

Aena y la deriva del sector público

José Ramón Martínez Sánchez. ATTAC ACORDEM

El camino para el predominio de las ideas neoliberales comienza en el mundo en los años 70, mientras que en España este proceso empieza a mediados de la década de los 80, cobrando mayor fuerza en los 90. Pero es a partir de la actual crisis del 2008 cuando la envestida ultraliberal se hace más patente.

Tras la reunión de Rodríguez Zapatero con el FMI y el BM, éstos le marcaron las directrices a tomar: reforma del mercado laboral, subida del IVA, reforma de las pensiones, liberalización del sector aeronáutico y de las loterías, retirada de las ayudas a los parados de larga duración, retirada de las ayudas a la maternidad, reducción de un 5 % del salario a los funcionarios, privatización del INEM... El día 13 de diciembre, la vicepresidenta segunda y ministra de Economía, Elena Salgado, dijo en el Senado que para el próximo año, se acometerían las reformas del sistema educativo, de las pensiones y la reforma del sistema energético, presentando un escenario macroeconómico "realista" y una hoja de ruta que hace compatible la austeridad con el mantenimiento de la calidad de los servicios públicos. Y yo me pregunto: ¿a qué servicios públicos se refiere, si a este paso ya no existirá ninguno?

El nuevo tijeretazo al "estado de bienestar" se anunció a la población con la publicación del nuevo Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, justo una semana después de que el presidente del gobierno se entrevistase con los supuestos 37 principales empresarios "prometiéndoles que se acelerarían las reformas económicas", siempre con la excusa de calmar a los mercados, los mismos que han provocado la crisis y a los que se les ha ayudado con miles y miles de millones de euros de las arcas públicas. Y lo más perverso es que Caja Madrid y Bancaja reducirán casi 4000 empleos con parte de un préstamo de dinero público.

En este último real decreto del 3 de diciembre, le toca a una de las últimas joyas de la corona, Aena. Como se refleja en el diario *Cinco días*, los portavoces del Ministerio de Fomento ya le han puesto su precio "señalaron una valoración del 100% de AENA que podría ascender a unos 18.000 millones de euros". Pues bien, Aena publica su memoria anual del ejercicio 2009, donde la propia empresa manifiesta que tiene unos activos valorados en "más de 300.000 millones de euros". El proceso de privatización se realizará según el Decreto-ley 13/2010 del 3 de diciembre de dos formas: una, mediante la creación de sociedades filiales de la nueva Aena aeropuertos S.A, y otra, a través de concesiones que empezarán por los aeropuertos más importantes, Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, en los que estarían más que interesados **Abertis y Ferrovial**.

Abertis, uno de los líderes en infraestructuras, hasta el 2004 no tenía invertido ni un euro en infraestructuras aeroportuarias. Es sólo a finales de dicho año, junto a la recién creada Aena internacional S.A., cuando presentaron una OPA conjunta por TBI (The Bright Airport Information), la segunda gestora aeroportuaria del Reino Unido, por un valor cercano a los 800 millones de euros, donde Abertis Airport tendría el 90% y Aena internacional el 10%. Ésta última, según fuentes publicadas en *Cinco días*, proporcionaría el conocimiento suficiente en gestión de aeropuertos. La otra multinacional, Ferrovial, a finales del 2005 junto con un consorcio se haría con la otra gran gestora aeroportuaria del mismo país, BAA (British Airport Authority). Y será a finales del 2006, cuando Sacyr Vallermosto puge por el London City Airport. ¿Qué tiene esto de casualidad?, nada, pues, aunque ellos lo llamaran "rotación de activos e inversiones en nuevos proyectos", ya se estaban preparando para repartirse el gran pastel de las infraestructuras aeroportuarias del Estado español.

En el Real Decreto 2825/1998 de 23 diciembre, por el que se modifica parcialmente el estatuto del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, se añade un VI apartado al artículo 31 que dice así : "Cuando resulte compatible con la naturaleza de un determinado servicio, su gestión y explotación podrán encomendarse a sociedades anónimas en cuyo capital social **podrá** participar el ente público [...]".

Quedaba claro, que ya se estaba preparando el camino para la privatización de Aena, en este caso, estaba firmado por el vicepresidente primero del Gobierno y ministro de la Presidencia del PP, Francisco Álvarez-Cascos.

