



Unió General de Treballadors
de Catalunya

Quin model de gestió pel sistema aeroportuari català?

10 elements clau per la UGT de Catalunya

Abril 2007



Índex

Quin model de gestió pel sistema aeroportuari català?

1. Context

2. 10 elements clau per la UGT de Catalunya

1. Els aeroports, instruments de promoció econòmica
2. Aeroports de qualitat: ocupació estable i qualificada
3. Gestió propera, desplegament de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya
4. Complementarietat i gestió coordinada del sistema aeroportuari català
5. Titularitat pública de les infraestructures aeroportuàries
6. La participació en la gestió dels aeroports
7. Acord social i respecte al medi ambient
8. Els aeroports i el sistema de mobilitat a Catalunya
9. Les relacions laborals en el sistema aeroportuari català
10. La ciutat aeroportuària



1. Context

Històricament, a Espanya, els aeroports han estat concebuts com un node de transport aeri destinat a viatgers i, en menor mesura, a mercaderies. Ubicats al territori, i molt vinculats a les necessitats, comercials, particulars, turístiques o empresarials del seu entorn més proper, els aeroports espanyols s'han desenvolupat segons la demanda existent, sense contemplar un lligam socioeconòmic amb el seu entorn immediat. Cal remarcar, que en algunes ocasions per manca d'inversió o per dificultats d'acord polític, no s'ha arribat a cobrir la demanda amb garanties i amb la qualitat necessària, com per exemple el cas de Barcelona i l'aeroport del Prat.

Aquest model basat en la demanda, i sota el nostre parer, sumat a una gestió desigual dels aeroports espanyols i de les inversions realitzades en els mateixos per part d'AENA i el govern de l'Estat, tot prioritant Madrid com a centre d'operacions a Espanya, ha provocat que, centrant-nos en el cas de Barcelona, l'aeroport del Prat no hagi rebut les inversions necessàries pel seu desenvolupament i s'hagi coartat la possibilitat d'una gestió més propera al territori que hagués pogut donar sortida a les necessitats econòmiques, productives i socials de Catalunya.

En l'economia globalitzada que hem viscut a nivell mundial en els darrers anys del segle XX i que continuem vivint actualment, és necessari que els aeroports no cobreixin únicament la demanda existent, cal que siguin veritables instruments de promoció econòmica pel territori, i en conseqüència, cal que ampliiïn la seva oferta amb major capacitat d'operacions, nous serveis als usuaris, major capacitat logística per les mercaderies, i finalment, que generin al seu voltant el creixement del sector aeronàutic i del productiu associat a una infraestructura del transport com aquesta. Volem destacar també **el factor clau que ha de significar l'aeroport de Barcelona per la internacionalització de l'economia catalana**, element que ja en l'Acord Estratègic signat entre agents socials i govern de la Generalitat al febrer del 2005, es va identificat com a imprescindible pel futur de la nostra economia.



El nou **Estatut d'Autonomia de Catalunya**, a l'article 140, fa referència a les infraestructures del transport i de les comunicacions, i entre d'altres qüestions diu:

Article 140. Infraestructures del transport i de les comunicacions

1. Correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre ports, aeroports, heliports i altres infraestructures de transport al territori de Catalunya que no tinguin la qualificació legal d'interès general.

Aquesta competència inclou en tot cas:

- *El règim jurídic, la planificació i la gestió de tots els aeroports, instal·lacions aeroportuàries, estacions terminals de càrrega i descàrrega en recintes aeroportuaris i altres infraestructures de transport.*
- *La gestió del domini públic necessari per a prestar el servei, especialment l'atorgament d'autoritacions i concessions dins dels recintes portuaris o aeroportuaris.*
- *El règim econòmic dels serveis aeroportuaris, especialment les potestats tarifària i tributària i la percepció i la recaptació de tota mena de tributs i gravàmens relacionats amb la utilització de la infraestructura i del servei que presta.*
- *La delimitació de la zona de serveis dels aeroports i la determinació dels usos, els equipaments i les activitats complementàries dins del recinte de l'aeroport o de les altres infraestructures de transport, respectant les facultats del titular del domini públic.*

Amb aquest nou marc jurídic per a Catalunya, la UGT creu que és el moment per propiciar un **canvi en el model de gestió aeroportuària** que fins ara hem tingut a l'Estat Espanyol. El temps ens ha demostrat que aquesta és una qüestió important, i que de moment, la forma empleada no ha donat resposta a les inquietuds i necessitats de cada territori. Ara, amb les competències que atorga l'Estatut d'Autonomia, la capacitat d'autogovern de la Generalitat ha de ser exercida i la participació d'agents del territori ha de ser incorporada.

