

LOS MILITARES IBAN A TOMAR EL CONTROL

Los controladores no van a la huelga "por responsabilidad". Blanco había diseñado un plan anticrisis con el Ejército



Gates Puertas

■ EMPRESAS & FINANZAS P5 a 7

Caos aéreo La decisión



Momentos previos a la reunión de la reunión de USCA. NACHO MARTÍN

Los controladores aéreos renuncian a la huelga por la presión del turismo

Desconvocan el paro de agosto, pero dejan la puerta abierta a una nueva convocatoria

Las negociaciones entre la dirección de Aena y el sindicato se reanudarán esta misma tarde

A. Polo / R. Gutiérrez

MADRID. Aerolíneas, hoteles, agencias de viajes y turistas pueden respirar aliviados. El comité ejecutivo de la Unión Sindical de Controladores Aéreos (Usca) aprobó ayer por unanimidad desconvocar la huelga prevista para la segunda quincena de agosto. Después de más de tres horas de deliberaciones, los nueve miembros del máximo órgano de dirección optaron por dar marcha atrás en su estrategia, iniciada el pasado día 3, aludiendo a razones de "responsabilidad". Fuentes solventes señalan que la fuerte presión ejercida por el sector turístico ha sido decisiva para desconvocar el paro.

El secretario de Comunicación de la Unión Sindical de Controladores Aéreos, César Cabo, destacó que el comité ejecutivo había optado finalmente por "no ejercer el derecho legal a la huelga en agosto, demostrando un ejercicio de responsabilidad", al interpretar que el Gobierno "empujará a Aena a retomar las negociaciones". El portavoz añadió que "una vez más hemos entendido la preocupación del sector turístico y de numerosos pasajeros", y confió en que Aena vuel-

La cronología

CRONOLOGÍA RECIENTE DE UN CONFLICTO LARVADO HACE AÑOS

15 julio 2010

■ La ausencia de ocho controladores en El Prat (Barcelona) provoca importantes retrasos en los aeropuertos de Cataluña, Baleares y la Comunidad Valenciana. La Fiscalía abre una investigación para verificar las causas.

3 agosto 2010

■ Con el apoyo del 98 por ciento del colectivo, la asamblea de controladores aéreos decide por mayoría convocar huelga para la segunda quincena de agosto, aunque no llega a fijar la duración ni el calendario ante las críticas del Gobierno.

30 julio 2010

■ El Consejo de Ministros aprueba un Real Decreto a instancias del Ministerio de Fomento que establece los límites de actividad y los tiempos de descanso de los controladores. El texto es tomado como una afrenta por el colectivo.

6 agosto 2010

■ Después de semanas de intensas negociaciones y cuando las dos partes habían reconocido "avances", el USCA y Aena rompen el diálogo. La empresa establece como condición que el sindicato retire la amenaza de huelga para volver a sentarse.

va a la mesa de negociación con "una actitud ahora sí constructiva".

Igualmente significó que la decisión adoptada ayer sólo era válida

para el mes de agosto y dejó la puerta abierta a una otra convocatoria si las negociaciones entran nuevamente en vía muerta. Pese a este

aviso, destacó que el sindicato estaba dispuesto a retomar las negociaciones "mañana mismo", tras valorar las declaraciones efectuadas por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, quien ayer por la mañana pidió al sindicato que aceptase la última oferta del Ministerio de Fomento "cuanto antes" y que no convocase el paro por "responsabilidad", ya que "no produce más que efectos negativos".

Por su parte, el presidente de Aena, Juan Ignacio Lema, valoró positivamente la decisión, aunque lamentó que no sea definitiva. Con todo, avanzó que esta misma tarde, a partir de las 17,00 horas, se reanudarán las negociaciones, trabadas por las desavenencias surgidas a la hora de discutir los límites de actividad y los tiempos de descanso del colectivo. También subrayó que Aena mantiene su propuesta de una jornada laboral de 1.670 horas y un sueldo medio de 200.000 euros al año, por entender que está dentro de los "estándares europeos".

El máximo responsable de Aena comentó que desconocía de primera mano si Usca había rechazado la intermediación para resolver el con-

flicto. Sin embargo, antes de celebrarse el comité ejecutivo, Cabo rechazó esta posibilidad como vía alternativa.

