

ACETA

The logo for ACETA features the word "ACETA" in a bold, blue, sans-serif font. The letter "A" is stylized, with a light blue airplane icon integrated into its right side, appearing to fly upwards and to the right.

Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo

El presente documento recopila de forma breve las **principales prioridades de ACETA**. Incluye los asuntos que preocupan a los miembros de la asociación e incide en la actividad aérea de las compañías españolas y su competitividad.

Lo que se persigue en última instancia es que se garantice que los servicios esenciales para las compañías aéreas que presta el Gobierno, como son los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, teniendo en cuenta su naturaleza de monopolios naturales, sean eficientes, ágiles y de calidad y que incorporen para ello las últimas tecnologías disponibles

Además, estos servicios deben prestarse atendiendo y adaptándose a las necesidades de las compañías aéreas. Para ello, se debe contar con la participación permanente del Ministerio de Fomento en cualquier proyecto o iniciativa que pueda impulsar relacionada con las instalaciones o servicios prestados por el gestor aeroportuario o por el proveedor de servicios de navegación aérea que les puedan afectar. Siendo las compañías aéreas los principales usuarios de estos servicios es conveniente que se les involucre mediante consultas periódicas, no meramente informativas, en las que se tome en consideración los criterios y propuestas del sector aéreo.

PROPUESTAS ACETA

1. **Garantizar la capacidad de los aeropuertos de AENA**

El crecimiento acelerado del tráfico en los últimos años en la red de aeropuertos de AENA nos hace plantearnos la necesidad de acometer inversiones que permitan adaptar sus infraestructuras para dar respuesta a la creciente demanda de tráfico, especialmente en aquellos aeropuertos con signos de saturación.

Es necesario que cualquier actuación en este sentido cuente con la participación de las compañías aéreas para que atienda y se adapte a las necesidades reales del sector aéreo en aras de garantizar su efectiva implementación y resultado. En este sentido, es conveniente que cualquier revisión de los planes directores de los aeropuertos se someta al criterio de las compañías aéreas como principales usuarios de estas infraestructuras, de tal forma que se les consulte previamente a su diseño, así como su planificación para que se tome en consideración sus propuestas y puedan ser susceptibles de ser incorporadas antes de la aprobación de dichos planes directores y posterior desarrollo.

Las inversiones deberán ser racionales y enfocarse allí donde existan los problemas de capacidad, de forma eficiente. Los planes directores previstos para los aeropuertos de Adolfo Suárez-Madrid Barajas y El Prat deberán ser sostenibles y dar respuesta a las necesidades de capacidad requeridas en estos aeropuertos. Tienen como objetivo elevar su capacidad a 80 millones de viajeros anuales en el primer caso, y 70 millones de viajeros en el caso del aeropuerto de Barcelona en el horizonte 2026. Mientras tanto, se hace necesario que en este

período transitorio se adopten las medidas necesarias para garantizar la operativa de las compañías aéreas y dar respuesta a sus deseos de expansión.

- En particular, en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas se debe garantizar la capacidad de la T4, así como de la T123, dando respuesta a las necesidades actuales y a futuros crecimientos como resultado de los planes de expansión de los operadores. En lo referido a las T123 se debe dar solución a la falta de posiciones de contacto, lo que se agudiza en la operación nocturna y para el largo recorrido por las limitaciones medioambientales del aeropuerto en el área próxima al pueblo de Barajas, y ello debe hacerse garantizándose la calidad del servicio. Asimismo, deben mejorarse los sistemas de gestión de equipaje en la T123 a fin de dotarles de más agilidad y capacidad y dar respuesta al aumento de demanda en hora punta.
- Respecto a El Prat tiene limitado su capacidad, principalmente por congestión de su espacio aéreo. Esta situación restringe sus posibilidades de crecimiento, lo que se evidencia especialmente en los períodos estivales con mayor densidad de tráfico aéreo. Se debe avanzar en la optimización de la gestión del espacio aéreo propiciando más movimientos a la hora, aumentando las aproximaciones y despegues para dar respuesta a estas necesidades de demanda. En este sentido, acogemos favorablemente el proyecto 'BCN A PUNT' en la medida que persigue mejorar la operativa de este aeropuerto, pero creemos conveniente que se involucre desde el principio a las compañías aéreas en la búsqueda de soluciones. Para garantizar el éxito y eficacia de esta iniciativa se debe atender a la propia experiencia de las compañías aéreas como principales usuarios.
- Se hace necesario asimismo adoptar medidas que garanticen la capacidad del aeropuerto de Palma de Mallorca para que su capacidad no se vea comprometida, particularmente en los períodos estivales donde recibe un mayor volumen de tráfico, principalmente internacional (77%).
- En cuanto a los filtros de seguridad e inmigración, se debe adaptar las diferentes áreas, puestos fronterizos y equipamientos necesarios para dar cumplimiento a la nueva regulación europea en materia de seguridad (Reglamento CE 458/2017) y garantizar el tráfico fluido de los pasajeros en los controles de pasaportes para compatibilizar así seguridad y calidad de los servicios, evitando los problemas que hemos sufrido durante las puntas de tráfico en algún período estival. Aplaudimos algunas iniciativas que se han adoptado en este sentido como la instalación de equipamiento para el control automático de pasaportes (Automated Border Control) en los puestos fronterizos. Ahora bien, entendemos que la financiación para la adquisición de estos verificadores debe hacerse a cargo del Estado.

