



CEOE pide limitar las huelgas de controladores en temporada alta

▶ La patronal propone liberalizar más torres de control y destaca que el coste laboral de estos trabajadores está «muy por encima de la media europea»

GUILLERMO GINÉS / SUSANA ALCELAY MADRID

Costoso, improductivo e ineficaz. Es la consideración que tiene la CEOE del servicio que prestan los controladores de Enaire. La patronal, en la que están presentes compañías como Iberia y Vueling, no solo es partidaria de liberalizar más torres de control a corto plazo, sino que también considera que deberían protegerse las temporadas y franjas horarias de mayor tráfico de posibles movilizaciones de este colectivo. Según CEOE, estas medidas incrementarían la competitividad del sector aéreo español.

Así lo explica la patronal en un documento al que ha tenido acceso ABC llamado «El transporte aéreo español: aportación a la economía y propuestas para la mejora de su competitividad». La organización comienza el texto poniendo en valor este sector, que emplea (de forma directa, indirecta e inducida) a 440.000 personas, lo que supone más del 2% de la población ocupada. Además, explica que «el desarrollo y mantenimiento» del turismo «requiere de la existencia de un sector de transporte aéreo moderno y competitivo».

Para alcanzar estas mejoras, la CEOE enumera una serie de propuestas. Entre ellas, la liberalización de las torres de control del Estado. La patronal apunta que la productividad de los controladores españoles se sitúa por debajo de la media europea: 0,79 por controlador-hora frente al 0,83 de media que existe en el Viejo Continente. Además, toma como referencia una estadística de Eurocontrol de 2015 para señalar que el coste por hora de estos trabajadores es de 166 euros por hora, mientras la media comunitaria se establece en 112 euros por hora.

Por todo ello, defiende una mayor apertura del mercado. «El servicio en las doce torres de control liberalizadas se ha suministrado de acuerdo con las necesidades de calidad y seguridad operativas que requieren las compañías aéreas, a un coste competitivo

y con una dinámica de mercado beneficiosa», concluye.

La enajenación de estas torres se produjo en 2010. El ministro de Fomento de entonces, José Blanco, abrió al mercado 12 torres de control con el argumento de que la entrada de gestores privados permitiría una rebaja de los costes de navegación, lo que repercutiría a su vez en las tasas. Ferrovial, compañía participada por Ferrovial y la británica NATS, fue la adjudicataria de nueve de estas torres. El resto pasaron a manos de Saerco.

Cuando se recobró la paz social con los controladores, el proceso de liberalización se paralizó, dejando las torres de aeropuertos como Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca o Gran Canaria en manos estatales. Sin embargo, en los últimos años el debate se ha reabierto, sobre todo tras las huelgas de

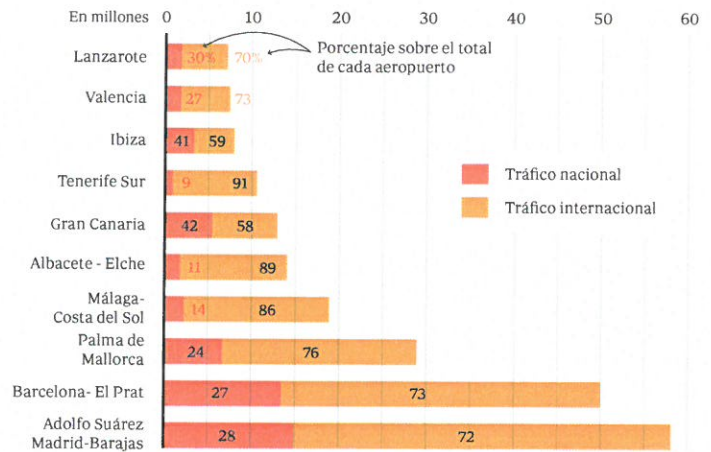
controladores que se produjeron el año pasado en Europa, especialmente en Francia. Las aerolíneas han criticado el caos aéreo que generaron estos paros, llegando incluso a denunciar al país gallo por este conflicto.