Los argumentos que se utilizan en los procesos de privatización son siempre los mismos. Se considera que las empresas públicas son poco eficientes y eficaces, poco competitivas internacionalmente, con escasa capacidad de innovación tecnológica y de falta de dinamismo empresarial. Además, otra de las razones más poderosas para la privatización es la reducción del déficit público debido a los cumplimientos de los criterios de Maastricht. **Lo que no se puede olvidar, es que con las privatizaciones se consiguen ingresos en el presente, pero se renuncia al flujo de beneficios futuros que genere esa empresa. Como se suele decir, pan para hoy y hambre para mañana.**

Se cuestiona la eficacia de las empresas públicas, pero nadie se cuestiona la eficacia del sector privado. Tenemos al alcance datos plausibles, como el rescate del Estado al Sistema Financiero en la actual crisis (2008) o al sector empresarial de la construcción con el famoso Plan E. Y si nos remontamos a los años 70, año en el que se creó el INI (Instituto Nacional de Industria), a éste fueron a parar las empresas privadas en bancarota, que fueron nacionalizadas y una vez que el Estado las reflotó y se sanearon las cuentas con dinero público, fueron privatizadas en los años 80 con Felipe González.

Pues bien, vamos a ir desmontando con datos todo este conjunto de mentiras que utilizan los ultraliberales para privatizar Aena.

Aena en números como se presenta en la Memoria Anual del año 2009:

- **Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) es el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros.**
- **Aena es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento del Gobierno de España.**
- **En España, cuenta con 47 aeropuertos y los helipuertos de Ceuta y, en construcción, de Algeciras, con más de 187 millones de pasajeros y más de 2,1 millones de operaciones en 2009.**
- **Por los aeropuertos españoles han pasado cerca de 570.000 toneladas de carga.**
- **Aena ha sido en 2009 uno de los cuatro proveedores de servicios de Navegación Aérea más importantes de Europa con 1,88 millones de vuelos anuales controlados.**
- **Aena cuenta con 13.143 empleados.**
- **El Grupo Aena incluye las sociedades dependientes Aena Desarrollo Internacional S.A. y Clasa, con el 100%; Crida, con el 76,84%, e Ineco, con el 61,09%.**
- **Aena Desarrollo Internacional S.A. tiene participaciones societarias en 16 aeropuertos hispanoamericanos por los que pasaron cerca de 25 millones de pasajeros en 2009.**
- **Londres-Luton y Orlando-Sanford son dos de los aeropuertos de la sociedad TBI en la que participa Aena Desarrollo Internacional S.A.**
- **Las inversiones pagadas por el grupo Aena son de 1.715 millones de euros.**
- **Aena registró unos ingresos de explotación consolidados de 3.095 millones de euros.**
- **El EBITDA (resultado bruto de explotación de la empresa antes de deducir los intereses, las amortizaciones y el impuesto sobre sociedades) consolidado es de 574 millones de euros.**

ACTIVIDAD COMERCIAL:

Los ingresos comerciales de Aena en el 2009 fueron de 572 millones de euros (más de 95.000 millones de la antiguas pesetas).

En la nueva Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona, puesta en explotación en junio de 2009, se inauguró una zona comercial de aproximadamente 26.000 m² distribuidas de la siguiente manera: 8.427 m² de restauración, 6.459 m² de tiendas, 1.992 m² de tiendas libres de impuestos, 6.605 m² de salas VIP, 2.583 m² del Centro de Negocios, 5 puntos de alquiler de vehículos y un aparcamiento VIP. Como vemos en este ejemplo, las nuevas terminales de los aeropuertos del estado español se parecen más a grandes centros comerciales que a las antiguas terminales de pasajeros (*es uno de los puntos fuertes del gran pastel*). La distribución de ingresos comerciales por líneas de negocios en el 2009 fue: **Aparcamiento de vehículos 18,46%, Tiendas libres de impuestos 17,18%, Alquiler de vehículos 16,89%, Explotaciones comerciales 16,5%** Restauración 11,87%, Arrendamientos 7,72%, Publicidad 4,28% , Combustibles 4,26%, Consumos 2,77%, Salas 0,05%, Otros 0,01%. Casualmente en Abertis una parte de la línea de negocio son los aparcamientos.

