



HACIA UN NUEVO RÉCORD DE PASAJEROS

“Europa deberá impulsar cambios más profundos si hay otro caos aéreo”

ENTREVISTA ÁNGEL LUIS ARIAS Director general de Enaire / El gestor de la navegación en España “es parte de la solución” para intentar sortear la congestión este año. Si el plan no funciona, harán falta ajustes profundos.

Y. Blanco, Madrid
El riesgo a un nuevo verano de retrasos y cancelaciones en los cielos europeos es real. Las aerolíneas están en vilo y todo el sector es consciente de que existe un gran desafío por resolver: adaptar el sistema para afrontar el aumento del tráfico previsto hasta 2030 en el Viejo Continente. Para evitar reeditar un caos aéreo en la temporada estival como el que se produjo en 2018, Eurocontrol ha diseñado un plan de acción que contempla desviar 960 vuelos diarios entre abril y noviembre para que los flujos de tráfico sorteen las zonas de Karlsruhe, Marsella y Maastricht, con severos problemas de capacidad. El objetivo es ahorrar 19 millones de minutos de retraso en ruta –los que se registraron el año pasado– y dejar atrás la leyenda negra de 2018, en el que el 26% de los vuelos en la Unión Europea salió con un retraso de más de 15 minutos.

Enaire, el gestor de la navegación aérea en España, jugará un papel clave en este plan anticrisis europeo. Asumirá, a diario, 160 vuelos adicionales en 48 nuevas rutas –el 41% de ellas para evitar Marsella–. “Enaire es parte de la solución a la congestión del tráfico aéreo, y no del problema”, destaca su director general, Ángel Luis Arias Serrano (Madrid, 1960), en una entrevista con EXPANSIÓN. “Alemanes y franceses serán los principales causantes de las demoras de 2019 y tendrán problemas de capacidad por falta de controladores aéreos”, alerta.

Soberanía

Por esta razón, Eurocontrol ha tomado cartas en el asunto y, como admite Arias, “no nos queda más remedio que ser solidarios”. En paralelo, Enaire también ha tomado medidas para maximizar y optimizar la capacidad en aeropuertos como El Prat (Barcelona), uno de los más afectados por la congestión y las huelgas de controladores aéreos en Francia en 2018.

Sin embargo, todo este esfuerzo podría ser insuficiente. “Si el plan para este año no funciona o la meteorología es especialmente adversa, hará



Ángel Luis Arias Serrano, director general de Enaire desde 2015.

“La plantilla de controladores aéreos es adecuada para atender el aumento de los vuelos; la relación está mejorando”

falta un cambio estructural”, indica Arias. En ese escenario, cuestiones como separar la soberanía del espacio aéreo de la gestión de la navegación e implantar tecnología avanzada y, en suma, impulsar de forma decidida el Cielo Único Europeo, serán capitales. Para el director general de Enaire, “Eurocontrol tendrá un papel decisivo y, a nivel político, se tendrá que fomentar que la fragmentación de los espacios aéreos desaparezca”. Así, habrá que valorar si es posible mantener “una tarifa plana en cualquier momento y a cualquier hora del año, y las aerolíneas también tendrán que adaptarse; todos tendremos que intervenir, pero el liderazgo político deberá asumirlo la UE”.

Respecto al Brexit, “el impacto en el control del tráfico aéreo y en la navegación será reducido, las medidas de gestión de afluencia y las tarifas de Eurocontrol aplican a Reino Unido”. Haya más o menos vuelos –Arias confía en que se alcance “un acuerdo multilateral, al estilo de Suiza o Noruega”–, el efecto más negati-

“Lo sucedido en Gatwick con los drones marcó un antes y un después”

En vísperas de Navidad, 140.000 pasajeros se quedaron en tierra después de que más de un millar de vuelos se suspendieran por el avistamiento de drones en el aeropuerto de Gatwick (Londres). Dos semanas después, el 8 de enero, Heathrow tuvo que cancelar sus operaciones durante una hora por vehículos aéreos no tripulados y, a finales de ese mes, lo mismo sucedió en Newark (Nueva York). “Lo que pasó en Gatwick marcó un antes y un después”, reconoce Ángel Luis Arias Serrano, director general de Enaire. Explica que hay un procedimiento abierto con Aena y Aviación Civil y que “estamos en contacto con los principales proveedores para detectar enemigos o amigos despistados”, ya que su interceptación –de forma física o electrónica– corresponde a las Fuerzas y

