



El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna.

EUROPA PRESS

Íñigo de la Serna hereda de Ana Pastor el despacho como ministro de Fomento, pero también asuntos pendientes. El más inminente: tomar una decisión sobre las tasas que cobra AENA, que el gestor aeroportuario quiere mantener congeladas hasta 2021. Pero el sector, con el apoyo de la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) y varias asociaciones secto-

riales, presiona para que, al menos, se bajen un 2%. Las razones que aducen: han subido más de un 50% en los últimos años y ahora que las previsiones de tráfico de pasajeros, los resultados económicos y la rentabilidad de la compañía no hacen sino crecer, es el momento de aflojar para mejorar la competitividad del sector turístico. ¿Quién ganará la batalla?

Oposición, aerolíneas y Competencia presionan *in extremis* a Fomento para que baje las tasas del gestor aeroportuario

AENA: primer marrón para De la Serna

■ Nuria Díaz

Aviación Civil, dependiente del ministerio de Fomento, está a punto de aprobar el **Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA)**, un contrato en el que se fijan las tasas que cobra AENA a las compañías aéreas para el periodo 2017-2021. El documento en cuestión debería haber estado listo para sentencia antes del pasado 30 de septiembre pero el Gobierno optó por retrasarlo por estar en funciones y ser un tema de los denominados 'sensibles'. Y es que la polémica viene arrastrándose desde hace meses, concretamente desde que el pasado marzo, el consejo de administración de AENA aprobara su propuesta de congelar dichas tasas, desoyendo la petición de las principales asociaciones representativas de las aerolíneas que habían planteado una reducción de las tarifas del 2,59% anual para el periodo 2017 a 2021. El plan inicial de AENA no era congelar las tasas sino subirlas un 1,9% anual hasta 2021, pero el Gobierno se lo impidió y se contentó con la congelación como mal menor. Según el ente gestor, congelar las tarifas le generará un déficit tarifario no recuperable en el periodo de 710 millones de euros.

Es una batalla en la que el ente gestor aeroportuario presidido por **José Manuel Vargas** ha contado con el apoyo de Fomento -al fin y a la postre, su principal accionista, con un 51%- y las aerolíneas con el de la **CNMC**. De hecho, aseguran fuentes del sector, han sido las tensiones entre Pastor y el jefe de la Competencia, **José María Quemada**, las que han demorado una resolución que ahora habrá que tomar *in extremis*.

Íñigo de la Serna tiene encima de la mesa el documento de congelación de las tasas para los próximos cinco años, y una petición de comparecencia del PSOE y Unidos Podemos en Comisión, para que dé cuenta del contenido del Documento de Regulación Aeroportuaria antes de su aprobación en el Consejo de Ministros. "Sería una buena muestra de la actitud que debe tener el nuevo gobierno, actuando con total transparencia y buscando de forma permanente el acuerdo y el

La oposición no quiere que la aprobación del DORA se escape al control parlamentario, como sucediera con la salida a Bolsa de AENA

consenso en los temas que afectan a nuestro país", ha indicado el portavoz de Fomento, César Ramos. La oposición, que se muestra partidaria de una bajada de las tasas que impulse la actividad turística, no quiere además que la aprobación del DORA se escape al control parlamentario, como sucediera con la salida a Bolsa de AENA aprobada el 11 de febrero del año pasado.

Ante la inminencia de su traslado al Consejo de Ministros, el sector está redoblando sus esfuerzos. Asociaciones como **CEOE**, **Excetur**, la **Federación Empresarial de Asociaciones Territoriales de Agencias de Viajes Españolas (FETA-VE)**, o la **Mesa del Turismo** -una asociación empresarial integrada por una treintena de empresarios del ramo- han enviado cartas al director general de Aviación Civil expresando su preocupación por la inci-

dencia que las tasas puedan tener en el sector.

En todas estas misivas, los firmantes se apoyan en la posición defendida por la CNMC en su informe sobre el DORA y en el que propone bajar un 2,02% anual durante los próximos cinco años. Basa esta propuesta en dos aspectos. En primer lugar, el organismo que preside José María Marín Quemada señala que al inicio del DORA no existirían déficits que compensar por parte de AENA porque el único déficit real produci-

AENA está saneada y tiene unos beneficios récord lo que -en opinión de las aerolíneas- podría marcar el momento de asegurar tasas más competitivas a largo plazo

do (correspondiente a 2013) será compensado este mismo año. Y el segundo parámetro sobre el que sustentan su apoyo a la bajada de las tasas es que el crecimiento del tráfico será superior al estimado por AENA en su propuesta. El gestor aeroportuario prevé un aumento del tráfico del 6,2% para 2016 y un volumen de pasajeros de 240 millones en 2020, pero lo cierto es -señalan desde la CNMC- que el tráfico hasta septiembre ya ha ascendido a 178,58 millones de pasajeros, luego -recomiendan- modificar las previsiones de tráfico contenidas en el DORA.