Val a dir que, per la UGT de Catalunya, el model de gestió d'AENA ha resultat ineficaç en la seva aplicació i contraproductiu als interessos territorials i als de país, amb una visió massa centralista pel seu model únic per a 48 aeroports, apostant per un aeroport fort a Madrid i d'altres radials connectats a aquest primer. Una visió menys centralista de l'Estat hagués afavorit el desenvolupament dels aeroports de forma coherent i segons les potencials de cada territori.



Pel nostre sindicat el canvi en **el model de gestió aeroportuària passa, per una banda, per aplicar a la gestió dels aeroports la política de descentralització** que l'estat ja ha aplicat en altres àmbit, com per exemple els Ports de Catalunya; i per altra banda, **cal flexibilitzar la gestió dels aeroports per a donar un servei públic de qualitat, donant cabuda a la participació d'ens autonòmics i locals, i als agents econòmics i socials.**

La descentralització de la gestió dels nostres aeroports permetria, des d'una visió integral i complementària, dissenyar un pla director per a cada aeroport adequat a les necessitats de Catalunya, al nombre de passatgers, a la necessitat de transport de mercaderies, etcètera. Permetria així mateix, introduir models de gestió àgils i flexibles adequats a la pròpia realitat, establir taxes/tarifes per a tot tipus de tasques aeroportuàries, realitzar la gestió del handling, o impulsar diversos usos comercials i activitats industrials. Aquest model implica que els aeroports catalans haurien de ser gestionats de forma que es pugui compatibilitzar una resposta a la demanda social existent, amb un model de gestió que tendeixi a l'autofinançament i a un procés de modernització constant gràcies a la pròpia activitat que s'ha generat.

L'acord estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, ja recull en la mesura 38 aquesta voluntat: *“Atesa la necessitat de planificació del conjunt d'aeroports catalans, el seu potencial desenvolupament i el paper clau que representen en el conjunt d'infraestructures, les parts consideren imprescindible fer-ne una gestió més autònoma i flexible que permeti l'entrada d'altres agents i, en particular, la participació de les institucions del territori en la gestió dels aeroports, amb l'objectiu final d'assumir-ne la plena gestió”*

Aquest model d'aeroport no lligat únicament a la demanda de transport, sinó vinculat a les potencialitats que aquesta infraestructura ofereix pel desenvolupament econòmic i social del país, és el model que la UGT de Catalunya creu necessari realitzar.



10 elements clau del sistema de gestió aeroportuària per la UGT de Catalunya

La UGT de Catalunya ha volgut sintetitzar en aquest document el que són sota el nostre parer, els 10 elements clau per l'adequada gestió del sistema aeroportuari català. De ben segur que poden haver-hi d'altres elements que afegits als que aquí proposem, completin el model de gestió que ha de permetre que les infraestructures aeroportuàries es converteixin en pol d'atracció per a noves empreses i iniciatives de negoci, i afavoreixin el creixement econòmic del seu entorn immediat. Tanmateix, el sindicat considera que les qüestions que tot seguit plantegem són bàsiques, hi han de ser contemplades en la reforma del model de gestió dels aeroports que Catalunya reclama.

1. Els aeroports, instruments de promoció econòmica

Els aeroports són un factor clau pel desenvolupament econòmic i social dels territoris. Són espais de generació d'un gran nombre de llocs de treball, infraestructures gairebé imprescindibles per l'activitat turística, elements afavoridors per a la implantació de noves empreses, etc. En conclusió, així com també ho són d'altres, els aeroports resulten infraestructures necessàries per la competitivitat i internacionalització de l'economia dels països.