2. Modernización de los aeropuertos de la red de AENA

Cada vez más, en muchos aeropuertos se van instalando sistemas con nuevas tecnologías que agilizan el tráfico de los pasajeros a su paso por las terminales, mejorando la experiencia del usuario. AENA, siendo el primer operador aeroportuario a nivel mundial por tamaño (por volumen de pasajeros), debe liderar también en este campo, centrado sobre todo en tecnologías que permitan procesos cada vez más automatizados.

Ya existen experiencias e iniciativas con tecnologías de reconocimiento biométrico por ejemplo que podrían ayudar a un tránsito fluido. Se deben facilitar y simplificar los procedimientos en los

aeropuertos con procesos automatizados y sistemas de seguridad más sofisticados que permitan compatibilizar seguridad con tránsito fluido de los pasajeros. Hay que avanzar hacia procesos de auto-embarque con sistemas de reconocimiento biométrico, así como hacia la implantación de escáneres más sofisticados en los controles de seguridad que permitan la detección de líquidos y geles sin necesidad de sacarlos de la maleta. El Plan de Innovación del Transporte y las Infraestructuras 2017-2020 parece un marco idóneo para evaluar este tipo de tecnologías. Por supuesto, la implementación de este tipo de iniciativas pasa por eliminar barreras u obstáculos regulatorios.

3 . Tarifas aeroportuarias 2019

La Directiva 2009/12/CE creó un marco común para regular las características esenciales de las tasas aeroportuarias y el método de fijarlas en una situación monopolística, estableciendo unos criterios de transparencia, en virtud del sistema de consultas a las compañías aéreas, para evitar abusos o la utilización instrumental de las mismas, así como el establecimiento de un supervisor independiente que velase por su correcta aplicación.

En España se concluyó su transposición en la ‘Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia’, que fijó el proceso y metodología para establecer las tasas aeroportuarias, sin que se consultase previamente a su aprobación a las compañías aéreas ninguno de los parámetros clave que afectan al sistema de tarifas aeroportuarias.

Esta Ley fue cuestionada por algunas asociaciones de compañías aéreas (IATA, ELFAA e IACA) que presentaron conjuntamente una queja formal ante la Comisión Europea contra este marco regulatorio por no garantizar el proceso de consulta entre la entidad gestora del aeropuerto y los usuarios en relación a la fijación del nivel de tasa, así como por limitar el alcance de la intervención de la autoridad de supervisión independiente, en este caso de la Comisión Nacional de Mercados y la Competencia, incluyendo el proceso de apelación establecido por la propia Directiva objeto de trasposición. Esta queja motivó la apertura de un expediente por parte de la Comisión Europea.

Las compañías aéreas venimos soportando importantes subidas de las tasas aeroportuarias con anterioridad a la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). Sólo entre 2010 y 2013 las tasas aeroportuarias se incrementaron en España en un 68% (113% en Madrid y 108% en Barcelona), coincidiendo dos de esos años con importantes bajadas en el número de pasajeros (un 5% en 2012 y un 3,5% en 2013) y con un aumento de costes externos como los del combustible, lo que impactó en la cuenta de resultados de las compañías aéreas en un período ya de por sí difícil. Desde entonces, sólo se han registrado bajadas acumuladas de menos del 4%.

