

# El reparto de un pastel de 800 millones de euros

**Aena desveló en julio las adjudicaciones de las 55 licencias de 'handling' en sus 44 aeropuertos, un lucrativo negocio de 800 millones por el que competían las principales aerolíneas y constructoras del país**

**A**ena dio a conocer en julio el nombre de las empresas que prestarán el servicio de asistencia aeroportuaria durante los próximos siete años. Se mantienen Iberia (21 licencias), FCC (7), Globalia (7) y Acciona (3). Aterrizan: Ferrovial, con 6 licencias, Newco (Spanair) con 4, ACS-Evergreen con 3, seguidas de Ryanair con 2 y Atlántica de Handling (antes *autohandling* de Binter) y European Air Transport (DHL), con una licencia de *handling* cada una.

Ésta es la segunda gran liberalización del negocio que lleva a cabo Aena. La primera se produjo en 1994 y supuso la entrada en el mercado de Air Europa, FCC y Acciona. No obstante, Iberia —que en 2005 ingresó 322 millones de euros por este concepto— continuó controlando la mayor parte del negocio desde su condición de primer operador en todos los aeropuertos. Las presiones sobre Aena para que sacase nuevamente a concurso las licencias se hicieron más intensas con el tiempo dado que éstas llevaban caducadas desde 2001, por lo que la entidad dirigida por Manuel Azuaga puso en marcha el nuevo concurso que ha terminado con la entrada de seis nuevos grupos que se unen a los anteriores.

La entidad dividió el concurso en dos fases. La primera abarcaba los 28 aeropuertos cuyo volumen de pasajeros es inferior a un millón y disponen de un único agente de *handling*. La parte más jugosa del pastel afectaba a la segunda fase —que absorbe hasta el 90% del negocio— en la que entran en juego los 16 principales aeropuertos del país. En concreto, Aena sacó a concurso tres licencias en cada uno de los aeropuertos de Barajas, El Prat, Málaga y Alicante, mientras que en Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Lanzarote, Fuerteventura, Ibiza, Menorca, Bilbao, Valencia, Sevilla y

## EL FINAL DE LA SEGUNDA LIBERALIZACIÓN

La primera gran liberalización del negocio de servicios en los aeropuertos tuvo lugar en 1994 y supuso la entrada en el mercado de Air Europa, FCC y Acciona. En esta nueva liberalización han conseguido licencias seis grupos más.

Santiago de Compostela, Jerez, Almería, Vitoria, Girona, Reus, Murcia, Oviedo, Vigo y La Palma licitaba dos en cada uno.

En total, catorce grupos pujaron en las dos fases del concurso. La flor y nata del sector constructor nacional, agrupado con empresas especializadas en la prestación de este tipo de servicios, se ha dado cita en los dos concursos. ACS, la primera constructora española y tercera del mundo, no faltó a la cita. El grupo dirigido por Florentino Pérez pujó por todos los grandes aeropuertos junto a la empresa especializada Evergreen, después de que Ferrovial se uniese a última hora al que iba a ser su socio, Swissport. El mayor operador de *handling* del mundo fue adquirido un mes antes de la presentación de ofertas por Ferrovial que, a través de la escocesa Menzies, presentó ofertas por la totalidad de los aeropuertos, con la excepción de las instalaciones de Tenerife Norte y Santiago de Compostela. La constructora controlada por la familia Del Pino optó también a una licencia en los aeródromos más pequeños de Jerez, Almería, Reus, Murcia-San Javier, Girona, Asturias y La Palma. Unas concesiones por las que también pujó (con la excepción de las dos últimas) su rival Sacyr Vallehermoso, que mantiene una alianza con la empresa británica Servisair.

Quienes sí dispararon a todo fueron Acciona y FCC, que esta vez prefirieron no aliarse con otros grupos. Otras constructoras medianas como la andaluza Azvi, en compañía de Asig; Aldesa, junto con Swiftair; y la gallega San José, junto al gigante francés Vinci, se presentaron asimismo a varios de los concursos en liza.