En aquest sentit, la UGT de Catalunya reclama **un model de gestió aeroportuària que contempli aquestes infraestructures com instruments de promoció econòmica**. Per nosaltres, aquest fet no es pot deixar en mans de la improvisació o confiar en la inèrcia de activitat pròpia dels aeroports. Convertir els aeroports en instruments de creació de nous llocs de treball i de nova activitat econòmica al seu voltant, requereix de planificació i acció. Dins de la gestió del sistema aeroportuari català, s'ha d'integrar necessàriament una visió de promoció econòmica pel territori. Cal doncs planificar al voltant d'aquestes instal·lacions la implantació d'activitats i serveis que amplii les possibilitats que per si mateixa, ofereix l'activitat aèria:



preveure sòl industrial, contemplar espais de formació recerca i innovació, afavorir serveis d'hosteleria, incorporar una xarxa adequada per a la mobilitat de persones i mercaderies, afavorir la implantació d'empreses amb activitat d'alt valor afegit o incorporar espais que ofereixin serveis a empreses i treballadors, són elements, entre d'altres, que aprofiten les potencialitats que ofereix una instal·lació aeroportuària i que cal preveure i incorporar a la gestió dels aeroports.

Per fer que els aeroports catalans es converteixin en plataformes que col·laborin en el desenvolupament de l'economia catalana i de la seva internacionalització, **cal que l'aeroport compti amb un major atractiu gràcies als serveis que pot oferir.** Així, cal constituir al seu voltant una "ciutat" de serveis i empreses relacionades amb el sector aeronàutic que garanteixin l'abastament necessari per l'activitat desenvolupada a l'aeroport. Tanmateix, implantar al voltant d'aquesta infraestructura empreses i centres de formació dedicats a la recerca i innovació en el sector, aportaran un valor afegit al desenvolupament de l'activitat aèria a l'aeroport, fent-lo més atractiu per a noves inversions i per a la utilització del mateix per les companyies aèries.

Per altra banda, contemplant els aeroports com instruments de promoció econòmica, és necessari considerar també el seu **dimensionament per tal d'atendre les potencialitats i necessitats del territori.** En un món on l'economia està "globalitzada", les empreses cerquen ciutats per ubicar-se que necessàriament han d'estar ben connectades amb la resta del món, incloent connexions intercontinentals. En aquest sentit, per enfortir el paper de l'aeroport de Barcelona i potenciar el seu paper estratègic al sud d'Europa i a l'euroregió, és necessari consolidar i ampliar les connexions directes amb les ciutats més importants del continent europeu, i establir noves rutes intercontinentals. Igualment, aquest caràcter es veurà enfortit amb la implantació a l'aeroport del Prat de la seu de diferents companyies aèries, establint a Barcelona el seu centre d'operacions.



2. Aeroports de qualitat: ocupació estable i qualificada

L'acord institucional i social és total en considerar l'ocupació estable, de qualitat i d'alt valor afegit, com a eina imprescindible per la competitivitat de l'economia catalana. En aquest sentit el model aeroportuari català passa també per la consolidació i creació de nous llocs de treball amb aquestes característiques. Així, el nostre sindicat aposta per aquest model i veu necessari eliminar la competitivitat basada en els costos laborals. Malauradament, en alguns casos, les companyies de baix cost han basat la seva oferta de vols a preus reduïts en la precarització dels llocs de treball.

No és possible pensar en aeroports d'altres prestacions i qualitat, sense contemplar l'estabilitat de les plantilles, la qualitat dels llocs de treball, l'adequada remuneració, els beneficis socials, o l'oferta de formació continuada a tots els treballadors i treballadores, per a totes les empreses vinculades a l'operativitat i serveis de les instal·lacions aeroportuàries.

Per la UGT, l'augment de la competitivitat dels aeroports, i les possibilitats de creixement i internacionalització de l'economia lligada a aquestes infraestructures, passa de forma imprescindible per una ocupació estable, de qualitat i de valor afegit. L'alta qualificació de moltes de les ocupacions necessàries per al bon funcionament dels Aeroports i Navegació Aèria requereixen la permanència estable de les seves plantilles.