El DORA para el quinquenio 2017-2021 establecía una senda de bajada de las tarifas aeroportuarias de un 11% acumulado, a razón de una reducción del 2,2% anual, y esta predictibilidad de las tarifas a cinco años proporcionaba estabilidad al sistema y una mejor previsibilidad en las cuentas y planes de negocio de las compañías aéreas. No obstante, el mecanismo incluido en el DORA prevé ajustes anuales y en 2019 el resultado es una congelación en la práctica de los niveles tarifarios. El propio ministro de Fomento, José Luis Ábalos, reconoció en su comparecencia en Comisión de Fomento del 28 de julio de 2018 que “para 2019 no está prevista ninguna bajada de tarifas” aeroportuarias.

Por otro lado, bien es verdad que la normativa europea acepta el modelo de doble caja (separación de la contabilidad de las actividades aeroportuarias de la contabilidad de las actividades comerciales) que es el aplicado en el caso español, en contra del criterio de las compañías aéreas y nuevamente sin un proceso de consulta adecuado. Gracias a este modelo y a su naturaleza monopolística, AENA está teniendo unos beneficios récord (30% de margen) en su sector. Según los resultados de AENA correspondientes a los nueve primeros meses del año, un tercio de los ingresos son comerciales (877 millones del total de los 3.250 obtenidos), con unos gastos muy inferiores en relación a sus ingresos, menos de una tercera parte.

Si se tuviesen en cuenta el resultado de ambas actividades de forma conjuntas se propiciaría un mejor equilibrio de los costes generados por ambas actividades y las tasas aeroportuarias resultarían más eficientes, teniendo en cuenta además, como reconocía la CNMC en su acuerdo de 23 de abril de 2015 que es el tráfico de pasajeros el inductor principal de los ingresos comerciales. A medida que el tráfico se incrementa, la oferta comercial se “enriquece, tanto en extensión de espacios dedicados a la misma dentro de las terminales, como en su composición, con mayor diversidad”. En definitiva, mayor actividad comercial y, por tanto, mayores ingresos comerciales.

Bajo nuestro punto de vista, estos elevados márgenes del gestor aeroportuario son fruto de una actividad en monopolio. Creemos que AENA tiene margen suficiente para realizar un esfuerzo y conservar la competitividad del sistema de transporte aéreo: puede mantener unos niveles de rentabilidad aceptables propiciando al tiempo una reducción de tasas aeroportuarias.

Podemos encontrar ejemplos como el de Heathrow en el que se está realizando un esfuerzo por mantener la competitividad del sistema sin trasladar por ello costes a las compañías aéreas. El aeropuerto británico dispone de un modelo de contabilidad de doble caja, que quiere prolongar en los dos próximos años y plantea que, en caso de que se sobrepase las previsiones de tráfico, compensar a las compañías aéreas con 200 millones de libras en este período de dos años.

Defendemos por tanto el mantenimiento de la reducción de las tarifas aeroportuarias, tal y como estaba previsto para el horizonte 2021, pues es una medida que fomentaría el tráfico aéreo, la actividad turística y, por tanto, la economía, el empleo y la recaudación fiscal.

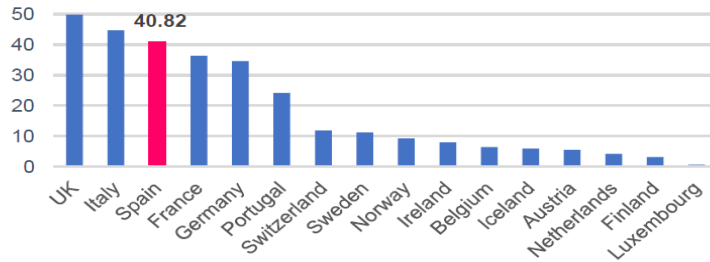
Las tasas aeroportuarias deben seguir reduciéndose, lo que contribuirá a fortalecer la eficiencia de nuestros aeropuertos, así como a garantizar la capacidad necesaria para absorber la creciente demanda prevista para los próximos años.