Los grandes rivales de Iberia en los vuelos domésticos, Spanair y Air Europa, también descargaron toda su artillería para descabalar a la aerolínea de bandera de su aventajada posición en el *handling* español. La aerolínea de bajo coste Ryanair, asociada con la vallisoletana Lefma, también aspiraba a lograr licencias en Málaga, Tenerife Norte, Valencia, Bilbao, Sevilla y Santiago. Previamente, había pujado por entrar en Jerez, Almería, Reus, Murcia-San Javier y Girona. Mientras, las aspiraciones de

## 14 grupos de constructoras y aerolíneas pujaron en las dos fases del concurso



FOTO: ROCÍO RUIZ

la antigua filial de Iberia, Binter Canarias, se limitaban a lograr cuota en los aeródromos de Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife Sur y Lanzarote.

### Aerolíneas y constructoras

Al final, han sido Ferrovial, FCC y Globalia las que se han llevado el gato al agua. Las dos últimas compañías, que emprendieron aventuras individuales tras más de una década de la mano, salen muy reforzadas de este concurso.

Globalia es uno de los que mayor crecimiento ha experimentado. El grupo de Juan José Hidalgo ya es-

### FERROVIAL, FCC Y GLOBALIA

Tras meses de espera y una dura lucha por conseguir las adjudicaciones, los más beneficiados han sido Ferrovial, FCC y Globalia.

taba presente en este negocio a través de Eurohandling, la UTE compartida al 50% con FCC, e Iberhandling (95% Globalia y 5% FCC). Al igual que su antiguo socio, el grupo turístico propietario de Air Europa ha logrado otros siete aeropuertos, entre ellos, Madrid-Barajas, Barcelona y los dos de Tenerife. Globalia se mantiene en los aeropuertos de Bilbao, Sevilla y Barcelona y como novedades destacan Madrid, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Gran Canaria.

En cambio, dejará de realizar el *handling* en, entre otros, Valencia y Málaga, dos aeropuertos que al grupo le hubiera gustado mantener por su importancia. Un contratiempo que no desluce el éxito cosechado por Globalia, que se mostró satisfecho con este reparto, que le deja como el único grupo con licencia en las dos joyas de Aena: Madrid y Barcelona.

Su éxito, así como las 21 licencias logradas por Iberia y la entrada de Spanair en tres aeropuertos, confirma la primacía de las aerolíneas en este negocio. Se impone así la reclamación del sector aéreo de que las nuevas licencias deben estar en manos de las aerolíneas, que son las que, como afirma el presidente de Globalia, Juan José Hidalgo, saben "cómo se debe atender a nuestros pasajeros". Además, es una importante fuente de ingresos que compensa a las aerolíneas de las pérdidas que en su mayoría tienen en los vuelos domésticos. Todas las aerolíneas van a salir ganando, aunque sea como clientes, porque los precios bajarán tras un concurso con grandes pujas a la baja.

Esta primacía del sector aéreo no ha impedido a las grandes constructoras llevarse parte del pas-



tel. Sobre todo, en lo que se refiere a alguna de las licencias de tercer operador en Madrid, Barcelona, Alicante y Málaga. Es el caso de FCC y Ferrovial, las otras dos grandes triunfadoras del concurso. La primera, a través de su filial Flightcare, ha logrado también la concesión en siete aeropuertos: tres de los cuatro más importantes (Barcelona, Málaga y Alicante), además de Valencia, Almería, Jerez y Fuerteventura, uno de los aeropuertos que más crecen.

Estas adjudicaciones, que le refuerzan en el arco mediterráneo y se unen al *handling* de carga que presta en ocho aeropuertos, dispararán su facturación en España un 60%, hasta los 85 millones. Además, la constructora controlada por Esther Koplowitz prevé cerrar este año con una facturación de 280 millones de euros en el negocio del *handling*, gracias a su fuerte presencia en el extranjero, sobre todo en Bélgica—donde adquirió en octubre de 2002 el operador de servicios de la extinta Sabena— e Italia. En este último país, Flightcare acaba de comprar por 72,5 millones de euros la filial de Aeroporti di Roma, con lo que eleva a 15 el número de aeropuertos europeos en los que presta servicio y se convierte en uno de los principales operadores independientes del continente. En 2005 Flightcare atendió a más de 32 millones de pasajeros y 200.000 toneladas de carga, a través de sus 4.000 empleados.

