

¿Es la congelación de tasas un alivio real para el negocio aéreo?

En un contexto de descenso de ingresos y de tráfico aéreo, el reciente paso dado por el Gobierno para congelar las tasas de aeropuertos y navegación en 2010 es percibido por las aerolíneas como una medida “a medias” porque el sector busca una reducción de estos pagos tan elevados de forma inmediata

La industria aérea se ahoga en pérdidas. Pronostica para este año tantos números rojos –6.500 millones de euros–, que teme que sus sólidos cimientos tiemblen y terminen por derribarse. Incluso la patronal aérea IATA habla de “cataclismo”, sobre todo porque esta sangría de pérdidas ya casi dobla sus propias previsiones (4.700 millones de euros). La demanda sigue cayendo más que la oferta y, aunque el precio del carburante ha cedido, la actividad aérea permanece a niveles muy bajos, “nunca vistos antes”, dicen en el empresario. Las aerolíneas consideran que este parón puede arruinar, además, la temporada de verano. Para hacer frente a la crisis y compensar de alguna forma las pérdidas, han ido exigiendo a las autoridades que reduzcan las tasas de aeropuertos y que apliquen otras tantas medidas que tengan como fin reducir los elevados costes relacionados con su actividad.

Después de varias reuniones con las patronales, el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, con el nuevo ministro de Fomento, José Blanco, al frente, ha decidido darles un pequeño respiro. No reducirá estos pagos, como pedían, pero sí los congelará. Es decir, mantendrá invariables las tasas que cobra a las aerolíneas por los distintos servicios que les presta. Lo mejor es que la congelación de estos precios públicos incluirá no sólo a los aeroportuarios sino también a los de navegación aérea que, según

las patronales, son los más altos de Europa y el verdadero escollo.

Las tasas de navegación las pagan las aerolíneas por los servicios que reciben de AENA para ordenar el tráfico aéreo y las operaciones de despegue y aterrizaje. Esta actividad está directamente vinculada al trabajo de los controladores. Por este motivo, las patronales aseguran que los altos precios de los servicios de navegación sólo se justifican por los salarios de este colectivo. Hasta este año, el Gobierno había aplicado cada año para las tasas aeroportuarias y de navegación subidas por encima del IPC, llegando en algunos ejercicios al 8%. AENA ingresó en 2008 por tasas aeroportuarias 1.427 millones de euros, y por pagos de control de tráfico aé-

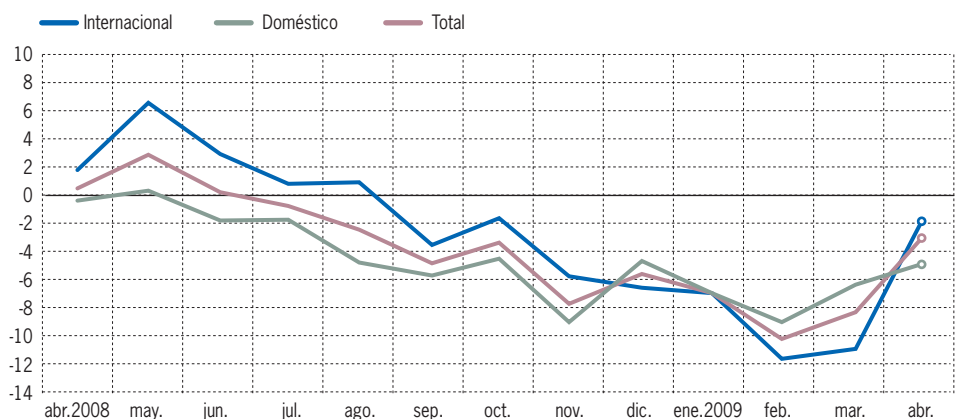
Peticiones incompletas

Las aerolíneas piden al Gobierno que la congelación de tasas sea efectiva ya y que además se rebaje su precio.



reo 1.192 millones. Según un estudio realizado por Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACETA) y la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), los precios públicos que se pagan en las operaciones en las que intervienen los controladores

Evolución del tráfico de pasajeros mundial



Fuente: ACI.