La congelación de estas tarifas supone un obstáculo a la actividad y competitividad del sector aéreo y, por ende, al sector turístico, al empleo y a la recaudación fiscal, en un contexto de presión por el alza del crudo, de fuerte competencia por la recuperación de los países turísticos y principales competidores y de ralentización, sino estancamiento, en el crecimiento de nuestro turismo.

Por último, desde AENA se insiste en que las tasas de España son las más bajas de nuestro entorno. Nominalmente pueden ser relativamente más bajas, pero si se tiene en cuenta el coste de la vida en España, la foto cambia y pasan a ser de las más elevadas en Europa. En este caso pasa a ser el tercer país con las tasas más elevadas, por encima de Francia, Alemania, Suiza,

Suecia, Noruega, Austria, Bélgica o Finlandia. Y sólo por detrás de Reino Unido e Italia, según el Índice de Competitividad del Sector Aéreo de 2018 elaborado por IATA.

Chart 1. The level of aircraft and passenger charges



Quizá es el momento de plantear, a la luz de la experiencia que nos ha proporcionado la aplicación de la actual normativa en el primer periodo DORA, una revisión de la ley para incorporar las lecciones aprendidas y para dar mayor claridad al modelo que hagan el proceso de fijación de tasas reguladas más efectivo.

4. Precios privados vinculados al proceso productivo

Aunque los precios asociados a los servicios aeroportuarios o cesión de instalaciones no considerados como básicos no están sujetos a regulación económica y son precios privados, desde ACETA creemos que AENA debiera consultar periódicamente la fijación de los mismos, así como justificar su cuantía y los incrementos o cambios de criterio que se vayan produciendo. Estas consultas deberían realizarse con la debida antelación y con la mayor transparencia posible, dando la oportunidad a las compañías aéreas para mantener el diálogo y tiempo para poder ajustarse a sus necesidades operativas.

Entendemos que sería positivo para AENA contar con la valoración de las compañías aéreas previamente al establecimiento de estos precios privados, en particular aquellos servicios más estrechamente relacionados con la actividad aeronáutica, como por ejemplo pueden ser los mostradores de facturación, las máquinas de facturación automática de pasajeros, el suministro de energía de 400 hercios, sin los cuales no se entiende una operación normal hoy en día.

Además, se hace necesario facilitar el servicio de hangares para albergue en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca con tarifas reducidas cuando las aeronaves permanecen estacionadas por periodos prolongados de tiempo, como sucede en el caso de las compañías de vuelo chárter. AENA creó la figura del albergue cuando una aeronave permanecía más de cuatro días estacionada en cualquiera de los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca. Sin embargo, esta figura del albergue no se está aplicando, al menos, en el aeropuerto de Barcelona. Por ello, solicitamos que se busquen fórmulas que no penalicen a las aerolíneas que hagan, por las características de su operación, un uso recurrente de las zonas de parking, bien recurriendo a esta figura del albergue o, alternativamente, buscando incentivos a los precios que se cobran cuando las aeronaves están estacionadas en su base.

5. La importancia de la contención de costes

Las compañías aéreas españolas han hecho un esfuerzo muy importante para salir reforzadas de la crisis y han conseguido mejorar en eficiencia de costes y en la calidad de los productos y los precios ofrecidos a sus clientes. AENA también ha acometido programas de reducción de costes y mejora de eficiencia que aplaudimos.

Desde ACETA consideramos que AENA debe continuar su esfuerzo para poner en marcha planes de contención y reducción de costes y de mejora de la productividad que se traduzcan en ahorros para las compañías y sus clientes, sin menoscabo por supuesto de la calidad de los servicios. Ambos conformamos parte del sistema de transporte aéreo en España, que debe seguir siendo competitivo y aportando su granito de arena a la industria del turismo y al PIB del conjunto de España.

6. Conexión Alta Velocidad/Avión

Es conveniente llevar a cabo lo antes posible el análisis de la viabilidad de la conexión de la red de Alta Velocidad al aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas para hacer efectiva esta conexión, que alimentaría y reforzaría la competitividad del hub de Madrid.

