

# Aena se aprieta el cinturón para abandonar las pérdidas en 2013

El gestor aeroportuario apuesta por la liberalización de algunos servicios y la contención de las obras en los aeropuertos

:: JULIO DÍAZ DE ALDA

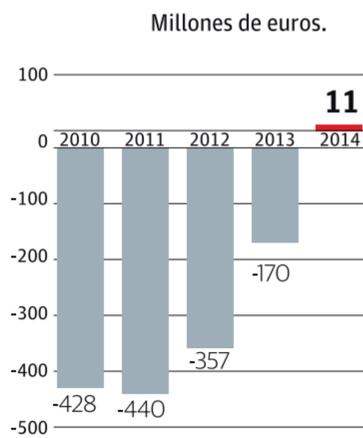
**MADRID.** La austeridad es la palabra de moda, y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) tampoco se salva de la corriente de ahorros impuesta por el Gobierno. La compañía, que desde su creación en 1991 se financia sólo con sus ingresos y su capacidad de endeudamiento, necesita adelgazar y ponerse 'guapa' a las puertas de su privatización.

Por eso ha puesto en marcha un intenso programa de reducción de costes y mejora de la productividad a cuatro años. Un plan con el que tratará de adelantar a 2014 su entrada en beneficios (en el presente año espera perder 428 millones de euros) y empezar a reducir un año antes su abultada deuda, que el próximo 31 de diciembre llegará a 12.104 millones y seguirá aumentando después hasta los 13.140 millones de 2013, cuando ese agujero empezará a achicarse. En este sentido, Aena subraya que el 69% del crédito está en manos de la banca pública, lo que da cierta estabilidad al balance. Así lo explicó ayer en el Senado el presidente de la empresa pública, Juan Lema, quien relató los pormenores de un intenso y extenso plan de choque con numerosas vertientes. Los puntos fuertes de esa 'hoja de ruta' pasan por la mejor gestión de los costes generales y laborales, la mejora de la productividad de la plantilla -sobre todo de los controladores-, la liberalización de algunas actividades, la renegociación con los proveedores o el replanteamiento del calendario de obras en los aeropuertos. El ahorro global previsto entre 2010 y 2013 rozará los 1.700 millones.

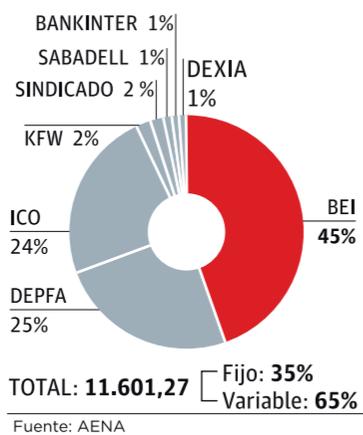
Lema fue directo: Hay que ahorrar y mejorar la gestión. Para empezar, y con la ley 9/2010 -la que impuso el recorte a los controladores- en la mano, muchas cosas van a cambiar.

Hay que ser más atractivos y las tasas de navegación aérea en ruta deben bajar un 15%. Lo que hará que las aerolíneas se ahorren 125 millones. La tasa de control, que depende del sueldo de los controladores, debe bajar en 300 millones, de lo que ya se ha encargado el 'decretazo' aprobado por el Gobierno y convalidado por el Congreso. Lema aspira a reducir el gasto de personal de todos los empleados sujetos al convenio general de Aena. Para mejorar la eficiencia, la empresa está renegociando a cara de perro sus contratos de alquiler, de electricidad y gas o de mantenimiento. Y estudia la modificación de sus normas de contratación para programar todas sus obras con más orden. Se trata de evitar que los futuros

## Previsión de resultados



## Deuda a 31 de mayo



proyectos de ampliación o mejora de los aeropuertos caigan en el pecado del exceso, convirtiendo las instalaciones en gigantes de oro vacíos de pasajeros. Cualquier obra se hará pensando sólo en los tráficos de los siguientes cuatro años. Se licitarán los proyectos más pequeños, por módulos y con rigurosas exigencias de aquilatar costes.

Incluidas las empresas públicas de ingeniería. A estas 'amigas', tradicionalmente muy caras, se les ha advertido de que deberán dar precios mucho más competitivos.

