

La qüestió

AEROPORTS: UN CAOS QUE PAGUEM CAR

Els controladors acorralen Barrionuevo

No són més de 900 a tot l'estat. Però les accions dels controladors aeris posen l'ai al cor als milions de turistes estrangers que freqüenten any rere any les nostres platges. El seu pols amb l'administració estatal no pot ocultar la gravetat del verdader problema: el descontrol en les nostres comunicacions aèries. Encara que la vaga s'ha desconvocat, José Barrionuevo no s'envola.

Equip Investigació



La primera setmana d'agost, l'opinió pública tenia notícia d'un estrany encontre entre el flamant nou ministre de Transports, José Barrionuevo, i el monarca espanyol al Palau de Marivent. «No, ha de ser avui mateix», contenen que li engegà el rei per telèfon. El contingut de la reunió no trascendí, però es va saber que mitjans pròxims a la cort —entre els quals es troben importants empresaris de l'hosteleria illenca— havien manifestat al rei la seva preocupació per la disbauxa aèria a l'estat espanyol i les conseqüències que aquesta podia tenir en un sector com el turístic, abocat a una expansió suïcida.

José Barrionuevo es quedava sense vacances. Havia salvat la pell en l'afer Amedo gràcies a una oportuna reestructuració ministerial. Però el titular cessant, Abel Caballero, deixava en mans de Barrionuevo el problema del trànsit aeri espanyol, un dels més conflictius del conjunt europeu, cada vegada més saturat. Però Barrionuevo rebia també una petita bomba d'efectes retardats: les negociacions entre la Direcció General d'Aviació Civil i els controladors aeris per raons salarials i de seguretat tècnica.

Tancats en negociacions des de primers d'any, l'organització representativa dels controladors —l'ACECA— rebia el primer colp de gràcia amb l'allunyament dels controladors catalans —reunits al voltant de l'ASCAC—, cada dia més radicalitzats en el tema de les negociacions. Hores després que Barrionuevo abandonés el Palau de Marivent, la gent de l'ASCAC, majoritària a la torre de control de Barcelona, llançava un ultimàtum al govern. De res serviren les declara-

JOSEF LOSADA



Els retards, un risc per al sector turístic.

Resum trànsit aeri a les illes balears durant 1987

Aeroports	Entrades		Eixides		Totals	
	Avions	Passatgers	Avions	Passatgers	Avions	Passatgers
Mallorca	44.781	5.644.710	44.748	5.698.132	89.529	11.342.842
Menorca	7.183	737.271	7.187	743.030	14.370	1.480.301
Eivissa	14.445	1.469.189	14.437	1.476.385	28.882	2.945.574
Total	66.409	7.851.170	66.372	7.917.547	132.781	15.768.717

Entrada de turistes pels aeroports de Catalunya

Lloc d'entrada	1982	1983	1984	1985	1986
Barcelona	591.166	556.134	626.943	647.838	672.669
Girona-Costa Brava	389.295	410.180	399.447	252.064	374.609
Reus	76.015	37.504	131.132	79.952	7.234
Empúria-brava	1.857	1.689	6.106	11.247	7.234
Total	1.058.333	1.005.507	1.163.628	991.101	1.157.935

Total controladors als quatre aeroports: 118. *Fons:* Direccions dels aeroports.

Manises: 20 controladors sempre

Mes i any	Nombre de vols	Total passatgers	Nombre de controladors operatius
Juliol 86	1.197	86.916	20
Juliol 87	1.297	94.609	20
Juliol 88	1.557	106.189	20
Agost 88	1.559	110.000	20

L'Altet: Les xifres de l'aire. Mes de juliol 88. Total moviments

	Espai domèstic			Espai internacional			Total
	Vols regulars	Vols «Charter»	Total	Vols regulars	Vols «Charter»	Total	
Aeronaus	718	67	785	164	1.739	1.903	2.688
Passatgers	62.046	4.695	70.844*	20.408	272.082**	293.302	364.146

Total controladors: 12.

