



# El pastel del 'handling', a punto para el gran concurso

Las aerolíneas velan armas, sin desvelar detalles de sus plicas, para optar a un buen pedazo de un negocio de 1.000 millones de € por el que también competirán grandes constructoras. Comienzan a perfilarse posibles alianzas mientras se oyen voces de 'zapatero a tus zapatos'

**L**a liberalización de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra a vuelos y pasajeros -el conocido como negocio del *handling*- parece estar mucho más cerca. Tras cuatro años en suspenso, la ministra de Fomento ha anunciado que antes de que termine 2004 saldrán a concurso las licencias de primer operador, actualmente en manos de Iberia, y las 16 segundas licencias ya caducadas. Hasta ahora Iberia es el primer operador en 38 aeropuertos de la red de Aena, y Air Europa, FCC y Acciona son los segundos operadores en los 16 aeropuertos más importantes de la Red.

Aena abordó en los 90, por man-

## GALLOS Y GALLINERO

Aerolíneas, grandes constructoras y sociedades de servicios creadas al efecto están listas para competir por las licencias de *handling* en España. Muchos gallos en el gallinero. ¿Hay pastel para tanto revuelo?

dato de la UE, una primera liberalización dando entrada a un segundo operador global de *handling* en los 16 mayores aeropuertos, los de más de un millón de pasajeros anuales. Así, FCC comenzó a prestar servicios de asistencia en tierra a aeronaves en 1994, primero en el aeropuerto de Gran Canaria y luego en otros 9 aeropuertos (Madrid, Barcelona, Málaga, Fuerteventura, Lanzarote, Bilbao, Sevilla, Valencia y Santiago de Compostela) en alianza con Air Europa bajo las marcas Eurohandling e Iberhandling. En paralelo, Aena concedió a Acciona la licencia para operar en Madrid, Palma, Ibiza, Menorca, Alicante y Tenerife.

Hoy, de las 38 licencias concedidas por Aena para explotar el *handling* en los grandes aeropuertos, 20 están caducadas, entre ellas los 16 permisos de Iberia como primer operador en los grandes complejos.

Pero no sólo a Iberia le han caducado, incluida una prórroga de dos años, las licencias como primer operador. Sus dos principales competidores en el *handling*, Ineuropa, liderada por Acciona, y Eurohandling, coparticipada por FCC y Air Europa, también siguen operando con algunas de sus licencias caducadas. Y los 18 permisos restantes de explotación de servicios de *handling* vigentes, caducan en los próximos 18 meses.

## LOS PROTAGONISTAS DE LA 'BATALLA DEL HANDLING', EN GRANDES CIFRAS (MILLONES DE EUROS)

### ❖ IBERIA

Presidente: Fernando Conte.



Facturación: 4.619 mill.  
Beneficio: 145,8 mill.  
Es el primer operador en toda la red de Aena

### ❖ ACCIONA:

Presidente:

José Manuel Entrecanales.



Facturación: 3.864 mill.  
Beneficio: 1.948 mill.  
Presencia en 'handling':

Ineuropa es el operador en 6 aeropuertos españoles, y en Francfort, Hamburgo y Berlín.

### ❖ FCC:

Principal accionista:

Esther Kopolowitz.



Facturación: 6.050 mill.  
Beneficio: 308,6 mill.  
Presencia: Flightcare

opera en 10 aeropuertos españoles y en el de Bruselas. Opta, junto a la belga Race Cargo, a la 2ª licencia de handling en Ostende-Brujas.

### ❖ FERROVIAL

Presidente: Rafael del Pino.



Facturación: 6.050 mill.  
Beneficio: 341 mill.  
Es gestor de aeropuertos de

Sidney, Bristol y Belfast. Desde 2002 tiene una alianza con Menzies, que opera en 75 aeropuertos y 20 países

### ❖ ACS

Presidente: Florentino Pérez.



Facturación: 10.733 mill.  
Beneficio: 229,5 mill.  
Presencia: gestor

aeropuerto de Santiago de Chile y en el Pacífico mexicano.

### ❖ SACYR-

VALLEHERMOSO:

Presidente: Luis del Rivero



Facturación: 3.333 mill. con Beneficio: 334 mill.  
Presencia nula. Busca

socio que le aporte know how suficiente.

### ❖ GLOBALIA

Presidente: J. José Hidalgo



Facturación: 1.836 mill.  
Beneficio: 19,8 mill.  
Globalia Handling opera

5 aeropuertos marroquíes, 5 portugueses y 10 en España.

### ❖ SPANAIR

Presidente: Gonzalo Pascual.



Facturación: 839 mill.  
Pérdidas de 4,9 mill.  
Presencia: NewCo, que

realiza autohandling.

### ❖ AGBAR DE BARCELONA

Presidente: Ricard Fornesa.