En un encuentro digital celebrado en la sede de *El Mundo*, Cabo afirmó que "nos parece que como idea puede sonar bien, pero hay que matizarla. Por un lado, Aena tiene que negociar de manera constructiva aportando propuestas y no sólo hablando de dinero como hacen ahora. Por otro, ¿qué va a negociar un mediador cuando Aena no tiene plan empresarial? Están mareando y preparando el terreno para privatizar y en dos o tres años hacer un ERE y echarnos a muchos a la calle".

Las patronales de compañías aéreas ACETA, AECA, ACA y ALA valoraron muy positivamente la decisión del sindicato y expresaron su confianza en que esta postura "ponga fin" a la "incertidumbre" generada, así como a un "largo período de reiterados incidentes" que ha ocasionado "serios perjuicios" y "graves daños a las compañías aéreas, al turismo y a la economía en su conjunto".



■ Más información relacionada con este tema en www.eleconomista.es

Caos aéreo Las consecuencias

Pese a todo... zarpazo a la primera industria del país y daños colaterales

La desconvocatoria de los controladores evita pérdidas millonarias al sector turístico, pero no los daños de imagen

A.P.

MADRID. La amenaza de huelga anunciada por los controladores el pasado de 3 agosto y finalmente no materializada ha activado las señales de alarma en el sector turístico, que por tercer año consecutivo crecerá por debajo del Producto Interior Bruto (PIB) previsto por el Gobierno (-0,3 por ciento). Las distintos mensajes lanzados por el Ejecutivo y las asociaciones patronales del sector han sido, finalmente, tenidas en cuenta por la nueva junta directiva de los controladores, que había tensado al máximo la cuerda negociadora.

Las consecuencias económicas de la convocatoria de huelga son difíciles de cuantificar, aunque algunas organizaciones como la Confederación Española de Hoteles (Cehat) habían llegado a calcular que el paro podría ocasionar unas pérdidas para el sector de hasta 40 millones de euros al día, afectando directamente a tres millones de trabajadores y a cerca de 400.000 empresas. Una cifra refrendada por Exceltur, que ha estimado que cada día de huelga afectaría a 690.000 pasajeros en España, con un coste próximo a los 39 millones de euros.

Las compañías aéreas no han querido facilitar números, pero reconocen que lo peor no ha sido el anuncio de la huelga, sino los constantes retrasos de los vuelos programados, que han generado algunas cancelaciones, pérdidas de enlaces a los viajeros internacionales, abonos de compensaciones,

gastos en alojamientos hoteleros y alimentación. Una partida no contemplada que irá contra de sus cuentas de resultados, muy afectadas por la paralización de los vuelos durante explosión del volcán islandés Eyjafjöll, crisis cerrada con unas pérdidas de 2.500 millones de euros, según cálculos de la Comisión Europea.

Impuntualidad creciente

Para reflejar la situación que han vivido las principales aerolíneas españolas, sirva el dato de que Iberia, Vueling y Spanair se convirtieron el pasado mes de julio en las compañías más impuntuales de Europa. Iberia alcanzó una tasa de puntualidad del 45,92 por ciento, lo que situó a la compañía española a la cola de puntualidad en Europa. De los 14.940 vuelos

operados por la aerolínea presidida por Antonio Vázquez, el 21,81 por ciento aterrizó en su destino con un retraso de entre 15 y 29 minutos, un 11,63 por ciento tomó tierra "muy tarde" -entre 30 y 44 minutos- y un 19,91 por ciento tuvo un retraso "excesivo" de 45 minutos o más.

Le siguieron Spanair y Vueling, con un 47,76 por ciento y un 51,26 por ciento de sus conexiones en tiempo, que ocuparon el vigésimo quinto y vigésimo cuarto lugar, respectivamente, en la lista de puntualidad del continente.

La preocupación por la convocatoria de huelga ha traspasado la fronteras domésticas. Así, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) instó ayer a los controladores españoles a que acepten entrar en un proceso de arbitraje para resolver sus diferencias. Su director, Giovanni Bisignani, urgió a los controladores a negociar con Aena y recomendó a ambos colectivos "tomar las medidas posibles para evitar la huelga". "No es momento para huelgas -agregó-, un proceso de negociación abierto y equilibrado debería resolver sus diferencias".

Asimismo, añadió que la huelga sería "nefasta" para la economía española y recordó que la crisis financiera global debe retar a los gobiernos, empresarios y empleados a modificar sus posturas para "construir una economía más sólida y robusta". "Con un 20 por ciento de paro España no puede ser un espectador", consideró el máximo responsable de la IATA.