3. Gestió propera, desplegament de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya

Tan sols des de la proximitat es podran optimitzar les autèntiques possibilitats globals dels aeroports catalans. Resulta doncs necessari que les decisions que afecten a la gestió dels aeroports catalans es prenguin des de Catalunya, des del seu entorn immediat. La proximitat, pel que significa en el major coneixement de les necessitats i potencialitats del territori, és la que permet donar la resposta més adequada davant els problemes que puguin aparèixer i la que permet planificar les actuacions amb major criteri i ajust a les necessitats reals.

El reclam per una **gestió propera dels aeroports** passa pel desplegament del nou Estatut d'Autonomia de Catalunya i per la transferència de la gestió dels aeroports de l'estat a Catalunya. Malgrat el nou marc jurídic dóna a Catalunya la possibilitat de gestionar les infraestructures aeroportuàries, el fet és que cal impulsar el canvi d'alguns aspectes a nivell de l'estat, entre d'altres eliminar la qüalificació d'interès general per l'estat, dels aeroports catalans.

En conseqüència, és necessari que el més aviat possible es treballi en el marc de la comissió mixta Estat – Generalitat per tal de fer efectiu el traspàs dels aeroports; i en el cas de l'aeroport Barcelona, el qual es preveu que continuarà sent d'interès general, cal treballar per incorporar en la seva gestió la participació de les administracions catalanes i els agents econòmics i socials del territori.

Per altra banda existeixen altres competències al voltant de l'activitat aèria que cal clarificar o ordenar. La **navegació aèria** integra funcions de planificació, direcció, coordinació, explotació, conservació i administració del tràfic aeri, dels serveis de telecomunicacions i informació aeronàutica, així com de les infraestructures, instal·lacions i xarxes de comunicacions del sistema de navegació aèria. Tot això, amb l'objectiu que les aeronaus que es desplacen per l'espai aeri obtinguin la màxima seguretat, fluïdesa, eficàcia i puntualitat. L'actual normativa i administració Europea tendeix a considerar un "Cel únic Europeu" pel que fa a la navegació aèria, on cada cop existeix major control de la navegació d'aeronaus des de Brussel·les. Per altra banda, la normativa Espanyola reserva a l'estat el control de la navegació i de l'espai aeri. En aquest context (cel únic europeu), la UGT de Catalunya considera que cal diferenciar i aclarir les competències i funcions en la gestió d'aeroports, regulació i navegació aèria.



4. Complementarietat i gestió coordinada del sistema aeroportuari català.

La UGT de Catalunya creu en un **model coordinat dels diferents aeroports catalans, tot conservant l'autonomia en la gestió de cada un d'ells**. L'ens encarregat de la coordinació dels diferents aeroports ha de vetllar per la complementarietat entre els aeroports del país, ser un instrument protagonista de la promoció econòmica de Catalunya i l'encarregat de vetllar pel no malbaratament dels recursos públics. Malgrat existeixi una autonomia en la gestió de cada aeroport, aquesta ha de respondre a una estratègia nacional en el desenvolupament dels aeroports i a un model de país.

Així apostem per una estructura de gestió del sistema aeroportuari català, amb tres nivells:

- Un **òrgan coordinador de tots els aeroports catalans**, el qual ha de tenir predomini de la administració pública autonòmica i participació dels agents econòmics i socials.
- Un **consell d'administració o junta de direcció per a cada aeroport**, que entre d'altres comptarà amb la participació de l'òrgan coordinador a nivell nacional, les administracions locals i els agents econòmics i socials
- Finalment, la **direcció executiva dels aeroports** que creiem ha de ser professionalitzada

Per altra banda, en un territori com el català, on les distàncies entre els diferents aeroports es poden considerar curtes, **cal establir una política de complementarietat entre tots ells i contemplar la diversificació de l'oferta**. A banda de les oportunitats de creixement que pot oferir cada territori, les potencialitats i limitacions de Barcelona afavoreixen d'altra banda la capacitat de creixement dels aeroports de Girona, Reus, Sabadell o Lleida. La capacitat d'aquests aeroports, i la seva proximitat amb Barcelona, pot fer que els primers puguin assolir part de la demanada que Barcelona ciutat genera. En aquest cas, l'aeroport de Barcelona es pot beneficiar dels primers en racionalitzar el numero d'operacions que el Prat pot assumir en moments concrets o en circumstàncies que així ho recomanin. Pels aeroports de Girona, Reus, Sabadell, o Lleida, aquesta situació s'ha de veure també com una oportunitat per aconseguir més clients. Caldrà en aquest cas, assegurar la connexió viària i ferroviària d'altres prestacions entre aquests aeroports i el de Barcelona.



