

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. Si 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*
BADAJOS	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.