Además, la CNMC discrepa de la metodología utilizada por AENA para el cálculo de coste de capital y también sobre cómo su propuesta trata el reparto de costes. Según la CNMC, la propuesta de AENA no ha incorporado el reparto de estos costes entre actividades comerciales y aeropuertos, por lo que la dirección de Aviación Civil debería reducir los costes reconocidos en el DORA en 335 millones.

Por su parte, las asociaciones aéreas proponen rebajar un 2,5% las tasas porque -señalan- beneficia al consumidor, a la actividad turística, a la economía y no compromete la rentabilidad de AENA. Las aerolíneas explican que al incorporar las actividades comerciales, incluso con la propuesta bajar un 2,56% las tasas, la rentabilidad sería de un 10,2%, muy por encima de otros gestores aeroportuarios europeos.

El mercado, con la rebaja Algunos bancos de inversión son de esta misma opinión. **Morgan Stanley**, por ejemplo señala que con una bajada de tarifas del 3,2%, AENA proyecta un ROE (rentabilidad financiera) del 16%. Hay otras firmas que también creen que hay margen para que AENA baje las tasas. **UBS** habla de rentabilidades del 8%, mientras que sus rivales europeos se mueven entre el 0% y el 3%.

Aerolíneas y sector turístico esgrimen además otro argumento a favor de la bajada: AENA está totalmente saneada y tiene unos beneficios récord -ha ganado un 48% más hasta septiembre- lo que podría marcar el momento de asegurar nuevas condiciones y tasas más competitivas a largo plazo.

Las aerolíneas se juegan mucho: las tasas aeroportuarias representan de media para las compañías de red entre el 10% y el 15% de sus costes totales, y hasta un 30% para las que vuelan punto a punto, costes que acaban trasladándose al pasajero. "La propuesta de AENA supone que los consumidores paguen 937 millones de más durante los próximos cinco años", señalan fuentes del sector.

Las aerolíneas señalan, además, que a pesar de que las tarifas se encuentran, de facto, congeladas desde 2014, han sufrido los años anteriores incrementos superiores al 60% para el conjunto de la red de AENA y superiores al 95% para los dos mayores aeropuertos de la red.

Y en AENA no dejan de crecer. La vía comercial es una de ellas. El ente está renovando los espacios comerciales de aeropuertos como Palma de Mallorca, Gran Canaria, Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Terminales 1, 2 y 3), Bilbao, entre otros; renovación de las salas VIP (las cinco de AS Madrid-Barajas más las de Sevilla, Ibiza); y se han lanzado los trabajos de los Planes Maestros para el desarrollo y comercialización de terrenos en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat; además de un proyecto piloto de Personal shopper en As Madrid-Barajas que volverá a establecerse en la campaña de Navidad, entre otras actuaciones.

Fomento, juez y parte en la contienda

■ Uno de los problemas a los que se enfrenta Fomento es que es juez y parte en esta batalla. El Estado es dueño del 51% de AENA, a través de Enaire, por lo que de alguna manera -señalan fuentes del sector- defiende sus propios intereses al abogar por una no bajada de las tasas. La CNMC, en sus últimos informes, ya

ha señalado que no debe ser el dueño el que marque las tasas. De hecho, quien sea el dueño del ente gestor es otro de los puntos calientes al que habrá de enfrentarse el nuevo ministro de Fomento. Ahora mismo el sector privado tiene un 49% del capital, pero no se descartan nuevas operaciones para, cosnervando el control

desde el punto de vista regulatorio, el capital privado pudiera elevarse hasta el 60%. Se cumple casi un año de su salida a Bolsa, y el valor se ha convertido en protagonista positiva de los parqués. Ciudadanos trasladaba hace unas semanas al Ejecutivo preguntándole si ha hecho algún estudio posterior a la venta

parcial de la empresa pública que justifique que nadie hubiese previsto el incremento tan brutal del valor registrado por la acción de la compañía con revalorizaciones superiores al 65% lo que hizo que algunos fondos y bancos de inversión se forrarán prácticamente a horas de su estreno y el Estado ingresó unos 4.000 millones.