Cuerpos de Seguridad del Estado. Arias señala que estos episodios “están acelerando la gestión de este problema, que es más local que internacional, y que afecta sobre todo al entorno aeroportuario”. Y cree que “se está haciendo un gran esfuerzo en investigación” y que “habrá un nuevo espacio de gestión de drones en ciudades, en el espacio aéreo no controlado”. Según Arias, “trabajamos para ser el gran gestor del U-Space –un espacio comunitario de control del tráfico aéreo automatizado para drones que vuelen hasta los 150 metros de altura– y en cómo integrarlo en los sistemas de gestión del tránsito aéreo –aerolíneas comerciales–”. Y alerta de que “los reguladores se están quedando atrás” en relación a las empresas en el ámbito de los drones.

“Los cómodos monopolios públicos se van a ir diluyendo por la mayor internacionalización y liberalización”

vo será, en todo caso, para Aena –Reino Unido es el primer mercado emisor de turistas para España–. Enaire, dependiente del Ministerio de Fomento, es el primer accionista del gestor aeroportuario. Tiene el 51% desde su privatización y salida a Bolsa, en 2015. Aena prevé para este ejercicio un alza del 2% en el volumen de pasajeros, por debajo de años precedentes. Enaire, mientras, estima un 5,2% más de vuelos en 2019 y un 4,6% más este verano.

Controladores

Arias considera que “la dimensión de la plantilla de controladores aéreos es adecuada” para atender esta progresión, si bien aún hay trabajo por hacer. “Uno de los ejes del plan estratégico es transformar la cultura de la organización. Después de 2010 –año del cierre del espacio aéreo– hubo un deterioro en la relación con el colectivo, ahora va mejorando y se está recuperando la confianza”, dice. Y advierte: “Los cómodos monopolios públicos se van a ir diluyendo por la mayor inter-

ESTRATEGIA

CUARTO EUROPEO

Enaire gestiona un espacio aéreo de 2,2 millones de kilómetros cuadrados. Es el cuarto proveedor de navegación aérea de Europa por número de movimientos. Suma 22 torres de control y 5 centros de control.

HOJA DE RUTA

En 2018, creció un 6% y superó los 2,17 millones de vuelos gestionados. El plan estratégico a 2020 prevé rebasar los 2,25 millones e invertir 370 millones.

CIFRAS

Facturó 4.795 millones de euros en 2017, un 6,8% más que en el ejercicio anterior. Ganó 780 millones, impulsado por su 51% en Aena. Los dividendos que recibe por su participación van al Patrimonio del Estado.

PRIVATIZACIÓN

Ferrovial y Saerco proveen servicios de control de tráfico en 13 aeropuertos españoles desde 2011.

nacionalización y liberalización; hay que estar preparados para esos cambios”. Entre 2006 y 2016, no hubo convocatorias de controladores, lo que provocó un envejecimiento y un ajuste de la fuerza laboral. Desde entonces, se han convocado 370 plazas de controlador aéreo y la previsión es que, hasta 2025, la plantilla crezca un 21%, hasta 2.394 controladores. No obstante, Arias admite que, “sin Presupuestos Generales del Estado, no podemos lanzar convocatorias de empleo público y, desde que se aprueba hasta que se produce la selección y se completa la formación, son necesarios entre 15 y 18 meses, a los que se añaden de 2 a 6 meses de habilitación en la unidad correspondiente”. Ahora, “están entrando algunos de 2016 y 2017 y este verano tendremos 63 controladores habilitados más que el año pasado”. Más de la mitad se destinarán a Barcelona.

Enaire y el colectivo están en plena negociación del convenio colectivo, que rubricarán antes del 30 de junio y que tomará como referencia el acuerdo alcanzado en octubre que blindó la paz laboral hasta 2025. “Se acordó un aumento de plantilla y de productividad sin tocar la masa salarial máxima que fija Hacienda; no preveo huelgas”.