### PRIMACÍA DE LAS AEROLÍNEAS

Con las nuevas adjudicaciones se pone de manifiesto que son las aerolíneas las que mantienen la hegemonía en los servicios aeroportuarios. Juan José Hidalgo opina que las aerolíneas son las que realmente saben cómo se debe atender a sus pasajeros.

### ETAPAS DE LIBERALIZACIÓN

**1994:** Aena da el primer paso para lograr la liberalización de los servicios de asistencia aeroportuaria a aviones y pasajeros. El gestor abre levemente la tarta a otros tres operadores—Air Europa (Globalia), FCC y Acciona—, lo que pone fin al monopolio histórico de Iberia.

**1994-2001:** Iberia convive con los tres nuevos operadores en los 16 mayores aeropuertos de la red de Aena.

**2001-2003:** Las licencias de Iberia y del resto de operadores comienzan a expirar. No obstante, Aena decide prorrogarles las licencias durante dos años más ante la falta de consenso para firmar un convenio colectivo. Compañías y sindicatos no se ponen de acuerdo en lo que se refiere a la subrogación de los trabajadores de Iberia, cuyas cargas salariales son muy superiores, a los futuros operadores.

**2003-04:** Las discrepancias en torno al convenio colectivo y la subrogación continúan, ante lo que Aena decide prorrogar las licencias otros dos años más.

**2005:** Después de cuatro años de intermitentes negociaciones, UGT y CCOO firman con la patronal Aseata el primer convenio colectivo del sector.

**2005-2006:** La firma del convenio a finales de mayo de 2005 supone el pistoletazo de salida para la nueva y definitiva liberalización del *handling*. A mediados de año, Aena licita las concesiones de *handling* en los 44 aeropuertos españoles. Aena divide el reparto en dos concursos: primero los 28 aeropuertos de menor tamaño y después los 16 complejos más grandes de España, entre ellos, Madrid, Barcelona, Alicante y Málaga, donde da entrada a un tercer operador.

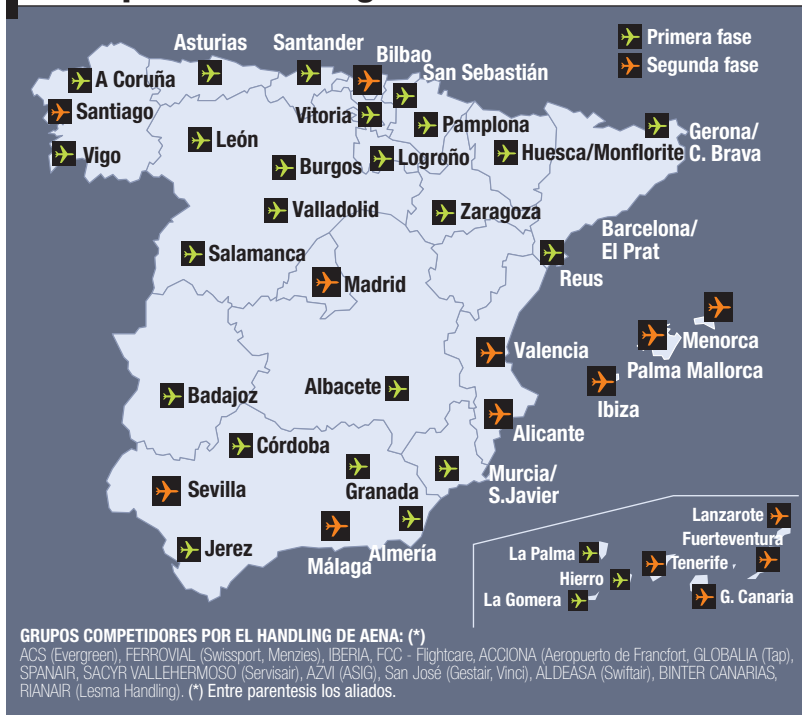
**Julio de 2006:** Tras varios meses de retrasos, Aena decide el reparto. Entran seis nuevos operadores que se unen a los cuatro históricos. Ferrovial, FCC y Globalia salen victoriosas. Spanair, ACS, Ryanair y Binter logran meterse en el negocio. Acciona sufre un serio revés tras perder cuatro de sus licencias, entre ellas la del aeropuerto de Barajas. La polémica llega con Iberia, que conserva la licencia en 21 aeropuertos, pero pierde Lanzarote, Fuerteventura, Jerez, Almería, La Gomera, El Hierro y, sobre todo, Barcelona.