Aena presenta una deuda de 12000 millones de euros. Solamente la famosa terminal T4 de Barajas, ya costó más de 6000 millones de euros. El tan anunciado Plan Barajas, con una inversión de 6500 millones de euros, posibilita el posicionamiento de Madrid como HUB (centros de conexión de un aeropuerto importante del que salen y al que llegan vuelos de larga distancia que se realiza con aviones de gran capacidad) europeo de referencia. La nueva terminal satélite T1 del Prat ha costado cerca de los 5500 millones y seguimos con los planes de modernización de los aeropuertos de Málaga, Alicante, Palma y Canarias. Esto no tiene nada de casualidad, ya que serán los grandes aeropuertos los primeros que irán privatizando (los más importantes en números del país). Anteriormente a este proceso de modernización, Aena no sólo no era deficitaria, sino que además esta enorme inversión no tiene cargo a los presupuestos del Estado y no computa en la deuda pública ya que se paga en su totalidad con las ganancias de la propia empresa estatal. Esto demuestra la buena eficacia de la gestión pública, que no política, que es la que ha llevado a la gran deuda de Aena, desmoronando uno de los argumentos más utilizados para justificar los procesos de privatización ultraliberales al considerar que las empresas públicas son poco eficientes.

En un artículo publicado por *El País* el 20/09/2010 titulado: "Aena adelanta al 2014 la salida de pérdidas por el plan de ahorro", se explica que gracias al plan de austeridad (fundamentalmente por la renegociación de contratos de suministros a la baja), la mejora del tráfico aéreo (un 3% este año), y a los ahorros en navegación aérea por el cambio de condiciones laborales de los controladores se llegará a déficit cero.

Es la tercera vez este año que se regulan las condiciones laborales de este colectivo de trabajadores (decretos de febrero, agosto y diciembre), con ello se quiere bajar las tasas de navegación aérea un 7,8% en el 2011 y los costes que produce a navegación aérea. Siempre está en boca del Ministro de Fomento que el "promedio" del sueldo de los controladores es de 200.000 euros, queriendo acabar con los privilegios de éstos.

Desde el Ministerio de Fomento siempre se ha puesto énfasis en desprestigiar a este colectivo con el **objetivo último** de privatizar las torres de control y la licitación de los servicios de navegación aérea.

Según recoge el último Real Decreto-ley 13/2010 de 3 diciembre en la disposición adicional segunda sobre la actividad aeronáutica en el control del tránsito aéreo, Los controladores al servicio de la entidad pública empresarial Aena, así como del resto de proveedores de servicio de tránsito aéreo, deberán ajustar su tiempo de actividad aeronáutica, descansos y turnos a lo establecido en el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto. De acuerdo con lo establecido en el **artículo 5** del citado Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, la actividad aeronáutica anual no excederá de 1670 horas, sin perjuicio de la posibilidad de ser incrementada con horas extraordinarias hasta un máximo de 80 horas.

Pues bien, para que no quede ninguna duda, el real decreto-Ley establece que en el computo de las 1670 horas de actividad aeronáutica no se tendrán en cuenta otras actividades laborales de carácter no

aeronáutico, tales como **imaginarias y periodos de formación no computables como actividad aeronáutica, permisos sindicales, licencias y ausencias por incapacidad laboral**, es decir, si un controlador se pone enfermo, cuando regrese a su puesto

de trabajo deberá devolver las horas que restan para llegar a esas 1670 horas de actividad aeronáutica.

La provocación a los controladores tuvo su efecto deseado cuando éstos el mismo día de su publicación abandonaron su puestos de trabajo mordiendo el anzuelo puesto desde el Gobierno. Situación muy similar a la que había llevado a los trabajadores de Handling (conjunto de servicios prestados a las aerolíneas en los aeropuertos, esto incluye servicios a pasajeros, servicios de carga y descarga, mantenimiento, limpieza de aviones, información sobre operaciones en vuelo, transporte de pasajeros en pista...) de Iberia a ocupar las pistas del Prat en el 2006. Empiezan quitando privilegios y acaban quitando derechos a los trabajadores.