La cifra

40

MILLONES. Es la cifra barajada por las grandes patronales del sector turístico en caso de que el paro se hubiera llevado finalmente a cabo. Con todo y además de las cancelaciones registradas por agencias de viajes y hoteles, lo peor y difícilmente cuantificable ha sido el daño que España ha sufrido durante las últimas semanas como destino preferente.

El mapa del control aéreo

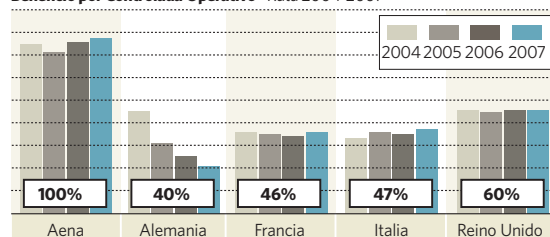
Media horas anuales controladores operativos

2004-2007	HORAS ANUALES (%)
Aena	100
Alemania	62
Francia	64
R. Unido	67

Horas trabajadas por controlador operativo

2007	HORAS ANUALES	%
Alemania	1.280	58
Francia	1.329	60
R. Unido	1.434	65
Aena	2.199	100

Beneficio por Controlada Operativo Ruta 2004-2007



El plan de contingencia del gobierno



Fuente: Aena y Usca.

Las reacciones

Primeras cancelaciones

La presidenta de la Asociación Insular de Empresarios de Hoteles y Apartamentos de Lanzarote (Asolan), Susana Pérez, aseguraba que en caso de convocarse la huelga las pérdidas para el sector en Lanzarote podrían ser de entre 2,5 y 3 millones de euros diarios. Además reconocía que ya se habían producido "las cancelaciones y el desvío de turistas a otros lugares".

Xacobeo sin avión

Desde la Xunta, la secretaria general de Turismo, Carmen Pardo, sostenía que el esfuerzo invertido en la promoción del año Xacobeo podría fallar por "cuestiones ajenas" a la vez que recordaba que, aunque "más de la mitad del turismo nacional llega en coche", rutas aéreas "como Amsterdam o Zúrich funcionan con altos niveles de ocupación".



Carmen Pardo, secretaria Xunta

Reclamar siempre

El portavoz de Facua, Rubén Sánchez, recomendó ayer a los pasajeros que reclamen compensaciones a las compañías aéreas en caso de que se vean perjudicados. Explica que aunque las compañías aéreas no serían las responsables de una convocatoria de paro, sí lo son ante los viajeros, con quienes les une una relación contractual al suscribir un billete.

La incertidumbre

El presidente del Patronato de Turismo de la Costa del Sol, Salvador Pendón, reconoció que la falta de concreción en los días elegidos para la huelga, había causado "sin duda, incertidumbre" en los ciudadanos. Además puntualizó que este tipo de amenazas tienen mucha repercusión en este momento ya que el turista elige con más inmediatez a la fecha de sus vacaciones las jornadas de viaje.

Costes controlador aéreo versus costes operativos

	Nº DE CONTROLADORES OPERATIVOS	COSTES PERSONAL CONTROLADORES OPERATIVOS (MILES DE EUROS)
Alemania	1.716	271.344
Francia	2.662	297.065
R. Unido	1.377	167.712
España	2.005	688.268
Italia	1.206	171.321

Tasas de ruta	En euros
Aena Península	84,14
Aena Canarias	68,30
R. Unido	68,29
Alemania	67,18
Italia	66,01
Francia	61,49



elEconomista

El Gobierno diseña un plan anticrisis con los militares en 24 aeropuertos

Contempla que seis aeródromos puedan operar bajo el sistema automático Afis

Javier Romera

MADRID. El Gobierno no quiere más sustos. Aunque por ahora no entrará en vigor, el Ejecutivo ha diseñado un Plan de Contingencia para hacer frente a una posible huelga de controladores aéreos en un futuro, sea legal o de celo. En el documento, al que ha tenido acceso *elEconomista*, se establece que los militares puedan hacerse cargo de hasta 24 aeropuertos. En la lista (ver gráfico adjunto) figuran algunos tan importantes en esta época del año como los de Ibiza, Fuerteventura, Menorca, Lanzarote o Almería, además de capitales como Pamplona, Vigo, Granada, San Sebastián, Vitoria o La Coruña.