Tanmateix, la interrelació entre l'aeroport de Barcelona i els altres aeroports, pot permetre aquests darrers especialitzar-se en l'oferta, i diversificar l'existent a Catalunya. Així ja hem vist com algunes companyies de baix cost han escollit aquests aeroports per realitzar les seves operacions a un preu més reduït pels seus clients, fet que ha donat major dimensió a aeroports com els de Girona o Reus. Aquesta especialització i diversificació ha suposat un creixement en el número d'operacions d'aquests aeroports i en conseqüència una major rendibilitat.

Un altre exemple d'aquesta **diversitat en l'oferta**, està en els vols particulars o d'empresa, sector que ara per ara es troba en gran dinamisme i creixement. En aquest sentit els aeroports de Girona, Reus o Sabadell, acostumen a ser molt més atractius per aquesta demanda, sempre que estigui garantida la connexió viària o ferroviària amb el punt de destí final.

Per altra banda, en el conjunt del territori català, és necessari que existeixen instal·lacions aeronàutiques de formació, aprenentatge, pràctica i oci. En aquest sentit, els aeroports més petits poden tenir un paper important, especialitzant-se de nou en una activitat que els grans aeroports no poden oferir. Un exemple clar és l'aeròdrom de Sabadell, que en aquest sentit ha funcionat amb molt bons resultats durant anys.

5. Titularitat pública de les infraestructures aeroportuàries

Una qüestió que per la UGT de Catalunya és irrenunciable, és el control públic de les infraestructures aeroportuàries. Pel nostre sindicat, **la participació pública en la gestió dels aeroports, és imprescindible per garantir la defensa dels interessos col·lectius per sobre de qualsevol altre.**

Les infraestructures estratègiques d'un país, com les energètiques, les del transport, o les de les telecomunicacions, entre d'altres, han de restar en mans públiques. El model a seguir, és per nosaltres el que deixa el control i titularitat de les infraestructures en els poders públics i permet operar sobre les mateixes a les empreses (privades o públiques). En la història recent del nostre país, hem vist com certes infraestructures han passat a estar controlades per mans privades, com per exemple les de telecomunicacions o les elèctriques, fet que fora d'aportar beneficis a la col·lectivitat, i una major competitivitat que hagi beneficiat als usuaris, ha generat un major control de tot el sector per part de companyies privades i una major indefensió pels usuaris.



6. La participació en la gestió dels aeroports

Independentment de la participació pública en la gestió dels aeroports, la qual considerem imprescindible i majoritària, creiem que **la participació d'agents socials i econòmics en aquesta gestió pot esdevenir beneficiosa en el desenvolupament territorial i de l'activitat econòmica del país.**

Des d'un punt de vista de participació institucional, la constitució espanyola, l'estatut d'autonomia de Catalunya i diverses directrius europees, donen als sindicats un paper explícit en la defensa dels interessos col·lectius, i els donen el rang d'interlocutors directes en la participació de la política econòmica i social de la nostra societat. De fet, els sindicats ja participem a través de diferents òrgans de l'administració en la planificació econòmica i social del país. Un bon exemple ha estat l'Acord Estratègic per la Internacionalització, la Qualitat de l'Ocupació i la Competitivitat de l'Economia Catalana, signat al febrer del 2005 entre els agents socials i el Govern de la Generalitat, on s'ha posat de relleu la imprescindible participació dels sindicats en les polítiques que han de portar un major progrés social i econòmic del país.