De esta manera, Madrid se equipararía los grandes aeropuertos europeos que ya cuentan con conexión a la Alta Velocidad, como los de París, Frankfurt.

Además, creemos conveniente que se cuente con la participación de las compañías aéreas, como agentes interesados y afectados, y que se implique asimismo a AENA, en toda iniciativa que se promueva desde el Ministerio de Fomento para propiciar esta conexión entre ambos modos de transporte dados los beneficios que aportaría. Sería deseable que se diese la oportunidad a las compañías aéreas de aportar información y puntos de vista en cualquier estudio o grupo de trabajo que se pudiese conformar para evaluar la solución posible que permita esta conexión.

7. Liberalización de torres y centros de control

Desde ACETA valoramos muy positivamente el proceso de liberalización de varias torres de control en 2010, aunque actualmente se encuentra congelado. Creemos que se debe establecer un calendario de liberalización, no solo para las torres de control a corto plazo, sino también para los servicios de control de aproximación e incluso de los centros de control a medio-largo plazo, como ya se ha hecho en otros Estados Miembros como Reino Unido, Alemania y Suecia para los servicios de aproximación. La experiencia ha demostrado que el servicio se ha suministrado de acuerdo a las necesidades de calidad y seguridad de la operación que requerimos las compañías aéreas, a un coste competitivo y con una dinámica de mercado beneficiosa. Avanzar en la liberalización, sin duda redundará en un mejor servicio.

Así lo ha puesto de manifiesto la propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en un estudio sobre los servicios de tránsito aéreo publicado recientemente en el que recomienda avanzar en la liberalización de los servicios de control aéreo de aeródromo para continuar con los procesos de reducción de costes y mejora de la calidad. Según este estudio, los servicios de control aéreo en las 12 torres liberalizadas en España han incrementado su eficiencia cerca de un 60% de media entre 2012 y 2017, mientras que en las no liberalizadas

comparables con los primeros, la eficiencia ha crecido en un 20%. Además, la CNMC apunta que este aumento de eficiencia ha sido posible sin perjuicio de la calidad del servicio incluso, añade, ha crecido más en los aeródromos liberalizados.

8. Planificación conjunta de AENA y ENAIRE ante eventos especiales

AENA y ENAIRE deben trabajar conjuntamente en la planificación y respuesta de aquellos acontecimientos no esperados o eventos especiales, como puede ser obras en terminales o nuevas maniobras de navegación aérea, que puedan conllevar una reducción de capacidad en las pistas o terminales de un determinado aeropuerto o en las operaciones aéreas dependientes de la gestión de ENAIRE. Ambas partes deben coordinarse en la planificación de las incidencias que puedan afectar al tráfico aéreo, ya sea en las instalaciones aeroportuarias o en espacio aéreo.

9. Estrategia Nacional para el Espacio Aéreo

Aunque el proyecto de Cielo Único Europeo fue lanzado hace años por la Unión Europea, los avances han sido decepcionantes. Por ello, estamos colaborando con IATA para impulsar su 'Estrategia Nacional de Espacio Aéreo' (NAS, por sus siglas en inglés) que persigue la consecución de muchos de los objetivos del Cielo Único a nivel nacional. A tal fin IATA está trabajando directamente con los gobiernos y en cooperación con los proveedores de Servicios de Navegación Aérea, como es el caso en Reino Unido, Francia, Polonia, Italia, Alemania y ahora en España.

Creemos que la iniciativa del NAS debe ser prioritaria para conseguir importantes ahorros de tiempo, combustible y emisiones de CO2. El apoyo del Ministerio de Fomento será determinante para el éxito de este proyecto.

10. Meteorología adversa

El pasado verano se registró un preocupante aumento de los vuelos demorados en España, con un crecimiento de hasta el 72% entre junio y agosto respecto al mismo período del año anterior. Esto significa que, casi un vuelo de cada 7 operados, sufrió una demora superior a los 15 minutos, según datos ofrecidos por ENAIRE.

La meteorología adversa fue una de las principales causas que propició este incremento de retrasos en España. En concreto, y durante los tres meses de verano, las demoras por meteorología adversa crecieron hasta en un 82,6%, según ENAIRE.