Facturación: 2.799 mill.  
Beneficio: 194,2 mill.  
Presencia en negocio

aeroportuario: nula. Ha constituido la sociedad Aerogest Serveis Aeroportuaris para licitar en los concursos de handling.

### ❖ SUFI

Presidentes: Juan Abelló y Enrique Aldama.



Facturación: 101,87 mill.  
beneficio: 4,03 mill.  
Presencia actual en

negocio aeroportuario: nula. Quieren concursar con esta sociedad de servicios conjunta.

Aena se vió obligada a prorrogar los contratos por la falta de un convenio que permitiese la subrogación de los empleados de las compañías que realizaban el *handling* a los nuevos operadores. Un problema que afecta a casi 20.000 empleados y sobre el que el Tribunal Supremo ha dictado que no cabe subrogación sin el consentimiento de la plantilla. Pero el obstáculo está a punto de resolverse, según Antonio Moreno, director general de Aseata (patronal que engloba a Iberia, Air Europa, FCC y Acciona). Tras el reparto de las terminales de Barajas, Aena ha acelerado las negociaciones entre patronal y sindicatos para que se firme un acuerdo cuanto antes y licitar así unas concesiones que comenzarán a operar a finales de 2005.

### ¿Macroconcurso o por bloques?

Despejado el cuándo, no está claro cómo se licitarán. ¿Saldrán a concurso todas las licencias de primer operador de *handling* en un mismo paquete o, como en los concursos de segundo operador, se adjudicarán aeropuerto por aeropuerto? Fuentes del sector creen previsible que salgan primero a concurso los grandes aeropuertos, como Barajas y El Prat, y después los de menos de dos millones de pasajeros al año.

Es probable también que Aena de entrada a un tercer operador en Barajas y El Prat, como reclama el presidente de Globalia. Iberia, por su parte, apuesta por mantener la figura de primer operador en todas las terminales de la red. FCC, Air Europa y Acciona apoyan una licitación de los servicios por paquetes que incluyan aeropuertos rentables y deficitarios. Air Europa pide que se liciten a la vez todos los concursos, aunque algunas segundas licencias no hayan vencido, para que las compañías puedan presentarse a todos los proyectos. Spanair y la patronal ACA, por su parte, piden crear la figura de un tercer operador de *handling*.

Antes de empezar, el proceso ya se presenta reñido. Las compañías han comenzado a mover fichas para llevarse su parte en un pastel que mueve cerca de 1.000 millones de € al año. Constructoras, fondos de inversión y operadores internacionales de aeropuertos se apuntan a la liza para arrebatar cuota de mercado a Iberia, Air Europa, Acciona y FCC, pero se muestran

cautos y no descubrirán sus cartas hasta que Aena publique las bases del concurso. Aunque ya están bastantes claras las alianzas posibles.

### Un proceso competido

Novedosa respecto al concurso anterior es la ruptura de la alianza FCC-Air Europa, por los conflictos habidos. El punto crítico ha sido la guerra judicial en Marruecos entre ambas firmas para que los tribunales dilucidaran el ganador de los contratos de *handling* en los grandes aeropuertos del país norteafricano. Ganó Air Europa, pero la tensión entre la constructora de Esther Kopolowitz e Hidalgo viene desde que FCC creó *Flightcare* y el *handling* de Air Europa pasó a formar parte de la matriz, Globalia Handling. No van juntas a ningún concurso exterior y van a disolver Iberhandling y Eurohandling cuando caduquen sus licencias en España.

FCC espera mantener sus actuales licencias en España y arrebatar alguna otra a Iberia. De momento no se plantea aliarse con ningún socio, aunque sí lo ha hecho en el extranjero, donde trata hacerse un hueco en Europa del Este y Oriente Próximo, de la mano del operador de *handling* turco Celebi, con el que ha suscrito una alianza estratégica. También es finalista junto a la belga *Race Cargo* en el concurso para ser la segunda empresa de *handling* en el aeropuerto belga de Ostende-Brujas. FCC ha sabido sacar partido a la compra de activos de la quebrada Sabena: se ha asegurado siete años de gestión del *handling* del aeropuerto de Bruselas -17 millones de pasajeros y 100 millones de € anuales-.

### ¿Un negocio de aerolíneas?

Hidalgo no quiere saber nada de socios, y menos de constructoras, tras la mala experiencia con FCC. En su círculo privado comentan que siente que le han robado la cartera, que ha enseñado el *know-how* del negocio a alguien ajeno a él y luego le ha dejado tirado. En público, de forma más suave, también ataca a las constructoras y empresas de servicios que quieren entrar en el negocio del *handling*. Cree que no deberían estar presentes en esta actividad. "El negocio de la explotación aeroportuaria es de las compañías aéreas. Es un negocio que nos pertenece", afirmaba en *La Gaceta de los Negocios*.