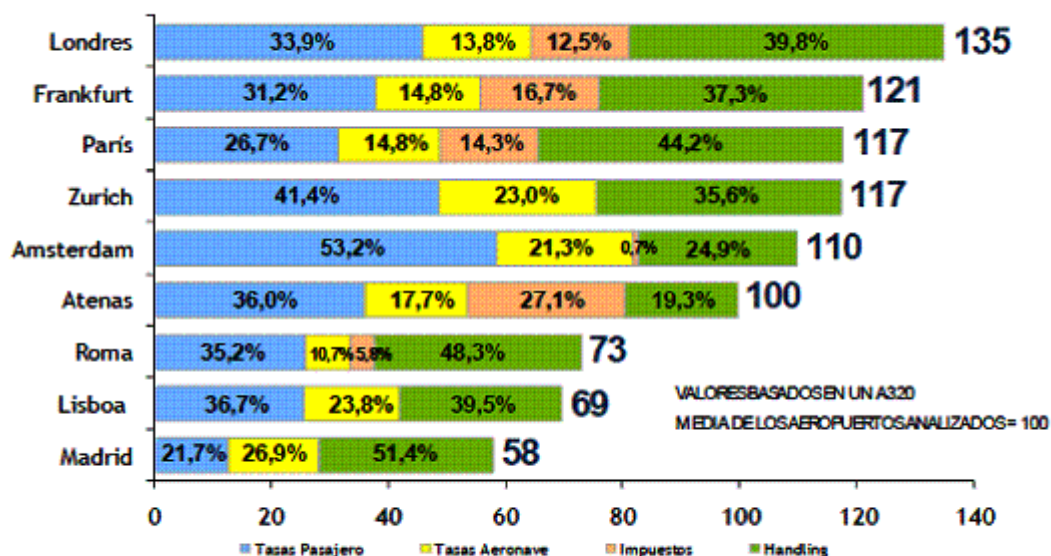
Añadir que, la formación de los controladores siempre ha ido a cargo de AENA, cosa que ya ha cambiado, pues, las personas que quieran acceder a este puesto de trabajo tendrán que formarse por empresas privadas, como la Universidad Camilo José Cela, que está cobrando entre 40.000 y 90.000 euros por licencia.

En una entrevista al presidente de AENA publicada en el diario *Cinco días* del 27/09/2010, se le preguntó sobre este tema, **"¿Cuál es el nuevo sistema de formación?"** y la respuesta fue la siguiente: **"en el nuevo modelo mantenemos los mismos estándares de calidad, pero se trata de racionalizar la formación dando a cada profesional la capacitación especializada y estableciendo una carrera profesional, es decir, se empiezan capacitando como controladores de torre que es el nivel más sencillo; después de unos años, si una persona quiere ser controlador de aproximación o de ruta hará el curso correspondiente y conseguirá su habilitación"**. Todos estos estudios pueden llegar a costar entre 200.000 y hasta 300.000 pero como sigue diciendo en la entrevista: **"ahora se liberalizará la formación y podrá haber escuelas diferentes y cualquier persona que quiera y cumpla los requisitos podrá ser controlador, pagándose sus estudios"**. Y yo me pregunto: ¿quién será el "privilegiado" que podrá pagarse estos estudios? Desde luego, yo no.

Pero, también es mentira que bajando los costes laborales de los controladores se beneficiará a los pasajeros. No es más que un espejismo y una mentira sesgada que no deja de pronunciar el Ministro de Fomento al no especificar qué tipo de tasa se bajará. En la misma entrevista al presidente de AENA, este afirma que **"las tarifas de los aeropuertos españoles son mucho mas bajas que las de nuestros socios en la UE. Si comparamos, la tarifa que se cobra a las compañías aéreas por cada pasajero con la media de los aeropuertos europeos, la española es un 56% más baja. Pero si bajamos al detalle y comparamos la tarifa de pasajeros de Barajas con la de los cinco grandes aeropuertos europeos, veremos que Madrid está un 400% por debajo. La consecuencia es simple, en el caso de las tarifas de aeropuertos también tenemos que homologarlas, elevándolas, aunque sea de modo gradual"**. En los aeropuertos grandes podrá llegar a una subida del 6% o' 7%, **"no se puede pretender tener las mejores infraestructuras de Europa con las tasas un 200% ó un 300% más bajas"**, seguía diciendo el presidente de AENA.