Para garantizar la seguridad aérea en condiciones meteorológicamente adversas, Eurocontrol, a petición de ENAIRE, establece regulaciones o, lo que es lo mismo, limitaciones en la circulación de aviones en el espacio aéreo, lo que ocasiona retrasos y posteriores cancelaciones.

Para las compañías aéreas prima la seguridad ante todo, sin embargo, consideramos que en ocasiones esas regulaciones se revelan excesivas pues, de forma preventiva, en ocasiones se limita el tráfico aéreo más de lo que las circunstancias lo requieren realmente.

Entendemos que se tiene que encontrar un equilibrio en el que se garantice la seguridad en la navegación aérea y se reduzcan las regulaciones para evitar, en la medida de lo posible, retrasos o cancelaciones innecesarias.

11. Seguridad Operativa: AESA

Aunque el funcionamiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha mejorado en los últimos años consideramos que no es suficiente para que el servicio que proporciona sea plenamente satisfactorio. Para las compañías aéreas lo más importante es garantizar la seguridad de nuestra operación, pero se hace necesario dotar de una mayor agilidad la actividad de la Agencia para obtener un servicio de calidad que no lastre nuestra operativa y no nos reste competitividad respecto a los países de nuestro entorno.

12. Subvenciones al Transporte Aéreo

Las compañías aéreas estamos obligadas a gestionar en nombre de la Administración las subvenciones al transporte aéreo que se conceden a residentes en los archipiélagos, Ceuta y Melilla y a las familias numerosas. Cuando vendemos un billete subvencionado aplicamos el descuento directamente al cliente con cargo a nuestras cuentas, es decir, se lo adelantamos.

Posteriormente, cuando el pasajero ha volado, procedemos a liquidar esos billetes con la Administración, que nos paga el resto del billete, siendo ahora el 75% del total de la tarifa.

No ponemos en cuestión el modelo actual que rige el sistema de subvenciones, que creemos que es positivo, pero sí consideramos que se puede someter a revisión para dotarle de más agilidad, flexibilidad y que lo haga más fácil, tanto para las compañías aéreas, como para el propio beneficiario de estas ayudas. Se debe facilitar a las compañías la gestión de las liquidaciones por ejemplo haciéndolo más automático.

El sistema actual adolece de excesiva burocracia que dificulta y encarece los trámites que tienen que asumir las compañías aéreas ante la Administración para liquidar estos billetes subvencionados.

En los últimos años se han endurecido los requisitos exigidos a los operadores que nos implica costes adicionales que no estaban previstos, o costes financieros por desempeñar la labor de intermediario entre la Administración y el residente adelantando la subvención al pasajero. Las compañías tienen que dedicarle cada vez más recursos humanos y económicos a la gestión de estas subvenciones.

13. Cambio de hora

Nos preocupa la propuesta de la Comisión Europea de acabar con el cambio de horario de verano obligatorio en la UE en la medida que puede tener un impacto muy negativo en el sector aéreo ya que obliga a las compañías aéreas a reajustar sus franjas horarias (slots) para posibilitar los aterrizajes o despegues en el nuevo horario, lo que podría afectar a miles de vuelos, conexiones con terceros países y, en definitiva, a la conectividad y competitividad.

Por ello, defendemos el mantenimiento del sistema horario que rige en la actualidad y proponemos por tanto mantener el statu quo europeo para seguir operando en ambas temporadas, verano e invierno, como hasta ahora. Y en este sentido, pedimos al Gobierno que trabaje en el seno del Parlamento y en el Consejo Europeo, que tendrán que adoptar una decisión final antes de mayo de 2019, para que se mantenga la directiva europea 2000/84/EC en los términos actuales.

De no ser posible, entendemos que España debe optar por el horario de verano, que ocasionaría un menor impacto al sector aéreo que decantarse por el horario de invierno de forma permanente y mantenerse en el huso horario que tenemos actualmente. Solicitamos al Ministerio de Fomento que defienda esta posición en el Comité de Expertos creado por el Gobierno para este tema.

No obstante, consideramos del todo necesario que la UE conceda un período transitorio hasta marzo de 2021 para la adopción de cualesquiera medidas en este ámbito. Las compañías aéreas necesitamos tiempo suficiente para planificar los cambios y evitar posibles interrupciones.