También sale reforzada Ferrovial, que hasta ahora no contaba con presencia en este negocio en España, y se une a Iberia, Flightcare (FCC) y Globalia como una de las compañías que más licencias ha conseguido al otorgarle Aena seis, entre ellas la de Barajas. Además, contará con licencias en Alicante, Lanzarote, Murcia, Almería y Jerez. Sin duda, la compra el pasado año de Swissport, que le convierte en el mayor grupo de *handling* del mundo, le ha servido para aterrizar con fuerza en el mercado español, una de sus prioridades, según el responsable de Ferrovial Servicios, Iñigo Meirás.

Pero Ferrovial no es la única constructora que lograr meter cabeza. También ACS, con tres licencias (entre las que destaca la de Málaga) y Newco, con cuatro, han entrado en este mercado. La filial de Spanair ha sabido aprovechar la polémica en torno a Iberia para hacerse un hueco en Barcelona, mientras que su fuerte presencia aérea en Santiago, Asturias y Vigo le han permitido ganar estos aeropuertos.

## Acciona sale seriamente perjudicada al perder cuatro licencias

## El mapa del handling



Fuente: AENA

Una baza que también ha sabido explotar Ryanair —que pasará a prestar el servicio en Reus y Girona—, Binter Canarias o DHL. Esta última compañía logística se ha convertido en la segunda empresa elegida por Aena para realizar, junto a Iberia, los servicios en el aeropuerto vitoriano de Foronda. En esta decisión ha pesado notablemente la fuerte apuesta de DHL por el negocio de carga en el complejo vitoriano. En los próximos meses inaugurará, junto al complejo de la torre de control, una nueva terminal, lo que refuerza su papel como principal operador carguero de este aeropuerto. El 90% de las 40 operaciones de carga que se realizan diariamente en Vitoria corresponde a aviones de DHL.

La estampa opuesta la personifica Acciona, uno de los operadores históricos. La cuarta constructora española poseía siete licencias antes de este concurso en sociedad con el aeropuerto de Francfort, entre ellas la de Madrid-Barajas. Tras el nuevo reparto ha quedado relegada de las primeras posiciones como consecuencia de la pérdida de cuatro de los siete aeropuertos que explotaba: Tenerife Sur, Tenerife Norte, Alicante y, sobre todo, Madrid-Barajas. El grupo controlado por la familia Entrecanales ha sufrido un serio revés que difícilmente dulcificará el haber ganado las tres concesiones en Baleares (Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca).

Quienes se han quedado fuera del reparto son algunas de las medianas constructoras, a pesar de que, como en el caso de Azvi, se habían aliado con grandes operadores internacionales como la estadounidense Asig. Es el caso también de Aldesa, que iba de la mano de Swiftair, filial en España de DHL, o Cons-

**AMPLIACIÓN DE LICENCIAS**  
 Con la ampliación a 55 licencias en los aeropuertos españoles Madrid, Barcelona, Málaga y Alicante tendrán tres operadores de handling y el resto de los aeropuertos con más de un millón de pasajeros, dos.

tructora San José, que pujaba junto a la aerolínea de vuelos privados Gestair y Vinci, el mayor grupo constructor del mundo. Sacyr Vallehermoso tampoco se ha llevado nada al ser previamente descalificado tras presentar sus ofertas fuera de plazo.

### Iberia pierde Barcelona

Mención aparte merece Iberia. La aerolínea presidida por Fernando Conte obtuvo más licencias que nadie. En total 21, pero perdió las que tenía en Fuerteventura, Lanzarote, Jerez, Almería y, sobre todo, El Prat. Una decisión que sorprendió primero a la propia Iberia. “Es algo que no esperábamos, porque nuestra oferta era muy buena”, explican desde Iberia, que contemplaba en sus planes la pérdida de algún aeropuerto, pero “nunca en Barcelona donde estamos ofreciendo nuestros servicios desde que existe el aeropuerto”. Desde un primer momento, la aerolínea ha tildado de “injusta” la decisión de Aena, una decisión a la que no encuentran una explicación lógica y objetiva pues, en su opinión, su oferta “cumplía con creces” los once criterios de capacitación técnica establecidos en el concurso y “presentamos una baja económica del 42%”.