* Cal afegir 4.103 passatgers en trànsit. ** Cal afegir 812 passatgers en trànsit.

Dades comparatives any 87 respecte any 86

	Passatgers	Diferència	Aeronaus (vols)	Diferència
Domèstics	663.813	-0.21	7.321	-5.06
Internacionals	2.235.413	+15.64	16.202	+17.35
Total	2.899.226	+11.58	23.523	+9.32

Moviments de passatgers per procedència i destinacions (juliol 88)

Aeroport	Vols domèstics (arribades i eixides)		Aeroport	Total
	Total			
Madrid	25.997		Regne Unit	172.068
Barcelona	18.790		Holanda	29.979
Palma	14.202		Alemanya Federal	22.057

cions de Felipe González que afirmava que els controladors eren funcionaris i com a tals devien més seriositat al seu treball. Els homes de l'ASCAC van seguir endavant i convocaven vaga per als dies 27 i 30 d'agost i 3 de setembre tot i que finalment, la matinada del dissete, acceptaren un principi d'acord que ha estat ratificat per les assemblees de treballadors, tret dels gallecs.

Les reivindicacions apuntaven allà on més mal feia. No sols en l'aspecte salarial —de guanyar, el Ministeri de Transports hauria d'abonar 1.000 milions en endarreriments— sinó en temes de seguretat tècnica: falta de personal, de coordinació en els diferents aeroports, falta d'infraestructura adequada, etc. I el que semblava un caprici dels controladors catalans, havia de ser

Retrat robot d'un controlador

La seua mitjana d'edat oscil·la entre els trenta-cinc i els cinquanta anys. Quan arribe als 55, passarà a l'escala B, és a dir, es convertirà en un controlador no operatiu i farà exclusivament funcions de caràcter administratiu. Als 65 anys obtindrà la jubilació definitiva, amb una pensió que el col·lectiu no considera proporcional al treball que ha desenrotllat durant la seua vida laboral.

En diversos torns, que ocupen les 24 hores del dia, els controladors operatius estaran en actiu 1.584 hores anuals, amb un horari laboral no ordenat que varia en funció dels torns, i que pot oscil·lar entre un mínim de 8 hores no seguides fins a un màxim de 16 hores en una mateixa jornada.

Segons el Ministeri de Transports i Comunicacions, un controlador «és el màxim responsable de les operacions aèries. Des que l'avió aterra en la pista fins que torna a sobrevolar l'espai tot està en les seues mans». Aquest paper tan compromès el col·loca en una situació de *stress* permanent. Per això, no estarà més de dues hores seguides davant de la pantalla de control i descansarà a continuació una altra hora sense abandonar la torre de controladors.

Per a ser controlador aeri és necessari posseir el títol que expedeix l'Es-



cola d'Aviació Civil, de Madrid, l'única que hi ha a tot l'estat. Condició *sine qua non* per a ingressar-hi és la de posseir qualsevol títol universari —filòleg, biòleg, metge, llicenciat en polítiques o en Belles Arts, aquest és el desgavell professional que exigeix l'administració— i, després d'aprovar una oposició, realitzar el curs que, amb un any i mig de durada, li donarà dret al títol.

Però l'escola és un cul-de-sac perquè, en l'actualitat, no és possible treballar com a controlador si un no és funcionari de l'estat. Malgrat que es tinga el títol de l'Escola d'Aviació Civil. La conseqüència que se'n deriva de tot plegat és que any a any el fracàs d'assistència als cursos augmenta, amb el consegüent desfasament entre les necessitats actuals de plantilles i el nombre de titulars disponibles.

Segons Ricardo Gimeno, portaveu dels controladors aeris, la política de l'administració espanyola és la mateixa que la del president nord-americà. «Ronald Reagan va poder tirar al carrer els controladors que es declararen en vaga perquè eren contractats. Si l'administració espanyola poguera fer-ho, també ho faria, l'únic inconvenient que té és que ací els controladors són funcionaris i el màxim que poden fer és obrir-los un expedient. No obstant això —afirma Ricardo Gimeno—, han agafat la idea, i la maniobra que s'ha fet últimament és la de fer uns cursos de controladors per a personal contractat». Al seu parer, la utilització d'aquest sistema pot arribar a ser corrupta «perquè, si tot el personal que hi treballa és contractat, el control aeri d'aquest nivell estaria en les mans del govern de torn».

secundat —en un goteig continu d'adhesions— per la resta del personal controlador de tot l'estat.

