



La subida de las tasas tendrá un impacto directo en la llegada de turistas a los aeropuertos españoles.

La subida de las tasas aeroportuarias en más de un 18% de media ha pillado a las aerolíneas en el peor de los momentos. A la difícil coyuntura económica, el precio del carburante, la debilidad de la demanda, la competencia feroz, las huelgas indefinidas y el pago de las emisiones de CO2, se suma ahora un nuevo sobrecoste para unas cuentas ya bastante maltrechas.

El sector estima que de materializarse la propuesta del Gobierno, supondría que las tasas se duplicarán en dos años e implicará un impacto de unos 300 millones de euros anuales, un "desastre" que, además, penalizará el turismo, actividad que podrá 'tirar' del carro económico, porque finalmente acabará repercutiendo en el precio del billete.

La subida de tasas aeroportuarias tendrá un impacto de más de 300 millones en sus ya maltrechas cuentas

Las aerolíneas no remontan

■ **Nuria Díaz**

El sector aéreo no está para muchas alegrías y el Gobierno acaba de darle otro disgusto en la línea de flotación de la cuenta de resultados.

El proyecto de Presupuestos para 2012, en trámite parlamentario, contempla una subida media del 18,9% de las tasas en los aeropuertos de la red de AENA, una subida que probablemente entrará en vigor en junio. Las tasas aeroportuarias representan para las aerolíneas una media de entre un 10% y un 12% de sus costes, las tasas de navegación aérea entre un 4% y un 6% adicional, dependiendo de la red de cada compañía, lo que da idea del descontento que ha cundido en el sector. "Esperábamos una subida, pero no que fuera tan desproporcionada, especialmente en Madrid y Barcelona", señala un directivo de una compañía.

Según los cálculos de las patronales del sector, en los aeropuertos de Madrid y de Barcelona el incremento de las tasas será del 50%, teniendo en cuenta que el año pasado ya se incrementaron en el 24% y el 17% respectivamente. Barajas y El Prat son dos aeropuertos que vienen a representar el 40% de los pasajeros totales en los aeropuertos españoles.

Junto a estos, según cálculos de ACETA, en aeropuertos eminentemente turísticos como Alicante, Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca y Tenerife Sur la subida asciende al 12,9%; en 2011 el incremento fue del 10,1%. Estos siete aeropuertos suman el 72,8% de las llegadas de pasajeros por vía aérea.

El cálculo que ACETA y ALA hacen del impacto en el sector es que en cada compañía depende de su propia red, "pero estimamos que, glo-

balmente consideradas, superará ampliamente los 300 millones de euros anuales". Una cifra que consideran alarmante. "Subidas tan importantes, en un entorno de débil demanda y con precios record del combustible, agravarán la situación de las compañías aéreas y dificultarán los desplazamientos turísticos".

Impacto

Fuentes del sector estiman que por lo que respecta a Iberia el impacto puede ser de más de 70 millones de euros, y para Air Europa, de más de 30 millones.

La situación se agrava aún más porque la demanda ha caído considerablemente tanto en pasajeros

como en número de vuelos; hay que tener en cuenta, por ejemplo, que hubo previsiones de 60 millones de pasajeros para Madrid en 2012, cuando lamentablemente no se alcanzaron los 50 millones, teniendo en cuenta que durante la temporada de verano se estima una caída del 15% de las operaciones de vuelo en Barajas. "En estas condiciones está por ver la capacidad que tengan las compañías aéreas para trasladar los incrementos de sus costes al precio de los billetes; pero es muy probable que buena parte de ellos se lleven a sus de resultados en forma de pérdidas", señala **Juan Luis Burgué**, gerente de ALA.

Fuentes del sector explican que IATA ha informado que a nivel mundial las compañías aéreas tendrán márgenes de beneficio del 0,5%, y que las europeas arrojarán 600 millones de pérdidas netas. "Debemos pensar que las españolas, por el tipo de tráfico absorberán buena parte de esas pérdidas"-concluyen.

La subida del carburante ya ha provocado un incremento de los billetes aéreos tanto en España como en los principales mercados emisores de turistas, según datos del INE y de EUROSTAT. Esta subida de precios en el actual contexto de debilidad de la demanda de servicios turísticos de los últimos meses, se ha materializado en una-

caída del tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles en el inicio de 2012. Concretamente, en los meses de enero y febrero los pasajeros han descendido un 4,2% respecto a los mismos meses del año 2011, según los datos de AENA, acentuándose la caída a medida que ha avanzado el año (un 2,9% en enero y un 5,6% en febrero).