En el cas dels aeroports, pel que signifiquen com infraestructures i serveis amb gran capacitat d'influència en el progrés econòmic i social del país, la presència dels agents econòmics i els sindicats té tot el sentit. La participació dels agents econòmics en el nou model de gestió aeroportuària, afavorirà el desenvolupament i millor gestió dels aeroports, en comptar amb el criteri dels representants que tenen per objecte crear les condicions necessàries per tal de millorar la competitivitat de les empreses, i millorar les condicions per crear negocis. Seguint el mateix criteri, els representants dels treballadors aporten el coneixement del mercat laboral i són part necessària per fer que el nostre model productiu s'adapti a les necessitats actuals, tot fent-lo competitiu a través de la adequada qualificació i l'ocupació estable i de qualitat. Tanmateix, som els treballadors i treballadores els que a la fi portem a la pràctica les directrius que es puguin establir des de la direcció de cada aeroport, i en conseqüència és positiu que en el moment de prendre les decisions, els representants dels treballadors hi siguin presents per tal de ser debatudes per totes les parts.



De fet, aquest model de participació ja es fa servir a la pràctica en el cas dels ports. Així els sindicats comptem amb espais de participació i decisió dins del consell de ports de Catalunya, i en el consell d'administració dels ports de Tarragona i Barcelona.

En el mateix sentit, i segons el model descrit en el punt 2.4 d'aquest document, la UGT de Catalunya considera necessària la **participació dels representants de les empreses i els treballadors en dos àmbits: per una banda dins de l'ens encarregat de la coordinació dels aeroports catalans en l'àmbit nacional, i per l'altre, dins del consell d'administració o junta directiva que ha de portar la gestió de cada un dels aeroports catalans.**

7. Acord social i respecte al medi ambient

El model d'aeroport que la UGT de Catalunya considera, ha de passar necessàriament pel **consens institucional i l'acord amb els agents socials**. La significació i repercussió que l'aeroport té sobre el territori i el desenvolupament econòmic i social de Catalunya, ha de comptar necessàriament amb aquest acord i consens per tal de garantir la seva viabilitat futura i l'obtenció dels resultats esperats a partir de la implicació de tots els agents.

Tanmateix, el benestar dels ciutadans i ciutadanes que tenen la seva residència al voltant de l'aeroport, ha de ser prioritari a l'hora de minimitzar les conseqüències que té per les persones una infraestructura aeronàutica.



8. Els aeroports i el sistema de mobilitat a Catalunya

Dins del sistema de mobilitat català, els aeroports tenen un paper important, tant per ser centres generadors de mobilitat en provocar necessitats de mobilitat dels treballadors i usuaris que han d'accedir a les seves instal·lacions, com per ser centres nodals del transport de persones i mercaderies.

En aquest sentit cal planificar i dissenyar els aeroports com a **centres intermodals de transport**, i en conseqüència cal assegurar la seva connexió amb la xarxa ferroviària i viària d'altres prestacions. La connexió dels aeroports amb la resta de modes de transport és imprescindible per garantir l'accés amb qualitat, eficiència i velocitat, dotant-lo així d'una capacitat imprescindible per millorar la seva competitivitat. Per altra banda, els aeroports han de ser centres d'intercanvi modal de transport, facilitant el traspàs de viatgers i mercaderies cap a les línies ferroviàries europees i ibèriques d'alta velocitat, i al transport per mar gràcies a la proximitat als ports.

També caldrà millorar la **connexió dels aeroports amb els serveis de rodalies del ferrocarril**, les línies d'autobús i altres serveis públics de transport, tot contemplant la tarifa integrada de transport pels desplaçaments.

Transcendental resulta també garantir en condicions de seguretat, qualitat i servei adequat, l'accés dels milers de treballadors i treballadores que es desplacen diàriament a l'aeroport i al seu voltant, apostant pel transport públic i propiciant el canvi modal del vehicle privat al transport col·lectiu. Així doncs, cal millorar els serveis ferroviaris i de transport públic, i fora convenient revisar la política actual que prioritza els aparcaments i la utilització del vehicle privat, en front dels serveis de transport públic dins dels aeroports.

Finalment, per tal de facilitar la complementarietat entre els aeroports catalans, i donada la curta distància que separa l'aeroport de Barcelona dels de Girona, Reus o el futur aeroport de Lleida, **cal garantir la connexió de tots aquests aeroports** a través de la xarxa ferroviària d'altres prestacions.