Gremis d'hotelers de tots els Països Catalans, companyies de vol, alcaldes de les localitats costaneres i, en darrer terme, els *tour operators* anglesos, han fet veure la responsabilitat de l'administració espanyola en un tema que pot portar l'economia turística de la zona al col·lapse. En unes declaracions insòlites, el Conseller de Comerç i Turisme de la Generalitat de Catalunya, Lluís Alegre, venia a donar la raó als controladors i a oferir-se com a mitjaner en les negociacions amb l'administració central.

L'estiu col·lapsa la vertical catalana

Al voltant de 118 controladors —d'un total de 900 a tot l'estat espanyol— exerceixen les seves funcions als aeroports catalans. Però el seu poder és molt més important que el que indi-

quen les xifres. L'activitat de la torre de control barcelonina implica més d'un terç de l'espai aeri espanyol. Just aquell que queda més col·lapsat els mesos de juliol i agost pel turisme mediterrani.

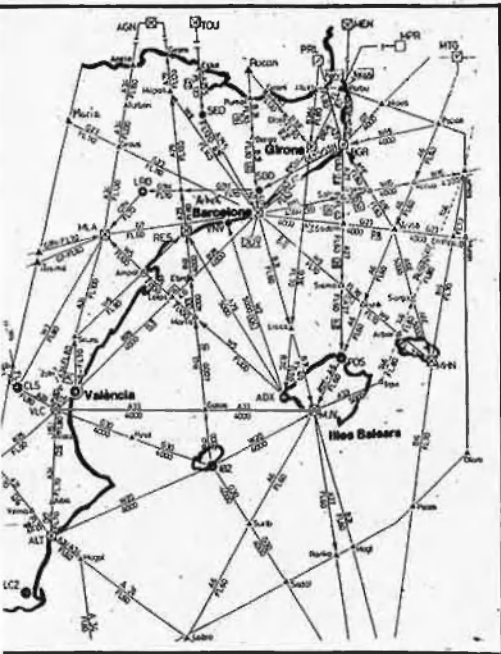
Hi ha qui diu que la vertical de l'aeroport barceloní és un dels espais més transitats d'Europa en els mesos de juliol i agost. Les raons són clares: a més dels aterratges a l'aeroport del Prat, els controladors barcelonins s'han de fer càrrec dels incomptables *charters* anglesos que s'adrecen a les Illes. Potser per aquesta raó, companyies, direcció dels aeroports o controladors tenen sempre dificultats per quantificar —a més de tres dies vista— quins serien els afectats en casos de vaga. Es calcula que gairebé el 80% dels vols a les Illes quedarien paralitzats, el 40% amb direcció Barcelona i un 30% de la resta d'avions amb direcció a aeroports mediterranis.

«Es fa molt difícil de dir quanta gent podria quedar afectada —explica un

membre de l'ASCAC—. Només el cap de setmana del 21 d'agost tenim previst el control d'uns 1.500 vols. A més de 150 persones per avió, fes tu mateix el compte. Aquí hauràs d'afegir també els retards i els problemes que es produeixen en cadena». Ara es parla d'un cost de 2 milions i mig per vol paralitzat. Per fer-se'n una idea, en la vaga de l'any passat —que durà només un dia—, només a l'Illa de Mallorca, les accions dels controladors barcelonins suposaren unes pèrdues de 800 milions de pessetes.