El plan establece una modificación de los turnos y horarios operativos, reduciendo la capacidad y fijando el cierre nocturno de todas estas instalaciones, salvo en el caso de Vitoria. "Son necesarios 42 controladores diarios para mantener el servicio. El número total dependerá de los turnos de estos controladores y del periodo de duración de la medida", se asegura. El plan fija también la posibilidad de prestar un servicio Afis o sistema automático de control en los aeródromos de Ciudad Real, Huesca, El Hierro, Logroño, Burgos y La Gomera, aunque en estos cuatro últimos casos se habla también de un control militar.

Objetivo marcado

El Plan de Contingencia fue aprobado antes del verano y establece como principal objetivo "garantizar la menor repercusión posible del conflicto en los servicios públicos, derechos de terceros e intereses generales, y alcanzar la más pronta recuperación de un escenario de normalidad". El Gobierno tiene previsto en el documento distintos escenarios, desde una huelga de celo, en su opinión el escenario más probable, a una legal, respetando los servicios mínimos o incluso sin hacerlo.



Militares en el aeropuerto madrileño de Barajas. EFE

En los casos más extremos, con un 30 por ciento de la plantilla operando, se establece el cierre de 21 aeropuertos y las bases militares abiertas al tráfico civil, además de restringir las operaciones en el resto. En este caso, se crearían gabinetes de crisis y "se activaría la Ley de Seguridad Aérea para usar controladores militares". El supuesto más dramático sería es de una huel-

gá total, en la que los controladores rechazarán incluso los servicios mínimos, un escenario, según reconoce el Gobierno, muy poco probable. En este caso, el plan contempla el cierre del espacio aéreo español. "Se suspenderían el cien por cien de los vuelos, las compañías aéreas comunicarían los vuelos cancelados, se cerrarían todos los aeropuertos y las bases militares abiertas al tráfico civil".

ga total, en la que los controladores rechazarán incluso los servicios mínimos, un escenario, según reconoce el Gobierno, muy poco probable.

En este caso, el plan contempla el cierre del espacio aéreo español. "Se suspenderían el cien por cien de los vuelos, las compañías aéreas comunicarían los vuelos cancelados, se cerrarían todos los aeropuertos y las bases militares abiertas al tráfico civil".

Habilitación

Todo ello obligaría a declarar el Estado de Emergencia, iniciando la habilitación del mayor número posible de militares para que se hicieran cargo de los centros y torres de control.

El documento fue aprobado antes del verano y fijaba la huelga de celo como el escenario más probable

En el plan se establece que el inicio de la habilitación se desarrollaría durante un periodo de 2 a 3 días. El problema, según han asegurado a este periódico distintos controladores militares, es que "aunque nosotros estemos en disposición inmediata de operar, hay casos, como los aeropuertos de Madrid o Barcelona, donde sería prácticamente imposible tomar ninguna medida en un plazo de tiempo tan corto". Los civiles tendrían 8 horas para volver a sus puestos o podrían ser despedidos.

Más información
relacionada con este tema en www.eleconomista.es

No es el momento

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) instó ayer a los controladores aéreos a evitar la huelga. En un comunicado de prensa el director de IATA, Giovanni Bisignani, urgía a los controladores a negociar con AENA y aseguraba que "no es momento para huelgas" sino para negociar de forma equilibrada. "Con un 20 por ciento de paro, España no puede ser un espectador", dijo.



Giovanni Bisignani, director de IATA

Servicios mínimos

Desde la OCU afirmaban que detrás del adelanto de la reunión de los controladores para fijar la fecha de la huelga no estaba la "sensibilización" del sindicato, si no la "presión" del Gobierno ante la incertidumbre creada en la sociedad; y pedía al Ejecutivo que procediese a delimitar de forma clara los servicios y restricciones de los trabajadores ante un eventual paro del colectivo.

Por el bien del turismo

El presidente de la Asociación Empresarial de Agencias de Viajes Españolas (Aedave), José Manuel Maciñeiras, pidió ayer a Aena que "recoja el guante" lanzado por los controladores, que han decidido no ir a la huelga en agosto, para seguir negociando y solucionar el conflicto con este colectivo. Maciñeiras señaló que la desconvocatoria en agosto es "una buena señal".

Exigir responsabilidad

El presidente de la Federación Española de Asociaciones de Agencias de Viajes (Feaav), Rafael Gallego, manifestaba que pese a ser el derecho a huelga "algo fundamental", los controladores debían saber que serán los "responsables" de lo que suceda. Gallego destacó el "daño" que está causando ya el conflicto, y es que "teme" que ante tanta incertidumbre los turistas viajen fuera de España.