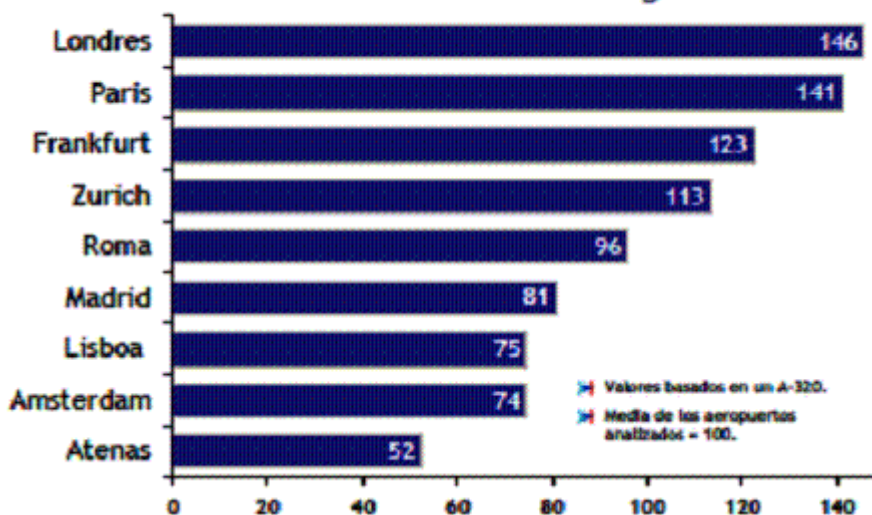
Como se muestran en las figuras siguientes, el coste asociado a la escala comercial de una aeronave presenta grandes diferencias entre los distintos aeropuertos analizados (estudio comparativo realizado en octubre del 2008, por la Dirección General de Aviación Civil). Generalmente, se denomina coste por escala al conjunto de costes que se devengan el instante en que una aeronave inicia su aproximación a un aeropuerto hasta que vuelve a despegar del mismo. En el coste de escala se incluyen todas las tasas y servicios que la compañía aérea ha de pagar y, en general, se considera que se compone principalmente de: Tasas de pasajeros, Tasas de aeronaves, Impuestos y Handling .

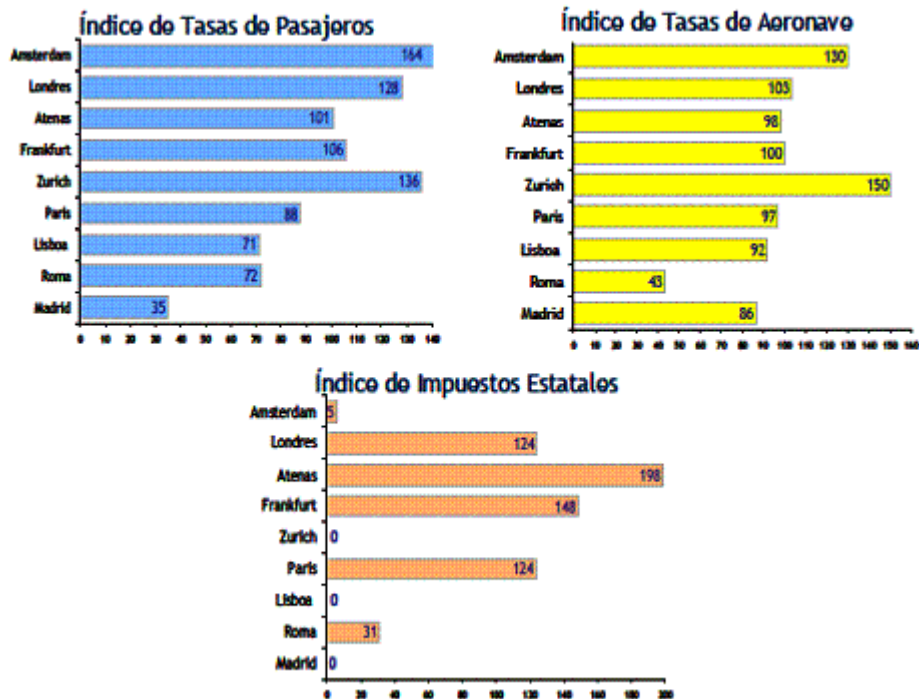
DESGLOSE DE ÍNDICES DE COSTES DE ESCALA



Fuente: elaboración propia. Al valor medio de los costes de escala de estos aeropuertos se le ha asignado un índice de 100

