

LA VISIÓN DE LAS COMPAÑÍAS

LAS AEROLÍNEAS EXIGEN A AENA QUE NO SUBA LAS TASAS

Piden al gestor que continúe en la senda de la eficiencia que ha exhibido en los últimos años, y que no eleve los impuestos a su actividad ya que son una parte fundamental para «ganar competitividad» empresarial

SILVIA FERNÁNDEZ

El tira y afloja entre un gestor aeroportuario y las aerolíneas que utilizan sus instalaciones no dista mucho de la relación entre un casero y su inquilino: el trato es a veces tenso y la polémica se sirve a la menor de cambio. Pero su objetivo común les aboca a convivir en armonía.

En los últimos años las tasas aéreas han sido (y por esencia serán siempre) el principal punto de fricción entre Aena y las compañías. Situados en extremos totalmente opuestos, el gestor español se remite a su reciente época de crisis y aboga por mantener este impuesto como un modo de financiar sus inversiones y rentabilizar su negocio –últimamente incluso más acuciado por su 49% privatizado–, mientras que las otras auguran –basadas en un informe de PwC– que su eliminación puede incrementar el PIB europeo en 215.000 millones de euros en los próximos 12 años y que en un escenario sin tasas en 2020 habría un aumento de 45 millones de pasajeros y un gasto turístico adicional de 12.500 millones.

La reciente llegada de Jaime García-Legaz a la presidencia de Aena no hará que esta diferencia de opiniones se disuelva. Pero de su trabajo dependerá que sea más o menos sencillo alcanzar el objetivo común que las partes comparten y que ni las controvertidas tasas –fijadas en el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (Dora) hasta 2021– pueden borrar: la prestación del mejor servicio a los pasajeros bajo criterios de rentabilidad.

Para dar salida a la demanda que la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) prevé se duplicará en los próximos 20 años, hasta alcanzar los 7.800 millones de pasajeros en todo el mundo, los aeropuertos y las aerolíneas deben alcanzar un buen nivel de sincronización de operaciones y servicios. Según ha manifestado recientemente el director general IATA, Alexandre Juniac, la clave «no está en construir aeropuertos más grandes».

Entonces, ¿necesita Aena convertirse en un gigante como otros gestores

de servicios aeroportuarios o en línea con las uniones de aerolíneas en Europa en forma de *holdings* o grupos? Las aerolíneas no se inmiscuyen en si la internacionalización de Aena debe progresar ni si debe dar cabida a un mayor porcentaje de inversores privados (lo que supondría dejar a tras su titularidad estatal). Para dos de las principales agrupaciones de líneas aéreas, ALA (Asociación de Líneas Aéreas) y Aceta (Asociación de compañías españolas de transporte aéreo) su interés se centra en «que se garantice la mejor gestión posible de los aeropuertos de la red porque son su principal activo».

Ambas agrupaciones coinciden en que la clave para el futuro de la industria en España es la eficiencia. «Aena debe seguir la tónica de los últimos años de búsqueda de eficiencia y mejora operacional», dice Javier Gándara, presidente de ALA, que representa a numerosas compañías de ámbito nacional e internacional. Es una eficiencia que ha permitido que las tasas, que subieron en los primeros años de crisis, bajaran hace menos de un año.

Contando con el impacto que las decisiones de Aena tienen en su actividad, esperan «que siga escuchando a las aerolíneas», reconoce el también director de easyJet en España. Mientras el presidente de Aceta –que agrupa a compañías españolas como Iberia, Vueling y Air Europa– apunta a una mayor vinculación de las aerolíneas en las líneas maestras del gestor. «Quizá querríamos tener una participación más activa en la definición de su estrategia», cuenta Antonio Pimentel.

Les gustaría, según Gándara, abrir la puerta a una implicación más activa «en la negociación de las tasas ya cara a 2020 se vayan a fijar en el segundo Dora», siguiendo el diálogo abierto en el marco de la regulación del Dora. De Aena, afirma Pimentel, «esperamos que dé respuesta a las necesidades de las compañías aéreas en términos de calidad y costes». Para el presidente de Aceta los aeropuertos deb en tener tarifas que garanticen la competitividad del sistema español de transporte



Torre de control de la Terminal 4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. E. M.

aéreo. «Las compañías aéreas españolas y en particular sus *hubs*, compiten con operadores de todo el mundo por los flujos de tráfico y las tarifas aeroportuarias son un importante componente de costes que ayuda a ganar competitividad».

En su opinión, la contribución del gestor aeroportuario al crecimiento aéreo y la sostenibilidad pasa por «una política tarifaria a la baja en los próximos años». A ese crecimiento, asegura, las compañías aéreas ya han ayudado «durante años tomando medidas de reducción de costes, mejorando la productividad o renovando flotas para competir en un sector con tarifas cada vez más bajas».

Desde el punto de vista de las aerolíneas, la modernización de los sistemas automatizados para agilizar los procedimientos en los aeropuertos es una inversión esencial para garantizar. «Los aeropuertos deben ser competitivos y las inversiones que se hagan eficientes», destaca el presidente de ALA.

Pimentel señala que «Aena debe ser pionera en la modernización de las

instalaciones, sistemas y procedimientos de sus aeropuertos para agilizar el paso fluido de los pasajeros compatibilizándolo con la seguridad». Eso incluye para Aceta eliminar la obligatoriedad de comprobar la documentación de los pasajeros en la puerta de embarque, algo que ya se da en lugares como Hamburgo o Fráncfort. En convencer de ello a las autoridades competentes querrían trabajar junto al gestor.

Casi siempre sus intereses son comunes: que el tráfico siga subiendo, que los aeropuertos sean mejores... Y saben que deben remar juntos en «todo lo que haga que al final volar sea lo más competitivo, fácil y barato posible para todos los pasajeros», reconoce ALA. Pero debe tenerse en cuenta que en el entorno en que nos movemos surgen factores externos, como regulaciones, que influyen», explica Gándara. «Y el sector debe seguir desarrollando el transporte aéreo de forma sostenible; que cada vez más gente pueda volar pero que las aerolíneas tengamos un beneficio razonable para remunerar a nuestros accionistas».

PWC ESTIMA QUE

LA ELIMINACIÓN

DE LAS TASAS

ELEVARÍA EL PIB

EUROPEO EN

215.000 MILLONES

EN 12 AÑOS