

Dotze homes sols

Només dotze controladors s'encarreguen diàriament del control dels vols a l'aeroport de l'Altet. Malgrat l'augment del 10% dels vols respecte a l'any 1986, la plantilla no s'ha incrementat

Equips Investigació

nyies estrangeres que operen amb ells ho utilitzen d'argument.

Els controladors aeris de les torres dels aeroports de Son Sant Joan, Menorca i Eivissa s'havien mostrat d'acord a seguir la vaga de la resta de l'estat. No obstant això, la central de control de Son Benet, que agrupa uns setanta controladors dels 125 que hi ha a les Illes, i que regula el sobrevol a tota l'illa, no es mostraven gaire d'acord en seguir una vaga i eren més partidaris de negociar amb l'administració sense pressions. Finalment, la voluntat de negociar s'hi va imposar i els controladors balears es van sumar a l'acord propiciat pels controladors de Barcelona que va permetre la desconvocària de la vaga, la matinada del dissabte. D'alguna manera, segons Teresa Noguera es tracta d'evitar la reacció en contra del sector turístic en plena temporada. Per al sector partidari de la vaga, aquesta era l'única manera de fer-se escoltar per l'administració.

«No solament preocupen els temes salarials, afirma Alfonso Barba, del centre de control de Son Sant Joan, sinó que cal denunciar la manca de recursos tècnics i humans. Les millores ens arriben amb comptagotes». De fet, ja fa temps que s'han sol·licitat augments de plantilla, que no s'han dut a terme.

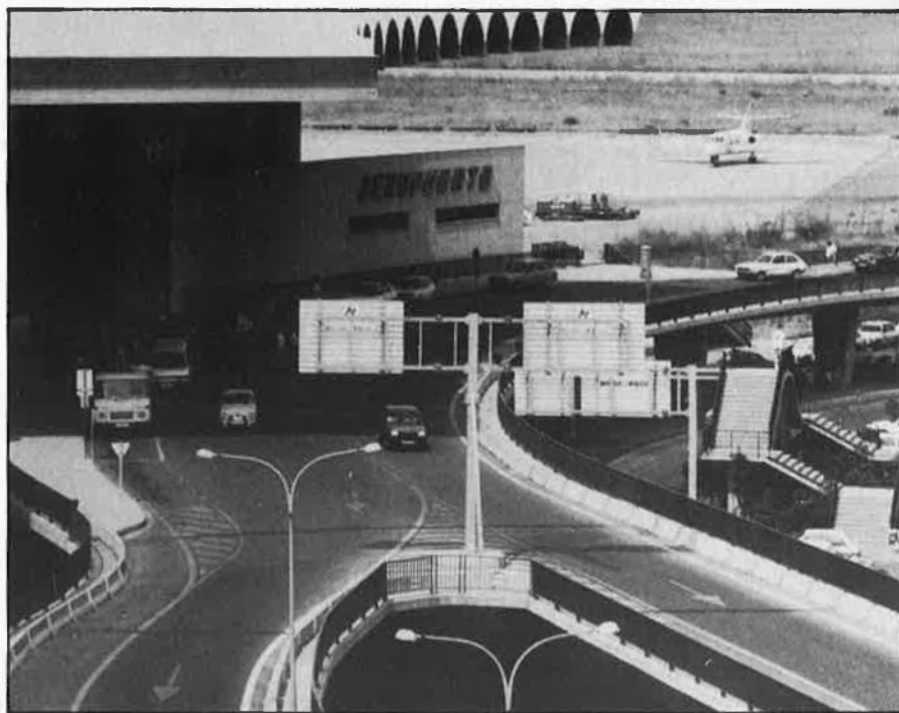
En un comunicat fet públic divendres passat, Teresa Noguera, en nom de tots els controladors aeris, denunciava també «l'estat d'emergència de la torre de control de Son Sant Joan, Palma, que presenta un perill per al trànsit aeri», ja que encara no funcionen les consoles noves que s'haurien d'haver instal·lat el març passat.