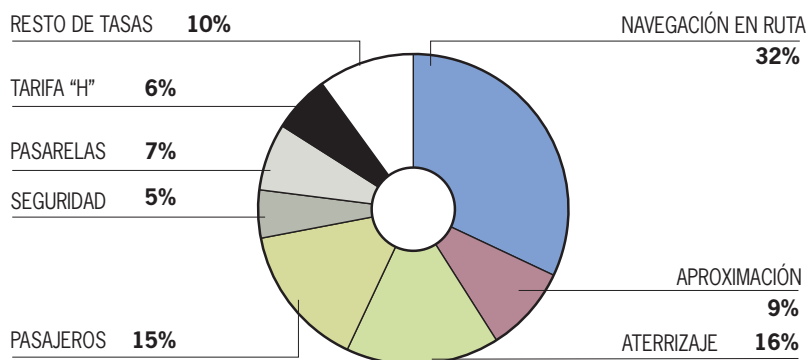
—la navegación en ruta y la aproximación— suponen, respectivamente, el 32% y el 9% del conjunto de las tasas. Los precios de los servicios de aeropuertos implican gastos menores: pasajeros, el 15%; seguridad, el 5%; y pasarelas, el 7%.

Además de la congelación de las tasas, el Gobierno ha trasladado a las patronales ACETA, ALA y AECA (Asociación Española de Líneas Aéreas) otros compromisos. Tratará de ampliar del 15% al 30% la bonificación sobre los pagos de aterrizaje,

Las tasas más caras

Las tasas de navegación suponen casi el 50% de los pagos de las aerolíneas a los aeropuertos.

Distribución del precio de las tasas aéreas



Fuente: ACETA

pasajeros y seguridad en los aeropuertos de Canarias, Baleares y Melilla. También se aplicará una bonificación del 100% de los precios públicos aeroportuarios para aquellas compañías aéreas que en el segundo semestre del año trasladen a más viajeros que en el mismo periodo de 2008.

El ministro de Fomento ha anunciado, además, que los aviones comerciales podrán usar el espacio aéreo reservado a los militares, otra de las reivindicaciones que estaban sobre la mesa. Con la medida se pretende reducir el tiempo de vuelo al realizar rutas más directas y, por ende, reducir el combustible y la emisión de CO₂. Según José Blanco, “el potencial de ahorro anual de las 29 propuestas que hemos hecho es de 62 millones de euros en combustible y 600.000 toneladas de CO₂”.

Escuchados a medias

En general, el sentir de las patronales es agrídulce. Por un lado, reconocen que se están cambiando cosas en la dirección correcta, pero no dejan de estar decepcionadas, porque pusieron sobre la mesa 22 propuestas que no han sido atendidas. Dicen sentirse escuchadas, pero sólo “a medias”, ya que habían solicitado que se adelantara a este julio la congelación de las tasas anunciada para enero de 2010 y que se extendieran las bonificaciones a las conexiones europeas. Y, en este terreno, no han visto sus deseos cumplidos.

El presidente de Iberia, Fernando Conte, ha declarado que “estas tasas son absolutamente inaceptables”, y se alegra del “primer paso” que ha dado el Gobierno con la congelación de estos pagos. La compañía de bandera hubiera preferido que la medida se aplicara ya este año, pero se muestra convencida de que AENA y Fomento “trabajan en poner una solución”.

Para Iberia, como para el resto de compañías, este año es excepcionalmente malo. De seguir las nefastas condiciones económicas en el sector, Iberia entraría en números rojos tras 12 años de ganancias. En el balance de 2008, se refleja la caída del 20% del tráfico y la subida imparable del precio del crudo del 70%. Uno de los aspectos preocupantes de estos datos es que, según ACETA, cada mil pasajeros menos supone la reducción ➤



➤ de un puesto de trabajo directo y tres indirectos.