Un col·lectiu poderós

Els controladors del Prat tenen la paella pel mànec en un triangle que tindria els vèrtex als aeroports de Son Sant Joan, Almeria i Girona. Potser, per aquest poder, els controladors catalans són els més reacs a parlar a fons del caos en els cels de l'estat espanyol. Parlen de tu a tu amb els membres de l'administració —Manuel Mederos és quasi un col·lega— i, com explica Juan



El centre de control de vol de l'aeroport del Prat de Barcelona té a les seves mans la coordinació de tota aquesta xarxa d'aerovies de l'espai aeri.

María García Gil, president de l'ASCAC, «no és aquest el millor moment per parlar de les alternatives a l'estat actual dels aeroports. Sabem que l'administració fa tot el que pot i actua de bona fe. Per tant, mantenim la més absoluta confiança amb ells».

Això no obstant, més enllà d'aquest pacte de cavallers, els controladors catalans han deixat entreveure'n algunes de les deficiències més importants. La principal, segur, la falta de personal. Només a Barcelona, el 20% de la plantilla de controladors s'hi ha incorporat aquest mateix any, «i això incideix negativament en la productivitat i en la qualitat del treball» explica Juan María García Gil. La solució, segons l'ASCAC, és «la creació de tres sectors aeris més, amb un mínim de tres controladors cada un, ocupats només a controlar els vols d'aproximació a l'aeroport del Prat. Seria l'única manera d'evitar el col·lapse de la vertical barcelonina».

Girona: situació límit

El problema de la torre de control del Prat —ritmes de treball molt elevats, torns interminables, cansament físic i tensions nervioses— s'agreuja encara més als petits aeroports de Reus i de Girona. En els darrers cinc anys, el nombre de visitants i turistes que arriben a través d'aquests aeroports s'ha duplicat de manera progressiva, amb alts i baixos. Però les plantilles han seguit sent les mateixes durant

aquest període: 3 controladors per a Reus i 7 per a Girona. En els darrers mesos, tot i que encara no hi ha xifres oficials —i que la temporada turística podria no haver estat tan brillant com es preveia— els vols hi han augmentant de forma alarmant, i Girona és ara l'exemple de com no es pot dirigir un aeroport: aquesta mateixa setmana els controladors han demanat diverses vegades de ser rellevats en la torre, a la qual cosa s'ha negat el director de l'aeroport, Jerónimo Orellana, no tant per voluntat pròpia com per l'actitud inflexible que li exigeix la Direcció General d'Aviació Civil.

La problemàtica dels aeroports de Reus i de Girona podria semblar desmesurada en relació a les xifres del turisme català: només un 8% de turistes que arriben a Catalunya ho fan per avió. Però si es té en compte que els

dos aeroports basen la seva activitat en la recepció de *charters* britànics —que representen el 80% dels passatgers—, el risc augmenta. Perquè són justament aquests passatgers els que compten amb una opinió pública més cridanera al país d'origen. Però també perquè són aquell sector turístic que mostra més símptomes de davallada: el més econòmic, el que omplia fins ara els hotels de la Costa Brava i Daurada, enguany no precisament saturats.

La resta dels problemes tècnics dels controladors catalans fan referència a la millora de les instal·lacions. Es diu que la Torre de Control de Girona s'ha de modificar gairebé tota. Però més enllà d'aquests aspectes puntuals, els mateixos homes de l'ASCAC reconeixen que sense una política global «el coll de botella de les comunicacions aèries catalanes no millorarà». □

SOLUCIONS DAVANT EL CAOS

La reacció balear

L'aeroport de Palma, un dels més actius d'Europa, té una de les claus més conflictives per al turisme balear.

Equip Investigació

L'aeroport de Palma, Son Sant Joan, és un dels centres més vitals de l'illa. Durant tot l'estiu s'hi produeix la notícia dels rècords batuts en passatgers. L'any passat, segons dades de la Conselleria de Turisme, arriba-

ren 5.619.700 passatgers dels quals un 78% eren estrangers. El trànsit aeri i el moviment de passatgers d'11,3 milions el situa en segon lloc dins l'estat, després de Madrid, però en trànsit internacional se situa a la capdavantera i a la resta d'Europa en vuitè lloc, segons el trànsit total de passatgers. El



Aeroport de Palma: el segon de l'estat.