«Con estos criterios no sería nece-

sario iniciar a corto plazo las grandes actuaciones previstas actualmente ya se podrían reprogramar en el tiempo», afirmó Lema. El presidente de Aena reconoció, además, que las posibilidades de incrementar los ingresos son muy limitadas. Quizá, la única será la ampliación de precios privados y no tasas en las instalaciones de los aeropuertos (a excepción de en el campo de vuelo) tal y como apunta el nuevo modelo que prepara el Gobierno para Aena.

## Nuevos jefes

Ese modelo -que contempla la privatización de, en principio, el 30% de la empresa- incluye también la apertura de la gestión de las torres a otros proveedores. Un paso que permitirá una mejora del 40% en los gastos de tránsito aéreo.

La liberalización de las torres de control es otra de las maniobras a realizar dentro de lo que marca la nueva ley. Para ello, Aena estudia la agrupación de aeropuertos en base a su eficiencia y complejidad. El calendario para 'soltar' las torres (en las que habrá, por su puesto, controladores) se fija en 31 y 19 meses para los aeropuertos más o menos complejos, respectivamente.

En las torres en las que entren esos otros operadores, la empresa pública ofrecerá a sus controladores trabajar para los nuevos 'dueños'. Eso sí, bajo las condiciones que impongan aquellos. Los que quieran se quedarán. Los que no podrán despedirse con su correspondiente indemnización.

Los controladores son una pieza esencial del puzzle que quiere jugar Aena. No en vano, la empresa va a dejar en manos de otro personal mucho más barato el trabajo de dirección en pista (el control entre la pista y el parking), lo que dejará a los vigilantes del cielo para eso, para controlar el tráfico. Ya se ha empezado a formar a personal propio de la empresa para esa tarea, que se comenzará en Madrid y Barcelona.

## Adiós a los controladores

:: JULIO DÍAZ DE ALDA

**MADRID** El ministerio de Fomento y Aena ya lo habían advertido. Dentro del imperativo movimiento de aquilatar los costes en todo el gestor aeroportuario, una de las novedades de más impacto será la sustitución de los controladores aéreos por un servicio mucho más barato, denominado Aerodrome Flight Information Service (AFIS) en los aeropuertos pequeños. Y ya hay fechas para el cambio. Las puso ayer en el Senado el presidente de la empresa pública, Juan Lema, al señalar que los vigilantes del cielo de las instalaciones elegidas volarán de sus torres a partir del mes de julio.

El primer aeropuerto en recibir a los AFIS será, en julio, el de La Gómera. Tras éste, en septiembre, el de El Hierro. Ya en 2011 y en un proceso que no se prolongará demasiado, les tocará el turno a Logroño, Burgos, Huesca-Pirineos y Córdoba. Será una transición tranquila, aseguran fuentes de Aena.

Las ciudades fueron propuestas a la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) por el equipo de Lema en función de las características de los elegidos: básicamente, muy pocos vuelos y los menores problemas orográficos posibles. Y es la agencia, dependiente de Fomento, quien decidió finalmente.

## Planes de Pensiones y Previsión

Para disfrutar hoy y mañana, tome las mejores medidas

3,9 cm



Con nuestros Planes de Pensiones y Previsión tomará las mejores medidas para disfrutar hoy de ventajas fiscales y hasta de una TV LG de 32" Ultrafina, mientras prepara su futuro con toda tranquilidad.



Hasta el 30 de junio llévase una magnífica TV LED de 32" LG Ultrafina\* o uno de estos regalos, al contratar su Plan de Pensiones o Plan de Previsión.

Tlf: 924 20 74 74 Fax: 924 23 15 45

www.cajaruraldeextremadura.com

**CAJA RURAL DE EXTREMADURA**

El Plan de Pensiones y Previsión de la Caja Rural de Extremadura se encuentra regulado en el artículo 14 del Estatuto de la Caja Rural de Extremadura, aprobado por el Consejo de Administración de la Caja Rural de Extremadura el 14 de febrero de 2008. El Plan de Pensiones y Previsión de la Caja Rural de Extremadura se encuentra regulado en el artículo 14 del Estatuto de la Caja Rural de Extremadura, aprobado por el Consejo de Administración de la Caja Rural de Extremadura el 14 de febrero de 2008. El Plan de Pensiones y Previsión de la Caja Rural de Extremadura se encuentra regulado en el artículo 14 del Estatuto de la Caja Rural de Extremadura, aprobado por el Consejo de Administración de la Caja Rural de Extremadura el 14 de febrero de 2008.