

Las licencias de handling, en el BOE

Cinco años, nada menos, han sido necesarios para poner en marcha la anhelada liberalización de los servicios de asistencia a aviones y pasajeros —más conocido como handling— en los 44 aeropuertos españoles

Esta anhelada y repetidamente anunciada liberalización del handling, que tanta expectación ha despertado entre aerolíneas y grandes constructoras, ha puesto la primera base: Aena abrió el pasado 8 de julio las primeras licitaciones de las nuevas licencias.

La firma en abril de un convenio colectivo para los 14.000 empleados del sector —principal causa del retraso— ha acelerado los acontecimientos y el propietario de los aeropuertos españoles abre la tarta de un negocio que hasta ahora era casi un coto privado de Iberia —es primer operador de handling en todos los aeropuertos—, Air Europa, FCC y Acciona, que actúan como segundos operadores en los 16 aeropuertos más importantes de la red.

Habrán más operadores

Con la licitación de las primeras licencias, Aena da el pistoletazo de salida a un proceso que llevará a cabo en dos grandes fases de aquí a octubre. El objetivo es que los nuevos agentes estén operando en todos los aeropuertos de la red el próximo verano. Para ello, el organismo presidido por Manuel Azuaga ha convocado ya 19 licencias para los 28 aeropuertos de la red de menor tráfico para tener las ofertas sobre la mesa el próximo 10 de octubre.

En este primer paquete entran aeropuertos tan distintos como el de Girona, Almería, Burgos o Huesca. Conscientes de estas diferencias, Aena ha optado por sacar la treintena de aeropuertos modestos en diferentes condiciones. En este sentido, los responsables del gestor aeroportuario han decidido que cada uno de los aeropuertos que en 2004 superaron el millón de pasajeros (Girona, La Palma, Jerez de la Frontera, Reus y Vitoria) dispongan de dos operadores de handling, al igual

que aquellos aeropuertos (Almería, Asturias, Murcia-San Javier y Vigo) que prevén superar este volumen de tráfico durante 2005.

En el caso del resto de los 19 aeropuertos pequeños —con la excepción del de La Palma, donde habrá dos— Aena ha optado porque sólo haya una compañía. Así, el gestor aeroportuario ha decidido agrupar en un paquete los aeropuertos de Coruña, Albacete, Badajoz, Burgos, Córdoba, Granada, León, Logroño, Melilla, Huesca, Pamplona, Salamanca, San Sebastián, Santander, Valladolid y Zaragoza, y el helipuerto de Ceuta. Mientras, un segundo paquete abarcará los canarios de El Hierro, La Gomera y La Palma.

Segunda fase y alianzas

En una segunda fase, que verá la luz en octubre, Aena licitará dos licencias por complejo en los 16 mayores aeropuertos españoles (que hasta ahora tenían un tráfico superior al millón de pasajeros), salvo en el caso de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Alicante y Málaga, donde por primera vez el gestor dará entrada a una tercera compañía de handling.

De este modo, se pone fin a una situación polémica, ya que las licencias de Iberia estaban caducadas desde marzo de 2003, tras una prórroga de dos años, al igual que 9 de las 16 licencias de segundo operador en manos de Air Europa, Acciona y FCC. Es el caso de Tenerife, Fuerteventura, Alicante, Sevilla, Valencia o Bilbao.

Estas cuatro compañías llevan meses trabajando en sus ofertas con el único objetivo de no perder ninguna de las licencias con las que cuentan y hacerse, a ser posible, con alguna nueva. Para ello, Iberia, FCC, Air Europa y Globalia han comenzado a mover fichas, cerrando incluso alianzas con otras



GRANDES Y PEQUEÑOS

En octubre se licitarán las dos licencias para cada uno de los 16 mayores aeropuertos españoles y las tres que tendrán Madrid, Barcelona, Alicante y Málaga.

compañías. Es el caso de Acciona, el tercer operador por volumen de negocio, que concurrirá a los nuevos concursos de la mano de su socio, el aeropuerto de Francfort. El pasado año, la constructora de la familia Entrecanales atendió 117.000 vuelos en España y Alemania, lo que le reportó un crecimiento en la cifra de negocio del 8%. Aparte de los seis aeropuertos españoles en los que está presente, su filial Ineuropa también opera en Francfort, Berlín y Hamburgo.

Por las alianzas también se ha decantado Air Europa, que tras la mala experiencia vivida con su hasta ahora socio, ha preferido dejar de lado a las constructoras y tender su mano a la aerolínea portuguesa TAP, de la que el pasado año adquirió el 50,1% de la división de handling de la firma Iusa. Pero tampoco le hacía falta a Hidalgo la búsqueda de socios, pues Globalia Handling, donde trabajan más de 5.000 personas, factura más de 180 millones de euros en este campo y el pasado año ganó el handling de los aeropuertos portugueses y marroquíes.