A la primera aerolínea española le ha pasado factura la agria polémica creada entre la opinión pública e instituciones catalanas después de que anunciase la eliminación de todos los vuelos no rentables en la Ciudad Condal. De nada le ha servido a Iberia convertir El Prat en base de operaciones de su nueva aerolínea de bajo coste, Clickair. Al final, Aena ha concedido las tres licencias de handling del complejo catalán a FCC, Globalia y Spanair.

Todos los grupos políticos catalanes habían pedido que se retirara a la compañía esta licencia tras conocerse que centraría su negocio en Madrid-Barajas. Por eso muchos ven en este desenlace una especie de castigo político a la primera aerolínea española. Los analistas coinciden en que la retirada de la licencia “es una consecuencia lógica de la decisión adoptada por Iberia de abandonar gradualmente Barcelona”. Hipótesis que en todo momento Aena ha tratado de desmentir y asegura que la adjudicación se hizo “desde el más estricto rigor, con criterios técnicos y con absoluta transparencia”. Según el organismo, Iberia presentó la quinta oferta más económica de un total de ocho.

Esto sentó como un bombazo a los más de 1.800 trabajadores de tierra que Iberia tiene en el aeropuerto de El Prat. De nada sirvió que el convenio colectivo les permita subrogarse, voluntariamente y con sus mismos derechos laborales, en las nuevas adjudicatarias. Ante el temor a la pérdida de sus empleos y con el precedente de los pilotos, que lograron todas sus reivindicaciones tras la huelga de julio, toda la plantilla de tierra de Iberia llevó a cabo una de las huelgas más salvajes que se recuerdan en los últimos años en España. Coincidiendo con el inicio de las vacaciones de agosto, el 28 de julio los trabajadores del servicio de tierra de Iberia interrumpieron

# Iberia ha solicitado realizar 'autohandling' en sus vuelos de El Prat

pieron sin previo aviso y durante once horas su trabajo y ocuparon hasta media tarde las pistas impidiendo el tráfico de aeronaves. En total, unos 560 vuelos se cancelaron o desviaron, lo que afectó a 100.000 pasajeros.

Las consecuencias no se han hecho esperar: formaciones políticas, compañías aéreas y asociaciones de defensa del consumidor exigieron responsabilidades por los perjuicios a miles de ciudadanos y por las pérdidas millonarias que ha provocado el sorpresivo paro. El presidente de la patronal aérea Aeca, Felipe Navío, afirmó que las aerolíneas presentarán una reclamación ante AENA por los daños y perjuicios sufridos. Y lo mismo quieren hacer las agencias de viajes. Al igual que muchos pasajeros, que, además de perder sus vuelos, perdieron sus maletas. Por su parte, la titular del Juzgado de Instrucción número 1 de El Prat abrió diligencias previas por presuntos delitos contra la seguridad aérea y de detención ilegal. La caótica jornada también fue aprovechada por el Gobierno catalán y los partidos políticos para reabrir la reivindicación nacionalista de que la gestión de El Prat dependa de la Generalitat.

Los trabajadores exigían garantías por escrito de que Iberia continuará realizando el servicio de *handling* y que se mantendrán los puestos de trabajo, sin que ninguno de sus trabajadores sea subrogado a otras empresas. La compañía ya ha solicitado realizar *autohandling* en todos sus vuelos de El Prat. Una solicitud que irá a buen puerto, aunque posiblemente no ocurra lo mismo en los vuelos de sus filiales Air Nostrum y Clickair, porque la ley exige que controlen al menos el 50% del capital para poder hacer el *autohandling* de estas sociedades. Los vuelos propios de Iberia suponen sólo un 20% del total del aeropuerto, insuficiente para dar empleo a los 1.800 trabajadores de *handling* de Iberia.