Con este difícil escenario, urge tomar medidas en la aviación. IATA apuesta por una “reorganización del sector y por un nuevo modelo en las relaciones entre compañías aéreas y gobiernos”. La asociación ya ha fijado ahorros de 10.000 millones de dólares por una mejor gestión del equipaje, de los procesos de viajes y por la tramitación electrónica (con la eliminación de los billetes en papel la industria se ha ahorrado 4.000 millones de dólares). Según IATA, mientras que, tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, las aerolíneas volvieron a crecer casi inmediatamente, ahora se habla de una caída de los ingresos del 15% y de una recesión global. Para este año, prevé que la facturación de las compañías aéreas caiga de 528.000 millones de dólares (382.000 millones de euros) en 2008, a 448.000 millones de dólares (324.000 millones de euros).

Aeropuertos pierden fuelle

España es uno de los destinos más afectados por el desplome mundial del turismo. Además del sufrimiento que vive la industria aérea, sus aeropuertos ven caer el tráfico de pasajeros. Lejos queda la gloria de estas terminales, que se llevaban los máximos tráficos. Madrid-Barajas ha perdido un 17,6% de pasajeros en los dos primeros meses de este año, liderando, junto con el neoyorquino JFK, el descenso de los mayores aeropuertos del mundo, según los últimos datos recopilados

por ACI, la asociación internacional del sector. Y es que prácticamente todos los aeropuertos del mundo están en caída libre, y los españoles se desploman. Mientras los aeropuertos que engloban ACI perdieron un 8,6% de pasajeros en los dos primeros meses, AENA cayó un 17,7% en ese periodo, caída que se ha moderado hasta el 14% en el acumulado hasta mayo.

Varios factores explican este derrumbe, pero el principal es que la crisis ha acabado con el *boom* surgido a mediados de la década, en la que proliferaron rutas, cayeron precios y surgieron decenas de nuevas aerolíneas de bajo coste. Pero eso no es todo. La Universidad de Gran Canaria ha realizado un análisis entre 37 aeropuertos españoles y ha concluido que la mayoría de ellos llegan a ser “ineficaces”. Considera que esto se debe “a excesiva descentralización de los servicios aeroportuarios”. Sus responsables aseguran que la mayoría de los gestores no priorizan los pará-

Pasajeros de los aeropuertos españoles en 2009

Aeropuerto	Pasajeros	% respecto a 2008
Madrid-Barajas	18.624.537	-12,2%
Barcelona	10.270.789	-16,7%
Palma de Mallorca	6.465.222	-9,2%
Málaga	4.137.825	-14,0%
Gran Canaria	3.957.169	-11,0%
Alicante	3.145.331	-13,4%
Tenerife Sur	3.084.828	-18,0%
TRÁFICO TOTAL	68.624.537	-14,0%

Fuente: AENA Datos de enero a mayo.

Comparación de la tasa de navegación en 2009

España (peninsular)	84,14
España (Canarias)	68,30
Reino Unido	73,54
Alemania	67,18
Italia	66,01
Francia	61,49

Fuente: ACETA.

metros de eficiencia económica, como explica Juan Carlos Martín, profesor del Departamento de Análisis Económico Aplicado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

“En España sería necesario hacer una reorientación de la política aeroportuaria y algunas de las regiones deberían concentrar las operaciones en un único aeropuerto”, señala Martín. Esto mismo sucede en comunidades autónomas como Euskadi, que concentra tres aeropuertos y tiene muy próximos los de Santander y Pamplona. El norte de España es la región de Europa que más número de aeropuertos tiene por kilómetro cuadrado. “Sería mucho más interesante apostar por uno y que tuviese muchos más enlaces”, sentencia. □