Por el momento desde las asociaciones sectoriales se barajan muchas iniciativas para tratar de flexibilizar la medida puesto que algunos grupos parlamentarios han planteado enmiendas y el tema está aún abierto.

Junto con las aerolíneas, las empresas del sector turístico han sido las más duras con la medida

En los aeropuertos de Madrid y de Barcelona el incremento de las tasas será del 50%, teniendo en cuenta que el año pasado ya se incrementaron en el 24% y el 17% respectivamente

que, consideran, tendrá un gran impacto sobre la única actividad que podría tirar de la economía.

Menos turistas

Exceltur ha señalado que "ante la desproporcionada subida de tasas aeroportuarias que se contempla en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado de 2012, EXCELTUR quiere expresar su notable preocupación por los desfavorables efectos que dicha subida de tasas pudiera generar sobre los resultados del sector turístico español en el conjunto del año. En este sentido, nuestros estudios de sensibilidad apuntan a que el promedio de la subida de tasas aplicables sobre los 7 principales aeropuertos españoles podrían provocar una caída máxima de llegadas de turistas (entre españoles y extranjeros) de 2,87 millones, que dejarían de generar un gasto de 1.636 millones de euros de derrama turística durante un año, en los diferentes destinos españoles de su área de influencia.

En cualquier caso, no parece probable que la petición de subida de tasas se modifique había cuenta de que el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, **Rafael Catalá**, señalaba hace sólo unos días que el aumento de las tasas aéreas ayudará a reducir la deuda de Aena, superior a los 14.500 millones, y avisaba de que hay un margen muy importante para incrementarlas aún más.

La deuda de AENA

El presidente de AENA, **José Manuel Vargas**, ha asegurado que si el operador público de aeropuertos no subiera de "forma importante" sus tasas, "abocaría al Estado" a sanear su deuda, que actualmente asciende a 14.945 millones. "El Estado no está actualmente en condiciones de hacerlo y, además, lo más normal es que AENA, que no recibe asignación presupuestaria alguna, siga siendo autosuficiente", argumentó Vargas para defender la subida de tarifas aeroportuarias media del 10,2% prevista para 2012. "Es verdad que es una subida importante, que llega en un momento económico malo y que las aerolíneas están sufriendo, pero debemos recuperar las inversiones realizadas en infraestructuras en los últimos años y deben pagarlas quienes las utilizan", explicó el presidente del grupo. Vargas achacó el actual endeudamiento de AENA al hecho de que en los últimos diez años se invirtieron un total de 18.000 millones que las tarifas se ajustaron para financiar este nivel inversor".

Iberia baja el sueldo un 20% a los pilotos

■ Iberia ha anunciado la próxima puesta en marcha de una serie de medidas encaminadas a que Iberia sea más competitiva y pueda afrontar con mayores garantías de éxito la difícil situación por la que atraviesa, provocada por una demanda débil, los elevados precios del petróleo y una fuerte competencia. En un comunicado señala que "esta delicada situación se ha visto seriamente agravada por las huelgas que desde el pasado mes de diciembre está llevando a cabo el sindicato de pilotos Sepja y que han

provocado unas pérdidas diarias para Iberia de tres millones de euros".

En concreto, se recortarán los costes salariales de los pilotos en 62 millones, es decir, el 20%, y la productividad aumentará el 25%.

La compañía ha determinado que los cambios propuestos se apliquen a los pilotos, que es el único colectivo con el que, tras más de dos años y medio de negociación, no se ha llegado a un acuerdo sobre el Convenio Colectivo, algo que sí se ha logrado con el resto de los colectivos de la

compañía -tierra y tripulantes de cabina de pasajeros-.

La reducción de costes unitarios se consigue mediante una rebaja de las tablas salariales del 12% y otras medidas que suponen un recorte de los costes salariales del 8% adicional, entre las que destacan: la eliminación de los aumentos salariales ligados automáticamente al IPC, como dietas o indemnización por renuncia a la recogida; acomodar la retribución a quienes, después de 15 años en Iberia, opten por reducir su jornada de manera que la reducción

que se aplica a la jornada se proyecte de forma proporcional sobre la retribución que se percibe; la rebaja del 90% al 45% de la garantía retributiva para los pilotos con pérdida de licencia; y la supresión de la paga de consecución de objetivos.

Incremento de la actividad

Asimismo, los cambios planteados para mejorar la productividad suponen incrementos en la actividad de los pilotos de Iberia, siempre dentro de los límites que establece la ley.