«Devastador»

La patronal hace referencia a esta situación calificando de «devastador» el impacto «económico y social» de una huelga de controladores. «La convocatoria o el mero rumor de una posible huelga afecta a las reservas, provocando que muchos potenciales pasajeros decidan optar por un medio de transporte alternativo. Con esto, uno de los principales sectores perjudicados es el turismo, motor de nuestra economía», señala en el informe.

Por ello, además de abogar por la liberalización del control aéreo, la patronal propone adoptar «medidas que garanticen la continuidad de los servicios de gestión de control aéreo» cuando se produzcan movilizaciones de controladores. Entre ellas, destaca una proposición para que «las temporadas o franjas horarias de mayor densidad de vuelos sean protegidas para que no puedan convocarse huelgas durante las mismas». La organización recuerda que países como Italia ya han tomado medidas de similares.

Principales aeropuertos de la red de AENA en 2018
 Por número de pasajeros gestionados



Tráfico de pasajeros

En millones. Entre paréntesis variación anual



Fuente: CEOE con datos de Aena

ABC

El holding, excluido del índice MSCI

IAG cae un 3% tras limitar la inversión extracomunitaria

G. GINÉS MADRID

IAG, holding que integra a British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus y Level lideró ayer las pérdidas del Ibex. Los títulos de la compañía cayeron un 3,28%, después de conocerse que MSCI tiene previsto excluir al grupo de su índice el próximo 1 de marzo.

Las listas de este proveedor son una referencia para fondos de inversión que buscan diversificar sus inversiones. MSCI justificó ayer su decisión de excluir a

IAG de su índice por las restricciones anunciadas por el holding para los inversores extracomunitarios.

El pasado 12 de febrero, el conglomerado anunció que limitaría al 47,5% la participación en su accionariado de los inversores de fuera de la Unión Europea. Con esta decisión, el grupo pretendía blindar los derechos de v-



AFP



PAÍS: España
 PÁGINAS: 34-35
 TARIFA: 40526 €
 AREA: 942 CM² - 128%
 FRECUENCIA: Diario
 O.J.D.: 76707
 E.G.M.: 408000
 SECCIÓN: ECONOMIA

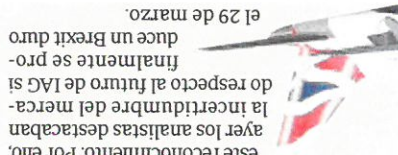
«Flexibilidad» con el Brexit

Más allá del control aéreo, la CEOE pone sobre la mesa iniciativas como impulsar el Cielo Único Europeo, ofrecer compensaciones económicas a los pasajeros solo cuando sea «el último recurso» y simplificar las rebajas de los billetes a las islas para que su aplicación sea más «ágil». Asimismo, reclama una mayor intermodalidad en los dos principales aeropuertos de España: Barcelona-El Prat y Adolfo Suárez-Madrid Barajas. La patronal confederada analiza la situación de incertidumbre que vive el sector aéreo por culpa del Brexit. Y es que compañías como Iberia y Vueling podrían perder su licencia de vuelo si el Reino Unido sale de forma abrupta de la Unión Europea, ya que la normativa comunitaria establece que las aerolíneas deben estar participadas en al menos el 50,01% por inversores del Viejo Continente. Una denominación que, en caso de un Brexit duro, los accionistas británicos, que tienen una gran presencia en el capital de estas compañías, perderían.

Respecto a este asunto, la organización reclama tanto a las autoridades reguladoras como las supervisores que sean «flexibles a la hora de interpretar la regulación europea referente a la propiedad y el control de las empresas» para evitar «poner en riesgo la conectividad aérea internacional de España».

lo de sus aerolíneas, ya que la normativa comunitaria establece que el control efectivo y el 50,01% del capital social de las compañías aéreas debe estar en manos europeas.

Esta iniciativa, en principio, no permitiría a IAG evitar el impacto de un Brexit duro, ya que la compañía especificó que los inversores británicos no se verían afectados por estas restricciones porque «son y serán» considerados comunitarios por la compañía. En la práctica es Bruselas quien debe otorgar este reconocimiento. Por ello, ayer los analistas destacaban la incertidumbre del mercado respecto al futuro de IAG si finalmente se produce un Brexit duro.



el 29 de marzo.