Política diferente ha adoptado Iberia, primer operador en toda la red, que se presentará sola a todos los nuevos concursos, al igual que FCC, que acudirá en solitario a través de su filial Flightcare, tratando de repetir en España la hegemonía



Los nuevos concursos de handling para los 44 aeropuertos de Aena, en dos fases

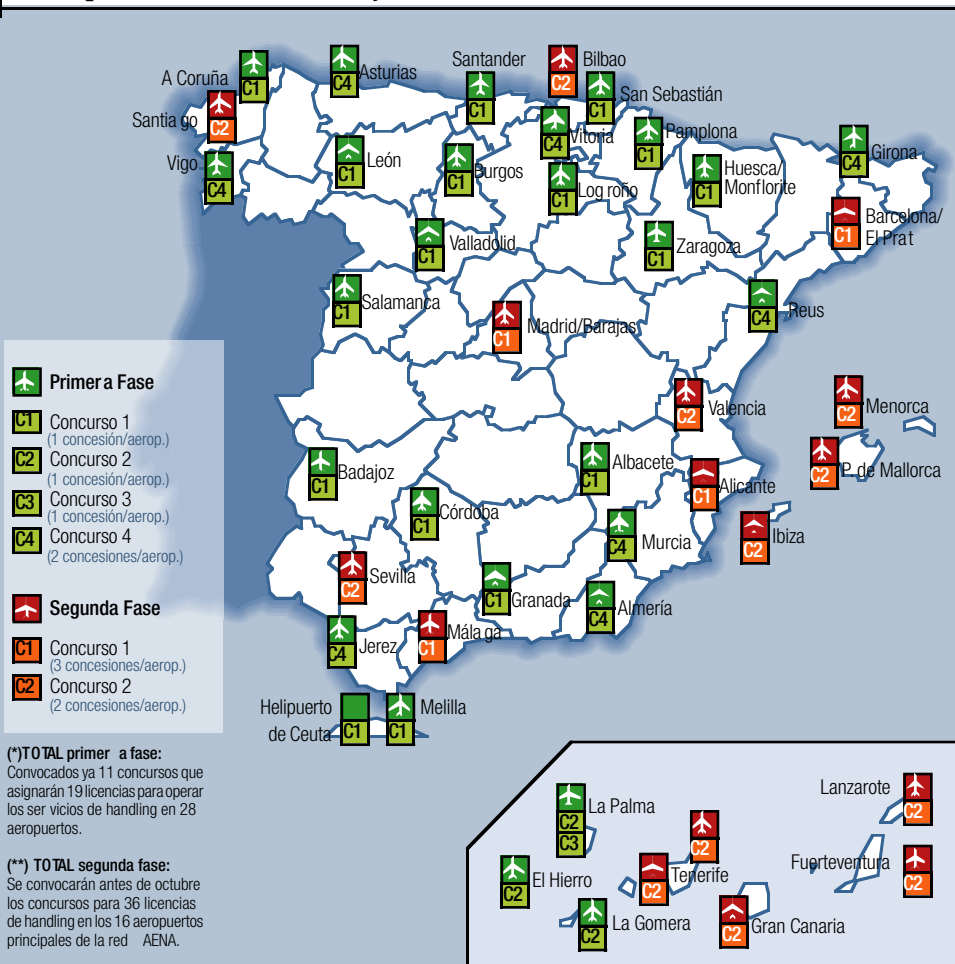


GRÁFICO: MARÍA JESÚS RIVERA

Fuente: Ela boración propia.

que ha logrado en el mercado belga. Sin embargo, ninguna de las cuatro compañías lo tendrá fácil. El concurso ha despertado el interés de todas las grandes constructoras españolas, operadores internacionales, aerolíneas y aeropuertos extranjeros, lo que vaticina una lucha sin cuartel para hacerse con este lucrativo negocio que mueve casi 700 millones de euros y deja unos márgenes muy elevados. Es el caso de ACS, que ha unido sus fuerzas a Swissport, la mayor empresa mundial de handling. Una política de alianzas que han seguido el resto de constructoras, que se han aliado con empresas especializadas extranjeras, después de que Aena –ante las quejas de las aerolíneas– exigiese la presencia en los consorcios de un socio especializado con al menos el 20%.

Es lo que ha hecho, por ejemplo, Ferrovial, quien acudirá a los concursos junto a la escocesa Menzies, o la constructora andaluza Azvi, que lo hará con la estadounidense ASIG, tercer operador de handling a nivel mundial. Pero la lista de candidatos no acaba aquí. Sacyr Vallehermoso ha tendido la mano a la británica Serviciar, mientras que el grupo San José lo ha hecho con Gestair.

Recorte de tarifas y mayor calidad

La competencia que buscaba Aena está garantizada pues en la inmensa mayoría de los casos la consigna de las compañías es pujar por las licencias en todos los aeropuertos. Para ello deberán afinar mucho las ofertas, pues a la competencia que implica tal elenco de candidatos se le une el tizeretazo que ha pegado Aena a las tarifas. En concreto, el titular de la red de Aeropuertos ha rebajado un 12%, respecto a los precios actuales, la tarifa que como máximo podrán cobrar los nuevos operadores a las aerolíneas por el handling. Esta rebaja tiene como objetivo “reducir los costes de escala” de las compañías aéreas, según el director de Aeropuertos Españoles, Javier Marín. Pero Aena no busca sólo mejorar las tarifas, sino, sobre todo, la calidad del servicio prestado, por lo que los nuevos operadores sufrirán fuertes penalizaciones en caso de no ofrecer un buen servicio.