

EMPRESAS



El futuro de AENA podría quedar finalmente escrito en este año.

AENA vive tiempos difíciles y su futuro está en el aire. Además de la caída del tráfico aéreo, acaba de recibir un revés judicial que le obliga a pagar casi 8.000 euros a la agencia *on line* de viajes eDreams por el caso de los controladores, cantidad pequeña, pero significativa sentencia porque abre la puerta a la resolución de otras muchas presentadas por aerolíneas, *touroperadores* y

particulares y que en conjunto suman en torno a 300 millones de euros. Además, la privatización –que la ministra de Fomento, Ana Pastor, augura para este semestre y el presidente del ente, José Manuel Vargas, de forma inminente– por el momento, no acaba de cuajar, aunque el ente público sigue saneándose y las constructoras esperan su momento.

Desplome del tráfico, 300 millones en demandas por el ‘caso controladores’, y una privatización que no acaba de cuajar

Todo en AENA está en el aire

■ Nuria Díaz

El juzgado central de lo Contencioso Administrativo número 7 acaba de condenar a AENA a pagar 7.793,6 euros a la agencia 'online' de viajes eDreams por los gastos derivados de la contratación de servicios de 'call center' para dar respuesta a las reclamaciones derivadas del cierre del espacio aéreo en diciembre de 2011. La juez ha subrayado que con independencia de que "por la causa que fuere la dirección de AENA hubiera consentido o tolerado, o facilitado una merma material de sus facultades de dirección y organización, no cabe duda de que le empresa es responsable de la prestación del servicio de tránsito aéreo". Palabras estas que –según fuentes del sector – tienen mucha importancia porque abren la puerta a la resolución de otras muchas reclamaciones que se interpusieron contra el ente público por el famoso 'plante de los controladores'. Se trata así de la primera sentencia definitiva y firme en la que se reconoce la responsabilidad de AENA. Concretamente, señalan desde ACAV, la **Asociación Catalana de Agencias de Viajes**, está pendiente la resolución de otras 19 demandas. Bajo la plataforma promovida por ACAV, bajo la dirección letrada del Bufete Muro Abogados, 20 agencias presentaron recurso contencioso-administrativo contra AENA y el **Ministerio de Fomento**, por un total de más de 1,2 millones de euros.

Junto a las agencias también presentaron demandas muchos pasajeros. Hay que recordar que 700.000 pasajeros se quedaron en tierra tras el cierre del espacio aéreo. La agrupación más grande de demandantes está representada por el bufete **Cremades&Calvo-Sotelo**, que reúne a unos 15.000 afectados que reclaman a AENA 10.000 euros por

persona, es decir, unos 160 millones de euros. El juez decidió el pasado año desagrupar las demandas, lo que está dilantando mucho en el tiempo el proceso. De hecho, según fuentes de este despacho de abogados, "acabamos de proceder a la desacomulación del tercer grupo de demandas, unos 5.000 afectados, para lo que tenemos de tiempo hasta el próximo 18 de marzo". "Es complicado –señala esta fuente, porue no hay uniformidad de criterio. De hecho solamente un juzgado contencioso ha permitido la presentación de 143 demandas de golpe". "A esto hay que añadir –continúa– que hemos solicitado la suspensión de todos los procedimientos porque hay una recurso de apelación de un afectado, no de las demandas que llevamos nosotros, en la sala central de la Audiencia Nacional y queremos esperar para ver cómo se pronuncia porque puede suponer un criterio unificador para los juzgados centrales. Juzga-

dos que, por cierto, unos han acordado suspender y otros no".

Este no es el único frente abierto. Junto a agencias y pasajeros las aerolíneas españolas, bajo la coordinación de **ACETA**, la asociación mayoritaria, también reclaman más

Algunas fuentes señalan que un tercio de los aeropuertos españoles tiene menos de 300 pasajeros al día. El Gobierno no quiere ligar la caída del tráfico con la subida de tasas, pero lo está, al menos, en parte

de 116 millones de euros. Esta cifra –explican fuentes del sector– es la suma de dos tipos de demandas. Por un lado las compañías solicitan compensación por la caída de la

puntualidad en cerca de un 15% en los meses previos a la huelga, y por otro, por los daños ocasionados por el cierre del espacio aéreo el famoso puente de diciembre de 2010.

Fuentes del sector estiman que si el cálculo se hace incluyendo a las aerolíneas extranjeras, representadas en este caso por **ALA**, la suma de las demandas llegaría a los 150 millones.

Así las cosas, AENA se enfrenta a unos 300 millones de euros en demandas, de las que la mayoría no se ha dirimido, y las que sí, han tenido un desigual resultado. En julio del año pasado la Audiencia Nacional condenó al ente público a indemnizar a tres viajeros, pero también dictó otras dos sentencias que eximen a AENA de responsabilidad.

Según AENA si bien es cierto el número de demandas, no lo es menos que han sido más las desestimatorias que las estimatorias.