El presidente de Globalia estima que las empresas de construcción aportan poco a una actividad tan relacionada con el sector aéreo. "Zapatero a tus zapatos. Nosotros, por ejemplo, no podemos concurrir a una autopista. Para eso están las constructoras", señala.

Y no sólo él piensa de este modo. Las principales aerolíneas han trasladado a los responsables de Fomento su malestar con la creciente presencia de las constructoras en ese negocio. Consideran que, a diferencia del *catering* u otros servicios asociados a la aviación, el *handling* es un elemento clave en la cadena de producción de las aerolíneas. Por ello han solicitado, de manera no formal, que se prime en los pliegos de los concursos a las compañías aéreas, o que se obligue a que las constructoras concurren de la mano de aerolíneas. "Aena nos debe valorar más. Somos quienes hacemos las inversiones y asumimos los riesgos que conlleva la aviación", afirma el presidente de la patronal AECA, Felipe Navío. De la misma opinión es Pascual, presidente de Spanair. "Las compañías aéreas son las que mejor conocen el negocio y las que garantizan proyectos de futuro, calidad, estabilidad, etc. Aena debe garantizar que los transportistas se hagan con licencias", dijo Navío.

### Air Europa, Acciona, Iberia, Spanair

Globalia Handling, donde trabajan más de 5.000 personas y que espera facturar 180 millones por este concepto en 2005, aparece como uno de los más fuertes competidores en los nuevos concursos. Este año ha ganado dos de los más importantes en liza, los de Portugal y Marruecos, por los que también pujaban Iberia, FCC o Acciona. Y su último movimiento ha sido adquirir el 50,1% de la división de *handling* de la aerolínea portuguesa TAP. Su oferta, de 34,9 millones, superó las de Iberia, Acciona y Swissport. Hoy es el accionista mayoritario de la compañía de *handling* a terceros que opera en los aeropuertos de Lisboa, Oporto, Faro, Funchal y Porto Santo. Además, Globalia ganó en 2003 la concesión durante siete años de la asistencia en tierra de Royal Air Maroc en Marrakech, Casablanca, Agadir, Tanger y Laiun.

Acciona, tercer operador por volumen de negocio, también anuncia una dura guerra. Se presentará a los nue-

## El mapa del handling



### SITUACION DE LAS LICENCIAS DE HANDLING

- Las de Iberia: todas sus licencias en todos los aeropuertos, en los que opera como único operador o como primer operador, **caducadas desde marzo de 2001.**
- Las licencias de Acciona: en Barajas Madrid le vence en abril de 2006; en Alicante, en abril de 2005; en Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza, en noviembre de 2005. En Tenerife, caducada desde noviembre de 2003;
- Las de Air Europa-FCC: Barcelona y Málaga: caducan en abril de 2006; Fuerteventura, Las Palmas y Lanzarote: vencieron en junio de 2004; Bilbao, Sevilla, Valencia y Santiago de Compostela, abril de 2005. La que tienen en Madrid-Barajas, vence en abril de 2006.

Fuente: Elaboración propia

### AGBAR Y LA PRIVATIZACIÓN

AGBAR, Aguas de Barcelona, ha creado Aerogest Serveis Aeroportuaris para optar a las licencias de 'handling' y, también, para entrar en el negocio de explotar aeropuertos. Quiere estar preparada para cuando Aena decida privatizar aeródromos.

vos concursos de la mano de su socio, el aeropuerto de Fráncfort. En 2003 la constructora de la familia Entrecanales atendió 117.000 vuelos en España y Alemania con un crecimiento en su cifra de negocios del 8%. Mientras salen los pliegos españoles mira de cerca la privatización del segundo operador en Grecia, Italia, Irlanda y Luxemburgo.

Iberia se ha planteado ceder capital a otras compañías en la futura sociedad de *handling* que contempla el Plan Director 2003-05. La aerolínea de bandera no suelta prenda, pero en su órbita se ha situado ACS, primera constructora española que dirige Florentino Pérez, presidente del Real Madrid. Iberia y TEMG tienen una sociedad conjunta para desarrollar actividades

de mantenimiento y reparación de equipos para *handling*. Su objetivo es realizar este tipo de servicios para la propia Iberia y para terceros. Esta alianza podría ser el primer paso para otra global. En los últimos años ya se han presentado juntas a distintos concursos, como el del *handling* de la portuguesa TAP. Pero Iberia ni confirma ni desmiente esta posibilidad. "No haremos ningún comentario hasta que Aena saque los concursos, para no dar pistas a nadie sobre lo que vamos a hacer, cómo nos vamos a posicionar o cuál serán nuestras propuestas", explican.

Y también Spanair concurrirá al inminente concurso a través de NewCo, que ahora presta servicio de *handling* a Spanair y socios de Star Alliance. ■