Segons Teresa Noguera, la solució podria venir amb la creació d'un organisme autònom que regulés el trànsit aeri. Malgrat tot, es mostrava contrària a la vaga perquè, a més dels perjudicis al turisme illenc, i la mala imatge que adopta el col·lectiu de controladors, amaga la ineficàcia dels responsables d'Aviació Civil, que són incapços de solucionar el verdader problema, el caos aeri.

La dependència del turisme aeri no es pot pal·liar amb el transport marítim, que només registra un 2,3% del total del turisme estranger, davant un 97,7% que prefereixen l'avió. De fet, l'evolució del trànsit aeri des de 1961, paral·lel al boom turístic i propiciant-lo, marca una trajectòria ascendent fulminant. Els últims anys el nombre de passatgers tendeix a estabilitzar-se, però per al sector turístic és vital controlar «que no perdi altura». □

La gran vaga minera que el 1985 va commoure Anglaterra, va fer baixar la corba de moviments a l'aeroport de l'Altet en quasi un milió de passatgers. Dos anys després, la xifra arribava al màxim amb els 2.900.000 passat-

balla a l'Altet, 350 de les quals depenen del Ministeri de Transports i la resta, de corporacions, concessionàries, companyies i serveis. Però el nombre de controladors ha continuat, malgrat tot, congelat durant els últims anys. Tan sols 12 homes s'han d'acabar diàriament a la pista d'aterratge, sobrecarregada en excés.



A l'Altet, d'una plantilla de 1.000 persones, només 12 són controladors.

gers transportats, entre vols domèstics i internacionals, amb un augment del 12 per cent respecte a 1986. Així mateix, el nombre de vols va ser superat en un 10 per cent. «El nostre aeroport és el primer de la Comunitat Valenciana —diu Pedro Nieto, director en funcions de l'Altet—. Contra el milió aproximat de Manises, enguany passarem a més de tres milions d'usuaris». Els principals vols són els *charter*, que, si nacionalment només signifiquen un 1,3 per cent, el mínim, en els internacionals arriba fins al 75 per cent. El Regne Unit encapçalava la llista el passat mes de juliol amb 172.000 passatgers, seguit per Holanda i Alemanya.

Pedro Nieto assegura que qualsevol vaga suposaria «un caos segur», encara que s'estima més no fer comentaris. Una plantilla de quasi mil persones tre-

«El que no podem és prometre el món i la bolla, anar amb demagògies» diu un portaveu del ministeri que dirigeix José Barrionuevo. «Els controladors —assegura— estan ben remunerats en el conjunt dels funcionaris. Llevat dels impostos —afirma—, encara els queden 170.000 pessetes netes. ¡Què més se'ls pot oferir! La nostra oferta és generosa: l'augment de la plantilla en 120 controladors més i una pujada salarial del 10%». Barcelona ha estat, segons aquest portaveu del Ministeri de Transports, «al marge de la negociació, arrossegant el moviment assembleari. Són reivindicacions corporativistes, com abans». L'estratègia dels tècnics de Barrionuevo és la de «desviar el trànsit, amb la concentració dels vols els dies anteriors i posteriors». Si aquest és el principal

problema del ministeri —opinen en el seu departament— «és per pura casualitat. Però, sí, aquesta és la gran serp de cada estiu».

«L'administració ha de fer tot l'esforç possible per a arribar a un acord», assenyala Antonio Calderón, alt executiu de la companyia Iberia. «A més del perjudici econòmic —opina—, hi ha el psicològic, l'alarma turística, la psicosis d'inseguretat». El passat dimarts 16, els controladors aeris alacantins presentaven la convocatòria oficial de vaga, i s'afegien així a l'atur dels seus companys valencians i barcelonosos, desconvocat finalment. Coincidien amb ells «en totes les reivindicacions, bàsicament la falta de personal i de

mitjans tècnics». Els dotze controladors alacantins, una plantilla ínfima, hagueren de fer front l'últim cap de setmana de juliol a un transvasament d'un total de 40.000 passatgers.

