

El Colegio Profesional de Controladores Aéreos ante un cambio: nuevo modelo de gestión público/privada

Por Gonzalo Martínez Pato, vicepresidente de la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo

ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO (APROCTA)

Hace ya diez años, a finales del 2009, el colectivo de controladores aéreos españoles creó la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo (APROCTA). Este hecho supuso un paso importante en la evolución de su estructura representativa y una clara muestra de la importancia que el conjunto de controladores aéreos otorga a la vigilancia y defensa de la profesión y su desempeño, fomentando la implantación de unos adecuados procesos de formación y colaborando estrechamente con las autoridades y organizaciones más representativas en el ámbito de la aviación, en el convencimiento de que es este el mejor modo de contribuir al objetivo final de mantener y mejorar los estándares de seguridad en el transporte y la navegación aérea, velando, en último término, por el interés general de los ciudadanos.

CAPACIDAD, DEMORA Y COSTES... SEGURIDAD

El transporte y la navegación aérea constituyen unas actividades que, más allá de garantizar derechos fundamentales, como la libre circulación, suponen un vector de desarrollo social y económico al que está íntimamente ligado el progreso mundial tal y como lo conocemos en los últimos tiempos.

En este contexto, todos los planes de futuro planteados para el sector expresan la necesidad de conseguir un aumento de la capacidad, disminución de las demoras y abaratamiento del servicio, complementada recientemente con especial énfasis por la disminución del impacto medioambiental.

Pero estos no deben ser los únicos criterios a considerar. Es imprescindible recordar que la actuación de los profesionales ha de estar siempre sometida al principio rector que debe guiar su desempeño: la seguridad.

La seguridad es un activo intangible que la aviación cultiva desde sus inicios y que se apoya en múltiples factores: la posibilidad de elegir a los mejores

candidatos, formación de calidad, normativa y procedimientos adecuados, medios tecnológicos, plantillas correctamente dimensionadas y motivadas...

PROVISIÓN DEL SERVICIO

El informe sobre el futuro del Cielo Único Europeo (SES), realizado por el "grupo de personas sabias" constituido para ello por la Dirección General para la Movilidad y el Transporte de la Comisión Europea (DG MOVE) y publicado en abril de 2019 ("Report of the Wise Persons Group on the Future of the Single European Sky"), recoge, entre otras recomendaciones, la conveniencia de que los aeropuertos obtengan sus servicios de control de torre a través de licitaciones públicas o contratos, donde sea factible operacionalmente y suponga un impacto positivo a los usuarios.

"Recommendation 10: Encourage airports to procure tower services through competitive tender or contract, where operationally feasible and positively impacting users."

Aproximadamente una década antes, España inició un proceso liberalización del servicio de control de torre en doce aeródromos, con la introducción de nuevos proveedores y el objetivo de promover una competencia que impulsase un abaratamiento del mismo.

Este modelo liberalizado de prestación de servicios no es una novedad. Hay países de nuestro entorno que ya emprendieron ese camino hace tiempo y otros que están avanzando en él recientemente. Aún así, no es esta la opción mayoritaria a día de hoy. Incluso, la experiencia de aquellos casos pioneros en promover la liberalización no parece haber reportado incentivos suficientes para que esta avance de forma decidida, ni ha logrado establecer una competencia real y efectiva.

Cualquier evolución del modelo de prestación de servicios de tránsito aéreo debe estar supeditada al mantenimiento y mejora de los estándares de seguridad del sistema. Así, en un entorno en que la seguridad está muy estrechamente relacionada con el desempeño de un personal altamente cualificado, cuyo entrenamiento y certificación está parcialmente ligado a un emplazamiento concreto, la transición entre distintos proveedores de servicio no debe suponer un cambio brusco de la plantilla que presta el servicio.

Es precisamente en un contexto de fraccionamiento de proveedores de servicio y dispersión de los controladores aéreos entre ellos cuando cobra todavía más sentido el afianzamiento de una interlocución profesional única e independiente que represente al conjunto de la profesión, la defienda y vele por el recto proceder de sus profesionales en beneficio del conjunto de la sociedad.

FORMACIÓN INICIAL

Una formación de calidad es otro de los pilares fundamentales en el que se apoya un desempeño profesional adecuado.

La formación ab initio de controladores de tránsito aéreo también fue liberalizada en España. En la actualidad, hasta cinco proveedores debidamente certificados pueden impartir la formación inicial necesaria para la obtención de una licencia de alumno controlador, previa a la incorporación al primer destino profesional.

Es ahora el aspirante a controlador aéreo el que debe hacer frente a la financiación de su formación, a diferencia de lo que sucedía anteriormente –con un único proveedor de servicios– y de lo que, a día de hoy, sucede en la mayoría de países de nuestro entorno.

También constituye una anomalía en nuestro modelo que el principal proveedor de servicios ATS –ENAIRE– no disponga de su propia escuela de formación inicial (como sí sucede en el caso de los demás proveedores certificados en España –FerroNATS y Saerco– y los principales proveedores a nivel europeo –NATS, DFS...–) o, al menos, la capacidad de acordar la formación de sus futuros controladores aéreos con alguna de las escuelas certificadas.

FACTOR HUMANO Y FATIGA

El factor humano es un elemento clave a tener en cuenta para conseguir un sistema de provisión de servicios de tránsito aéreo robusto y seguro. Nuevos diseños tecnológicos y procedimentales, dimensionamiento de las plantillas, distribución de turnos de trabajo y descanso... el factor humano debe estar siempre presente a la hora de abordarlos como ingrediente fundamental que facilite un adecuado rendimiento y motivación de los profesionales, permitiendo que estos desplieguen todo su potencial.

También, en línea con lo recogido en la normativa aplicable, es esencial desarrollar políticas adecuadas de prevención y lucha contra el estrés y la fatiga de los profesionales del control aéreo, que recojan las particularidades de su trabajo – turnicidad, privación de sueño, alteración del ritmo circadiano... – y sean sensibles a factores como la edad o las necesidades de conciliación.

Todas estas acciones, para ser verdaderamente efectivas, deben ser desarrolladas de la mano de los profesionales, quienes están en disposición de aportar aquellos elementos clave sin los cuales el éxito de las mismas puede no llegar a obtenerse.

SEGURIDAD, ORDEN Y FLUIDEZ

“Seguridad, orden y fluidez”. Y en ese orden. Ese es el lema que cada controlador lleva en su ADN.

Todos debemos esforzarnos para ofrecer el mejor servicio a los pasajeros y, en general, a los ciudadanos, que son el fin último por el que nuestra actividad cobra sentido. Una parte importante de ese buen servicio es no olvidar las prioridades, con la seguridad a la cabeza. Y, entre otros requisitos, la seguridad demanda escuchar a los profesionales, cuidar su formación, los medios a su

alcance, la normativa que les aplica y, por supuesto, prestar especial atención al factor humano.

Son los profesionales engranajes fundamentales para el correcto desarrollo de la actividad aeronáutica y, en último término, los únicos capaces de aportar la flexibilidad, adaptabilidad y resiliencia necesarios para preservar la seguridad de un sistema complejo como el del transporte y la navegación aérea. ¡Cuidémosles!