9. Les relacions laborals en el sistema aeroportuari català

Un nou model de gestió dels aeroports que compti amb la participació de l'administració autonòmica i local, i la dels agents econòmics i socials, i amb un ens que coordini l'actuació de tots els aeroports, requereix per a tots els treballadors i treballadores dels diferents aeroports, de les mateixes condicions laborals. Es a dir, la UGT reivindica també en aquest cas l'aplicació del **Marc Català de Relacions Laborals**, i en aquest nou context, caldrà garantir les mateixes condicions laborals per a tots els treballadors i treballadores dels diferents aeroports catalans.

Actualment hi han companyies aèries (sobretot les anomenades de baix cost) i empreses dedicades a serveis aeroportuaris, que **han basat l'augment de la competitivitat en la reducció dels costos laborals**. La UGT de Catalunya, considera que en el nou model de gestió aeroportuària, **la direcció tècnica i política ha de vetllar per les condicions laborals de tots els treballadors de les empreses que operen a l'aeroport**. Malgrat existeixin diferents convenis pel conjunt d'empreses, la qualitat dels serveis han de basar-se en una ocupació estable, de qualitat i de valor afegit. Es per això que la direcció dels aeroports ha d'assegurar, mitjançant els plecs de condicions en la concessió de serveis, o altres fórmules, que les empreses operadores siguin respectuoses amb els convenis col·lectius i que en la seva activitat diària garanteixen unes condicions laborals dignes pels seus treballadors i treballadores.



10. La “ciutat” aeroportuària

En el punt 1, “*Els aeroports, instruments de promoció econòmica*”, ja hem fet referència al polígon o “ciutat” aeroportuària, espai on es concentren les empreses que donen servei a l'aeroport, i altres iniciatives vinculades a la seva activitat.

Si resulta important definir el model de gestió aeroportuària que creiem necessari per Catalunya, no és menys veritat que el nostre país necessita un nou model de polígon industrial o zona d'activitat econòmica. La UGT de Catalunya ja ha presentat el seu model basat en una gestió integral que doni serveis a empreses i treballadors. En el cas dels polígons en els que es troben emmarcats els aeroports, cal també un òrgan de gestió i coordinació per totes les empreses i treballadors. Malgrat l'aeroport és el centre d'activitat del polígon o ciutat aeroportuària, aquest tindrà en qualsevol cas i per diferents motius (mobilitat, residus, accessos, etc.), una relació estreta amb la resta d'empreses que l'envolten. La UGT ha concretat en la seva proposta un espai físic de coordinació que anomenem Ciset (Centre integral de serveis a empreses i treballadors). No entrarem en aquest document en la definició del Model de polígon industrial de la UGT, però si calen fer algunes consideracions sobre la necessitat i la forma de gestionar els polígons aeroportuaris.

Per exemple, pres des de la perspectiva d'una ciutat aeroportuària, l'aeroport de Barcelona està habitat per més de 14.000 treballadors. La participació dels treballadors en aquesta ciutat aeroportuària és fonamental, igual que ho és la dels seus ciutadans en qualsevol municipi. Als aeroports cal fer front a una sèrie de necessitats per a fer més fàcil la vida laboral i l'activitat econòmica:

- Coneixement i audiència als treballadors en les modificacions d'infraestructures tant internes com externes de l'aeroport.
- Participació i coneixement de la modificació, o noves obres que existeixin en els recintes aeroportuaris per assegurar la creació de les instal·lacions necessàries, infraestructures còmodes per a l'execució del treball, i el compliment de les normatives de salut laboral.
- Els aeroports per ser zones restringides creen un inconvenient entre els treballadors per a la seva mobilitat interna perjudicant clarament l'operativa i per tant el servei als passatgers.



Els representants dels treballadors exigim participació en les polítiques de creació de facilitats de mobilitat interna per als treballadors.

- En darrer terme, és fonamental l'impuls per part de l'ens gestor de la creació de la figura del Ciset, tal i com la UGT proposa per tots els polígons industrials.
- Participació i coordinació en matèries de Salut laboral de totes i cadascuna de les empreses que treballin en l'aeroport.
- Participació en matèria de creació de serveis per als treballadors de l'aeroport, facilitar la convivència i aproximar a l'aeroport els serveis urbans més essencials i necessaris: el transport públic i/o col·lectiu organitzat i gestionat des de l'ens, creació d'escoles bressol accessibles i econòmiques, creació de serveis de restauració econòmics i de qualitat, espais d'assistència mèdica, etc.