## Posible solución

El Ministerio de Fomento se está planteando que Iberia Handling pueda realizar el servicio a sus filiales Clickair y Air Nostrum, que representarán un 25% de los vuelos del aeropuerto. Entre las fórmulas que se barajan está la creación de UTE's entre las distintas sociedades a fin de cumplir la legislación. Según la compañía, 1.200 trabajadores podrían seguir realizando el servicio en los vuelos propios de Iberia, y otros 600 irían a las empresas filiales de Iberia o se acogerían al plan de bajas voluntarias.

Las tres nuevas concesionarias, Globalia, FCC y Spanair, rechazan esta posibilidad. Fuentes de

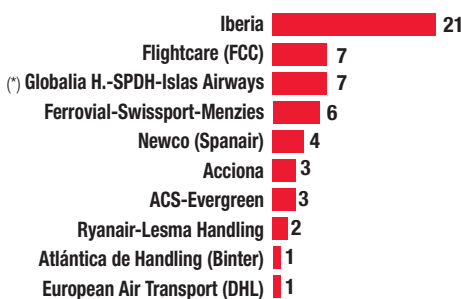
Air Europa entienden que la devolución de parte de las concesiones "no se puede hacer en las circunstancias actuales". Esta posibilidad también ha encendido a otros competidores, como Vueling, que "está estudiando qué medidas se tomarán si finalmente Iberia realiza los servicios para Air Nostrum y Clickair. Según el director de Rutas, "una cosa es el *autohandling*, realizar los

servicios para uno mismo, que sí está permitido y nosotros mismos lo hacemos, y otra muy distinta ofrecerlo a terceros cuando no se tiene licencia". Spanair también se ha mostrado dispuesta a plantar batalla en los tribunales si prospera la iniciativa de Iberia.

Pero mirándolo por otro lado, nadie en el sector esperaba que Iberia pudiera quedarse fuera de la concesión, y por tanto tener que asumir las tareas de *handling* en Air Nostrum y Clickair. Este servicio amenaza la rentabilidad, dada la caída de los precios tras el concurso y la absorción de los trabajadores procedentes de Iberia Handling. Según fuentes sindicales, los trabajadores de Iberia tienen car-

## La millonaria tarta del handling

### Número de licencias adjudicadas



### Desglose por compañías

**IBERIA.** (Madrid Barajas, Málaga, Alicante, Palma de Mallorca, Tenerife Sur, Gran Canaria, Ibiza, Valencia, Menorca, Bilbao, Sevilla, Reus, Murcia, Girona, La Palma, Tenerife Norte, Santiago, Vitoria, Asturias, Vigo, 16+1 (\*\*)). **FLIGHTCARE (FCC).** (Barcelona, Málaga, Alicante, Fuerteventura, Valencia, Almería, Jerez.). **GLOBALIA H.** (Barcelona, Madrid, Tenerife Sur, Gran Canaria, Bilbao, Sevilla, Tenerife Norte). **ACCIONA.** (Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca.). **EUROPEAN AIR (DHL).** (Vitoria). **FERROVIAL.** (Madrid, Alicante, Lanzarote, Murcia, Almería, Jerez.). **NEWCO (Spanair).** (Barcelona, Santiago, Asturias, Vigo.). **ACS-EVERGREEN.** (Málaga, Lanzarote, Fuerteventura). **RYANAIR-LESMA.** (Reus, Girona). **ATLÁNTICA (Binter).** (La Gomera/Hierro/La Palma).

(\*\*) Adjudicación de 16 aeropuertos más pequeños de España y helipuerto de Ceuta.



FOTO: ROCÍO RUIZ

### LA DISPUTA POR EL PRAT

FCC, Globalia y Spanair han ganado las licencias de *handling* del aeropuerto de Barcelona. La pérdida de Iberia de su licencia plantea la incógnita de quién realizará el *handling* de Air Nostrum y Clickair, la nueva *low cost* de Iberia.

gas salariales un 20% superiores a las del resto del sector y otras ventajas adquiridas. En total, se estima que un 40% de los empleados de Iberia Handling pasará a alguna de las tres empresas que han ganado el concurso.

La pérdida de la licencia de El Prat ha sido un jarro de agua fría en los planes de Iberia, que verá mermada su cuenta de resultados. La compañía dejará de ganar entre 15 y 25 millones de euros como consecuencia de dejar de operar en la Ciudad Condal, donde prestaba servicios a casi 20.000 vuelos de terceras compañías, el 40% de su actividad total en El Prat. El presidente de Iberia cifra en un 12% la bajada que sufrirá este año su división de *handling* por la pérdida de las seis licencias, incluida El Prat. Ese descenso se ampliará hasta el 25% en el caso de los ingresos que percibía por prestar dichos servicios a terceros.