Junto a las demandas pendientes, AENA se enfrenta a un grave

problema en los últimos meses, la caída del tráfico aéreo, lo que influye directamente en su cuenta de resultados.

El tráfico aéreo de pasajeros se ha desplomado en 2012. Los aeropuertos de la red de Aena han recibido a lo largo del año 194,2 millones de usuarios, una cifra un 5% inferior a la registrada en 2011. La red de **Aena Aeropuertos** ha contabilizado un total de 194,2 millones de pasajeros en el cómputo total de 2012, lo que supone una caída del 5% en comparación con los datos del año anterior. Entre enero y diciembre el número de vuelos operados también experimenta un descenso del 10,1% situándose en 1,9 millones.

De los 47 aeropuertos que conforman la red de AENA, tan solo siete muestran una variación favorable. De ellos, cabe mencionar el crecimiento del 2% experimentado por **Barcelona-El Prat**, que alcanza los 35 millones de pasajeros, recortando así la distancia con **Madrid-Barajas**, que mantiene la primera plaza con 45 millones de usuarios, un 9% menos que hace un año. Por detrás del aeropuerto de la ciudad condal están los de Palma de Mallorca con 22,6 millones de viajeros, un 0,3% menos, Málaga con 12 millones, un 1,9% menos; y Gran Canaria con 9,9 millones, un 6,1% menos.

Lo malo es que la tendencia ha continuado. En enero, los aeropuertos españoles han gestionado en el mes de enero 1.075.867 pasajeros menos, cifra que supone una caída en tráfico del 9,1%, hasta 10,7 millones de viajeros con respecto al mismo mes de 2012, cuando transitaban más de 11,7 millones; según los datos difundidos por Aena. En cuanto a operaciones, durante el primer mes del año, se registraron 117.458 operaciones, lo que supone un 15,2% menos.

Algunas fuentes señalan que un tercio de los aeropuertos españoles tiene menos de 300 pasajeros al día.

El Gobierno no quiere ligar la caída del tráfico aéreo con la subida de tasas, pero los expertos creen que las tasas se hayan duplicado en los dos últimos años, sí lo está, al menos en parte. Algunas compañías, como **Easyjet** cerraban el año pasado subase en España por la baja rentabilidad del mercado español donde "la competencia y las tasas de los aeropuertos hacen inviable sus operaciones" –señalaba la compañía.

A vueltas con las tasas

Y hace sólo unos días, **Ryanair** anunciaba la reducción y supresión de un gran número de vuelos en los aeropuertos en los que AENA ha incrementado las tasas aeroportuarias. Los mayores recortes se producirán en Madrid, Barcelona (El Prat), Sevilla y Valladolid. Ryanair eliminará también 9 rutas en los aeropuertos de Asturias y Bilbao. Esto supondrá la reducción de 5,4 millones de pasajeros en su programación para el año 2013 en España donde su tráfico caerá desde 35,5 millones en 2012 a 30,1 millones de pasajeros en este año. "Estos recortes son una respuesta directa al Gobierno de España que ya dobló las tasas de los aeropuertos de Madrid y Barcelona en julio de 2012 y que ha realizado otro aumento injustificado del 8% en las tasas de los aeropuertos de AENA en 2013".

Además, y tal y como ha señalado la propia ministra de Fomento, Ana Pastor, el plan de reestructuración de Iberia no es un asunto "baladí" para el futuro de AENA, para el "hub" de Barajas y para el futuro del sector turístico español, y ha reclamado a la compañía un plan compatible con el mantenimiento del "hub" de Barajas, una infraestructura clave y fundamental.

La venta que nunca llega

■ El presidente de AENA, José Manuel Vargas, en su última comparecencia hace sólo unos días señalaba que todas las medidas que la compañía está tomando tienen como objetivo reducir un 20% la deuda hasta 2015, hasta los 9.400 millones de euros. Aunque en 2013 se seguirá acometiendo reformas para volver a los beneficios, fuentes de AENA explican que

en 2012 ya se han recogido algunos frutos del esfuerzo y por eso el Ebitda de Aena Aeropuertos ha pasado de 868 millones de euros en 2011 a 1.196 millones en 2012. Un 37,8% más. El objetivo de AENA Aeropuertos es ser rentable económicamente para iniciar "de forma inmediata" – ha señalado su presidente – la entrada de capital privado. La ministrade Fomento,

Ana Pastor, ya señalaba este objetivo hace unos meses en una reunión con las grandes constructoras integradas en Seopan, que siempre han manifestado estar interesadas. ¿Se llevará a cabo por fin esta privatización?. Las reservas existen porque no es ni mucho menos la primera vez que esta venta parece inminente y luego, queda en nada. El gobierno anterior, de José Luis

Rodríguez Zapatero, también lo anunció y procedió como primera y única medida a la privatización de algunas torres de control. En ocasiones se ha hablado de salidas a Bolsa, para luego retractarse, y también se ha hablado sobre la entrada de las CCAA en comités que incluyeran también a las cámaras de comercio. Un ir y venir que no acaba de cuajar.