratificaciones económicas para los controladores aéreos militares.

Segundo. - Que se estudie la inclusión de gratificaciones económicas para el personal militar de seguridad.

Tercero. – Que se identifiquen el resto de puestos militares de estas Bases Aéreas y Aeródromo que realicen las tareas descritas en el Convenio para estudiar la posible inclusión de gratificaciones económicas para este personal.

Justificación

PRIMERO

El Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, establece lo siguiente:

- Las bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil son: Talavera la Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), León y Albacete.
- Los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto son: Gran Canaria/Gando, Lanzarote, Tenerife Norte/Los Rodeos, Madrid/Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca/Son San Juan, Santiago y Zaragoza.

Los artículos 10 y 16¹ del citado reglamento especifican lo relativo a los costes y gastos a evaluar conjuntamente o mediante acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), hoy denominada ENAIRE.

SEGUNDO. Convenio

El Anexo I del Convenio entre el Ministerio de Defensa y AENA Aeropuertos SA para establecer las claves de repartición y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles, recoge los conceptos de coste, entre los que figura el personal controlador y el personal de seguridad.

Respecto al personal de control, el coste considerado será el del salario más derechos pasivos, sin ningún coste de formación ni manutención.

¹ Artículo 10 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio.

Los costes de toda índole, ocasionados en las bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico civil por el uso de instalaciones y prestación de servicios por la parte militar al tráfico aéreo civil, serán evaluados conjuntamente por el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea -AENA-), imputándose a cada parte los costes respectivos de acuerdo con claves de repartición fijadas en función de los servicios recibidos y de los pesos porcentuales de las aeronaves civiles y militares. Sin perjuicio de lo anterior, el resarcimiento de gastos podrá efectuarse mediante otros mecanismos compensatorios, preferentemente en mantenimiento de los servicios e instalaciones militares de uso conjunto civil y militar.

Artículo 16 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio.

Los Directores de aeropuerto y Jefes de base aérea o aeródromo militar coordinarán las prestaciones de servicios mutuos y condiciones en que los mismos son suministrados. Cuando se generen gastos extraordinarios, que no sean los normales de la operación de las aeronaves, éstos deberán ser compensados mediante acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

En cuanto a los costes directos de campos de vuelo, control y seguridad el Convenio señala que cuando los servicios sean prestados con personal propio, el coste considerado será el del salario más derechos pasivos, sin incluir manutención. El personal asignado será el directamente relacionado con las tareas descritas anteriormente.

TERCERO. Base Aérea de Zaragoza

Mediante el Real Decreto 693/1990, de 18 de mayo, se unifica el control de la circulación aérea del área terminal de Zaragoza, estableciendo que el proveedor del servicio de control es el Ejército del Aire, siendo efectivo desde el 1 de febrero de 1991.

Los servicios de tránsito aéreo prestados por el Ejército del Aire para el tráfico civil en el aeródromo de Zaragoza son los siguientes²:

Servicio	Tipo de Servicio a proveer	Parte del servicio a proveer
ATS Servicios de Tránsito Aéreo	Control de Tráfico Aéreo (ATC)	Servicio de control de aproximación (APP)
		Servicio de control de aeródromo (TWR)
	Servicio de Información de Vuelo	Servicio de emisión de información de vuelo operacional VHF
	Servicio de Alerta	Servicio AL completo
	Servicio de Asesoramiento	Servicio de Asesoramiento completo

El servicio de Control de Tráfico Aéreo es suministrado por el personal de la Sección de Control de Tránsito Aéreo (APP, TWR y GCA) de la Base Aérea de Zaragoza. Esta sección está formada por controladores aéreos militares con diferentes especialidades fundamentales.

En las estadísticas oficiales de tráfico aéreo de AENA de los años 2017 y 2018³, Zaragoza fue el tercer aeropuerto en mercancías de España. En el año 2019⁴, fue el segundo, superando al aeropuerto de Barcelona-El Prat.

En el año 2018 los movimientos aéreos fueron los siguientes:

**MOVIMIENTO AÉREO EN LA B.A. DE ZARAGOZA
SECCIÓN DE TWR
TOTAL 2018**

	AERONAVES MILITARES								AERONAVES CIVILES						* VUELOS NOCTURNOS					
	MILITAR NACIONAL				MILITAR EXTRANJERO				COMERCIALES		CARGA		GENERAL		MILITARES Y CIVILES					
	IFR		VFR		IFR		VFR		IFR		IFR		VFR		MILITARES		CIVILES			
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ESP.	EXT	COM.	CARG.		
SUMA 1	2164	4345	9088	6820	621	635	152	152	4370	4382	3609	3625	2495	2490	2872	225	1671	3091		
SUMA 2	6509		15908		1256		304		8752		7234		4985		3097		4762			
SUMA 3	22417				1560				15986				4985				7859			
SUMA 4	23977								20971								7859			
TOTAL	44948																			

PORCENTAJES	MILITARES	CIVILES
	53,34 %	46,66 %

² AIP-España proporciona información sobre los Servicios de Tránsito Aéreo prestados.