### El precio del 'handling'

Pero no sólo Iberia verá mermada su cuenta de resultados. En general, casi todos. Por la sencilla razón de que los márgenes han sido otros de los grandes sacrificados en esta pugna, con una baja media del 30%. El precio del servicio del *handling* se había convertido en un problema para los operadores de los aeropuertos españoles, algunos de los cuales, como Easyjet, ya habían reclamado poder ofrecer su propio servicio. El motivo, los elevados precios. Eso obligó a Fomento a pedir ofertas que situaran las tarifas en un precio un 12% inferior al actual. Pero las compañías fueron más allá, fruto de la dura competencia por entrar en este negocio, hasta la fecha lucrativo. El director de aeropuertos de Aena, Javier Marín, fijó tras el concurso en un 30% la rebaja media del *handling* en los aeropuertos españoles. Esa rebaja pone en peligro las opciones de obtener rentabilidades de estas compañías, que ahora tendrán que luchar por conseguir clientes en cada aeropuerto donde AENA le ha concedido la licencia.

Pero no sólo en los trabajadores de Iberia en El Prat ha cundido la preocupación ante una posible pérdida de sus empleos. También, en los más de 4.000 trabajadores que actualmente prestan servicio en alguna de las empresas que han perdido sus licencias y que, en consecuencia, cambiarán de compañía, según lo sindicatos, que se muestran muy preocupados. Esta situación provoca un "estado de intranquilidad en los afectados", afirma Comisiones Obreras.

Una preocupación que no debería ser tal, una vez que existe sobre la mesa un convenio colectivo que garantiza la subrogación de trabajadores de unas empresas a otras en las mismas condiciones



FOTO JJ MULLOR

### TRANSVASE DE EMPLEADOS

Los 4.000 trabajadores de *handling* de las empresas que hasta ahora prestaban servicio en los aeropuertos españoles y que han perdido la licencia cambiarán de compañía. El convenio de 2005 del sector garantiza la subrogación de sus contratos.

y categoría que tenían en su antiguo puesto. AENA aseguró que "el nuevo convenio del sector firmado el 31 de mayo de 2005, fija la garantía de los empleos en todas aquellas terminales en las que entren nuevos operadores, a través de una subrogación de los contratos". Éste fue el caballo de batalla que bloqueó todo el proceso durante años. Tanto el Ministerio de Fomento como Aena no están dispuestos a que siga siendo una piedra en el camino de la liberalización.

En este sentido, se han comprometido con los sindicatos UGT y CC.OO. a hacer cumplir "a la totalidad de operadores de *handling*" el convenio colectivo del sector. Para ello, Fomento y AENA se dirigirán por escrito a cada uno de los presidentes de las distintas empresas concesionarias para fijar un encuentro entre todas las partes afectadas: empresas, sindicatos, AENA y Fomento. En paralelo, los representantes sindicales y el ente público han acordado la constitución el 12 de septiembre de una Comisión de Seguimiento "al más alto nivel" para vigilar el cumplimiento de los pliegos y exigencias del convenio del sector por parte de cada uno de los operadores, tanto de *handling* a terceros como de *autohandling*, en cada uno de los aeropuertos españoles.

A medida que se vayan resolviendo estos trasvases de plantilla, las empresas comenzarán a operar. Algo que podría ocurrir a partir de octubre en los aeropuertos de menor tamaño. En Barajas o El Prat, donde además se ha producido un importante cambio, el proceso se demorará hasta finales de 2006 o principios del año que viene. A partir de ese momento, los aeropuertos que tenían sólo un agente de *handling* pasarán a tener dos y los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Málaga y Alicante pasarán a tener tres operadores. En este sentido, el número de licencias se ha visto aumentado en 22 pasando de 33 licencias a un total de 55, cifra que supera en 12 licencias la mínima a la que obliga la Unión Europea como "mínimo liberalizador".

## Las nuevas empresas comenzarán a operar a finales de año