Els empresaris hotelers valencians i RENFE *respectarien* completament el dret de vaga d'aquest col·lectiu. Els primers, que temien el descens d'un 30% en l'ocupació hotelera, amb la promesa —encara que sembla mentida— de llit i dutxa gratis als seus clients durant tot el temps que es retardaren els vols. Per la seua banda, l'única companyia de trens de l'estat anuncià l'habilitació de combois especials per alleugerir la tensió d'aquests dies frenètics. □

LES DUES PANTALLES DE RADAR NO FUNCIONEN

Manises, un aeroport dels seixanta

A l'aeroport valencià de Manises es van renovar les instal·lacions que utilitzen els usuaris, però s'oblidà actualitzar els equips tècnics, que no ofereixen les garanties suficients de funcionaments.

Equip Investigació

A Manises, segon aeroport del País Valencià, les deficiències d'equipament tècnic i de personal queden amagades per les moderníssimes instal·lacions i les brillants sales d'espera. Els equips de comunicació amb què treballen els controladors tenen més de vint anys i les dues pantalles de radar, comprades fa tres anys, no funcionen. A aquest caos operatiu cal afegir una antena per a l'any 2000 que a hores d'ara continua inactiva. L'entrada en funcionament del nou centre de control radar, sovint anunciat per l'administració, sona als controladors com una cançó d'estiu. Enmig d'aquestes deficiències tecnològiques, amb què es treballa actualment, hi ha en joc la seguretat del trànsit aeri.

«Tots els matins —afirma Ricardo Gimeno, portaveu dels controladors— es comproven les dues línies que hi ha entre l'aeroport de Manises i el de l'Altet, per si de cas hi ha alguna cosa que no funciona. Aquesta mesura de control és tercermundista perquè en altres països la qualitat tècnica dels equips de comunicació ho fa innecessari. L'administració ha d'invertir en els sistemes de control aeri en compte de fer amenaces, perquè qualsevol accident que es produïra a causa d'aquestes defi-

ciències la delatària davant dels altres països europeus».

A l'aeroport de Manises, per exemple, la caiguda d'una avioneta esportiva provocaria una tragèdia mortal. El control d'aquest aeroport, de caràcter militar, és ple d'instal·lacions castrenses, dipòsits de benzina —Butano Manises, una estació de Campsa— com també de distintes conduccions

de gas ciutat i empreses industrials.

Si tenim en compte tot això, les declaracions del director general de turisme de la Generalitat valenciana, Pedro Agramunt, que qualificà la vaga de controladors de «xantatge pur i vil», resulten improcedents. «A les reivindicacions dels controladors —explica Ricardo Gimeno— els valencians n'afegim dues més: una millora dels mitjans tècnics i la posada en funcionament del centre de control radar. A l'aeroport de Manises es controla circulació aèria civil i militar de gran envergadura i mai ha tingut una antena de control».

D'altra banda, els controladors de Manises es queixen de la falta de personal tècnic. «En tres anys, el nombre de vols ha augmentat de manera considerable —diu el portaveu d'aquest col·lectiu— i la plantilla de controladors, per contra, es manté estable».

A l'aeroport de Manises, amb una mitjana de cinquanta vols diaris a l'estiu —vint-i-cinc d'entrada i uns altres vint-i-cinc d'eixida—, el nombre de controladors operatius no passa de vint. Les insuficiències de mitjans tècnics, de personal, etc., i el caos operatiu justifica, segons els controladors, els dies que s'havien elegit per a fer la vaga. A les paraules del director general de turisme de la Generalitat valenciana: «la vaga es fa en el moment que més perjudica l'usuari», la contestació dels controladors és la següent: «dos dies de vaga ara cridarien més l'atenció que un mes sencer a l'hivern». □

Informació elaborada per Ramon Aymerich i Oscar Montferrer (Barcelona), Xesca Sastre (Mallorca), i Esther Roig (València), amb la coordinació d'Ismael L. Belda.



Aeroport de Manises. Grans instal·lacions deficients.