³ Estadística AENA 2017: http://www.aena.es/csee/ccurl/666/408/Definitivo_2017.pdf

Estadística AENA 2018: http://www.aena.es/csee/ccurl/727/704/0.Anual_Definitivo_2018.pdf

⁴ Estadística provisional AENA 2019:

http://www.aena.es/csee/ccurl/853/774/01.Estadisticas_Enero_2019.pdf



Es claro el extraordinario trabajo de los controladores aéreos militares, que realizan las mismas funciones que los controladores aéreos civiles. Sin embargo, sus retribuciones son muy diferentes. Sirva como ejemplo que su II Convenio colectivo establece una retribución garantizada, para los CTA con antigüedad anterior a 5 de febrero de 2010, de una media salarial de **200.000 euros brutos por CTA operativo** (Anexo I). Respecto a las retribuciones del personal militar, un simple vistazo a la Memoria Informe del año 2016 del Observatorio de la vida militar⁵, nos permite constatar el abismo existente.

CUARTO. Otros convenios firmados por el Ministerio de Defensa

En el año 2013 se firmó un Convenio entre el Ministerio de Defensa y el entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a fin de regular la colaboración de ambos en relación con los medios aéreos de lucha contra incendios.

El Convenio remite a una Adenda para establecer presupuestos y pagos para atender las necesidades del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas durante las campañas estivales. Entre los costes de personal se incluyen las gratificaciones por servicios extraordinarios, que serán determinadas por una Comisión Paritaria. En los años 2017 y 2018 alcanzaron un importe 285.000€/año.

QUINTO

Tal y como se ha expuesto, los controladores aéreos militares de determinadas bases aéreas y aeródromos prestan servicio de control tráfico aéreo al tráfico civil. Un servicio de extraordinaria trascendencia y preparación técnica que supone un ahorro económico muy importante para ENAIRE, principalmente por el abismo retributivo entre controladores civiles y militares.

Resulta coherente y de justicia que se reconozca en el Convenio con ENAIRE a los controladores aéreos militares mediante una gratificación económica, tal y como se recoge en otros convenios firmados por el Ministerio de Defensa.

⁵ http://www.observatoriodelavidamilitar.es/doc/Memoria_Informe_2016.pdf



ANEXO I Convenio colectivo de controladores de tránsito aéreo

Resolución de **18 de diciembre de 2019**, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Acuerdo parcial sobre la revisión salarial para el año 2019 del Convenio colectivo de la Entidad Pública Empresarial Enaire y el colectivo de Controladores de Tránsito Aéreo.

<https://www.boe.es/boe/dias/2019/12/30/pdfs/BOE-A-2019-18717.pdf>

Resolución de **15 de abril de 2019**, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Acuerdo de modificación del II Convenio colectivo profesional entre la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y el colectivo de controladores de tránsito aéreo.

<https://www.boe.es/boe/dias/2019/04/17/pdfs/BOE-A-2019-5851.pdf>

Resolución de **7 de marzo de 2011**, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el laudo arbitral por el que se establece el II Convenio colectivo profesional de los controladores de tránsito aéreo en la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

<https://www.boe.es/boe/dias/2011/03/09/pdfs/BOE-A-2011-4372.pdf>

*"2. Para el periodo de vigencia del presente Convenio, se establece una retribución garantizada, para los CTA con antigüedad anterior a 5 de febrero de 2010, de una **media salarial de 200.000 euros brutos por CTA operativo y un salario al menos equivalente al percibido durante el año 2010 para los CTA no operativos**, lo que supone en su conjunto una masa salarial máxima de 480 millones de euros para el indicado ejercicio, tal y como se estipula en el acuerdo de bases suscritos por las partes el 13 de agosto de 2010. Estos mismos criterios determinarán la masa salarial correspondiente a cada ejercicio de vigencia del presente Convenio.*

Para el cálculo de la masa salarial anual, además de los importes anteriormente referidos, se dotarán las nuevas incorporaciones de CTA en cada ejercicio, de conformidad con lo establecido en presente Convenio.

En ningún caso, la suma de haberes contemplados por todos los capítulos salariales y acción social podrán exceder esos límites de masa salarial acordados para cada ejercicio, readaptándose, en su caso, el valor de la hora ordinaria para garantizar el cumplimiento de la mencionada limitación y, específicamente, para garantizar el nivel mínimo del complemento de productividad previsto en el artículo 142."

Resolución de **2 de enero de 2012**, de la Dirección General de Empleo, por la que se publica la Resolución arbitral, sobre corrección de errores y omisiones materiales del laudo arbitral por el que se establece el II Convenio colectivo profesional de los controladores de tránsito aéreo en la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

<https://www.boe.es/boe/dias/2012/01/10/pdfs/BOE-A-2012-359.pdf>

Resolución de **12 de enero de 2015**, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acuerdo de prórroga de la ultraactividad del II Convenio colectivo de AENA y el colectivo de los Controladores de la Circulación Aérea.

<https://www.boe.es/boe/dias/2015/01/22/pdfs/BOE-A-2015-520.pdf>

Resolución de **28 de diciembre de 2015**, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acuerdo de modificación del II Convenio colectivo profesional entre AENA (ahora ENAIRE) y el colectivo de Controladores de Tránsito Aéreo.

<https://www.boe.es/boe/dias/2016/01/21/pdfs/BOE-A-2016-548.pdf>

Resolución de **18 de febrero de 2019**, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Plan de igualdad de ENAIRE, E.P.E., y el colectivo de controladores laborales de tránsito aéreo.

<https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/18/pdfs/BOE-A-2019-3894.pdf>