Índice de Costes de Handling





Vuelvo a aclarar que Aena, además de pagar durante muchos años el canon de cesión de los aeropuertos, así como los impuestos correspondientes a su actividad económica, ha aportado hasta ahora dinero a las arcas del Estado en el capítulo de beneficios y nunca ha obtenido prestación alguna desde los presupuestos generales. Todas las comunidades autónomas tienen su aeropuerto por el principio básico de cohesión social, abriéndose aeropuertos tan poco rentables desde un punto de vista económico como Huesca, Burgos o La Rioja. Pero, es por este principio de cohesión social por el que los grandes aeropuertos ayudan en sus cuentas a los pequeños. Tenemos aeropuertos modernos y públicos, con la mayor capacidad de crecimiento de Europa, **Aena es el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros**. Aena cuenta con 12 aeropuertos participados, a través de Aena Desarrollo Internacional S.A. en la sociedad TBI (tres en Reino Unido, Uno en Suecia, cinco en Estados Unidos y tres en Bolivia), también tiene 16 aeropuertos participados a través de Aena Desarrollo Internacional S.A. mediante diferentes participaciones societarias (doce en México, tres en Colombia y Uno en Cuba). Aena desplazó a Hispasat como socio técnico en el proyecto Galileo, es líder en el SACTA (Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo) y es la única empresa líder mundial en este sector tecnológico, gracias a su sinergia de funcionamiento.

Aena forma parte en el consorcio de carácter público-privado SESAR (Single European Sky ATM Research) en el que se integran las principales tecnologías europeas relacionadas con el control aéreo, cuyo objetivo es mejorar la gestión del tráfico aéreo de todo el territorio de la Unión Europea en el ambicioso marco de la creación de lo que se ha denominado el “cielo único”.

En el apartado V del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre se dice que se persigue el objetivo de incrementar nuestros *niveles de eficacia y eficiencia en la gestión, rentabilizar las inversiones realizadas y conseguir el máximo aprovechamiento de las*

infraestructuras de las que disponemos. En cuanto a la eficacia y eficiencia, queda patente que en lo público y no en las decisiones políticas, AENA es más que eficaz y eficiente, ya que, antes de las grandes inversiones realizadas desde la T4 de Barajas el ente público no tenía deudas acumuladas y como se ha dicho, en el 2014 se llegaría a déficit cero.

Si consideran que vender al sector privado la totalidad o parte de Aena a un precio tan irrisorio como pretenden hacer es rentabilidad, pues que nos lo expliquen. Esgrimen además que se conseguirá el máximo aprovechamiento de las infraestructuras, cuando en el **artículo 9** de este mismo real decreto-ley, dice que *“Todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial AENA que no estén afectos a los servicios de navegación aérea,... **dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público**, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su revisión”.*

El **apartado 1º a) del artículo 10** recoge que *“se podrá llevar a cabo la explotación individualizada de cualesquiera de ellos mediante un **contrato de concesión de servicios aeroportuarios, en el que el concesionario asuma la gestión del aeropuerto a su propio riesgo y ventura**”.*

En el **apartado 6º del artículo 11** se menciona *“Las sociedades concesionarias se subrogarán en la posición de empleador de la totalidad de los trabajadores de la plantilla adscrita al aeropuerto que voluntariamente lo acepte, desde el momento en que empiece a operar como nuevo gestor de aeropuerto”.*

Como se deduce de todo lo anterior, la particularidad de Aena de trabajar en red se romperá para pasar a una competencia entre aeropuertos, el claro ejemplo lo tenemos en **BAA**, fue el primer gestor aeroportuario de Europa que se privatizó (1987), practicaba una política de subsidios cruzados y caja única, como lo hace Aena. La principal razón que motivó la privatización de BAA, fue la reducción global de la participación estatal en la economía. Cabe la posibilidad de que en unos años alguno de los aeropuertos tengan que cerrar, ya que a partir de ahora sólo se guiarán por criterios de rentabilidad y no por cohesión social, a no ser que la Comunidad Autónoma implicada se haga cargo por el coste político. Se romperá así la unidad de los más de 13000 empleados, ya que los trabajadores de cada aeropuerto deberán negociar los próximos convenios colectivos con el gestor de su aeropuerto. Incluso se puede hablar sin tapujos de la posibilidad de que los nuevos gestores aprueben EREs a la totalidad de sus empleados. Los criterios de rentabilidad pasan por bajar los costes laborales y subir las tasas aeroportuarias.

El Estado dejará de recaudar con el ente público Aena privatizado, debilitando al mismo Estado, y en los años sucesivos se irán privatizando pensiones, sanidad, educación...

¡Basta ya! ¡Defendamos el sistema público!