



# 30 razones en defensa de una gestión pública de los aeropuertos y helipuertos españoles.

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

26 de junio de 2012.

**Razón 1.-** La mejor red aeroportuaria a nivel mundial es de titularidad pública y gestionada por Aena. Está conformada por 47 de los aeropuertos y helipuertos de interés general, enfocados a aportar un servicio público esencial en los territorios donde están implantados, y con una necesaria estructura en red que asegura su viabilidad y aporta sinergias positivas a un grupo que es mucho más que la suma de sus partes. Aportando seguridad y eficiencia a todos los usuarios. **Poner en manos privadas una infraestructura tan estratégica como esta, supondrá dejar de controlar una importante fuente crecimiento para todos y cada uno de los ciudadanos del Estado.**

**Razón 2.-** La red aeroportuaria del Estado es moderna, eficiente, eficaz, y generadora de modelos de innovación, investigación y desarrollo. **La modernización de estas infraestructuras, junto a las de navegación aérea siempre se ha sufragado por sí mismas, siendo el único ejemplo en este país de infraestructuras de transportes que nunca han sido dotadas en presupuestos ni han costado dinero al ciudadano.** Al contrario de autovías, carreteras, transporte ferroviario o puertos, los aeropuertos se han sufragado *per se*. La privatización de estas infraestructuras es una actuación irrazonable que únicamente supondrá un regalo a la empresa privada, para la obtención de beneficios a costa del interés general.

**Razón 3.-** Aena se creó como necesidad perentoria de modernización de unas infraestructuras obsoletas que pasaron a tener 45 millones de pasajeros en 1980; a 73 en 1990; 210 en 2007 y 204 en 2011, en plena crisis económica. **El Ente Público no se creó como instrumento especulativo, sino para prestar un soporte fundamental de conexión territorial y absorción del turismo, motor principal de la economía española.** El dejar esta importante empresa en manos privadas, no obedece más que a intereses espurios en la gestión y sus gestores.

**Razón 4.-** Los aeropuertos son un foco de desarrollo para los territorios donde están implantados, y un motor generador de industria, empleo e innovación, además de suponer, como todos conocemos, las tres cuartas partes de la entrada del turismo a este país, sector que todavía sostiene nuestra economía. Según estudios fidedignos del sector, 1000 pasajeros suponen cuatro puestos de trabajo. **Dejar en manos privadas la gestión de los aeropuertos, incluidas la decisión de las rutas, en un sector donde el mercado esta desregulado y en el que tres grandes empresas gestionan los flujos de turismo, será un suicidio político/empresarial de consecuencias irreparables, dado que el control del sector turístico de este país estará en su totalidad en manos privadas.**

**Razón 5.-** La existencia de una red significa la realimentación de la misma, aportando tráfico desde las provincias a los dos principales *hub*, y a la vez ayudando a la descongestión de éstos en la descentralización de los destinos. **Si tenemos la ventaja de un modelo en red, si nuestros aeropuertos autosostenidos son modernos y ya se ha realizado la inversión en la modernización de sus infraestructuras, privatizarlos, cerrarlos o reducirles su horario operativo es una decisión irracional desde un punto de vista económico.**

**Razón 6.-** Los 47 aeropuertos y los dos helipuertos de la red tienen planes estratégicos y directores, que encauzan su viabilidad y determinan su plan de futuro. La medida unilateral de su reducción operativa, sin mayor estudio ni negociación alguna, supone *de facto* cesar en la operación. **Si tenemos ya las infraestructuras, y un personal muy cualificado, cuya formación implica años en su cualificación, no es de recibo perder el valor fundamental de la empresa a cambio de un supuesto ahorro de escasa y difícil cuantificación.**

**Razón 7.- Un aeropuerto es también, por supuesto, un servicio público imprescindible.**

La necesaria ruptura del modelo radial de transporte en este país, tanto a la entrada como a la salida, produce la doble sinergia de potenciar focos de desarrollo locales a la vez que descongestiona los dos *hubs* principales de la red.

**Razón 8.-** La penalización de los aeropuertos de “baja actividad” con los que no lo son, supone una discriminación, territorial y de servicios a los territorios afectados por esa idea. En esta afirmación hay que tener en cuenta **el servicio social que un aeropuerto presta en su zona de influencia y como ejemplo sirva el servicio de la Organización Nacional de Trasplantes (ONT) que estará expuesto a las reducciones operativas. No es baladí, en este caso, se está hablando de salvar vidas y los aeropuertos prestan un inestimable servicio.**

**Razón 9.-** En la rentabilidad de un aeropuerto, sea el que sea, se deben medir las sinergias positivas, que exporta donde se ubica, los puestos de trabajo indirectos que crea, la riqueza y los impuestos que genera, un foco de desarrollo un aporte logístico y de innovación. No es razonable que un aeropuerto sólo se mida por el número de pasajeros que absorbe o lo que ha supuesto su modernización y se obvie intencionadamente el inmenso volumen de carga que genera, enfatizando sobre los pocos pasajeros que transitan por sus terminales.

**Razón 10.-** Un aeropuerto, por su complejidad, no es una estación de autobuses. Los procedimientos, que se elaboran y aplican, se confeccionan para garantizar la seguridad operacional de los pasajeros, aeronaves, usuarios, así como para su defensa y derechos frente a abusos o situaciones de un carácter especial. **El mantenimiento de esos standards de calidad y seguridad, de modernización y desarrollo, de I+D+i, sólo están garantizados bajo el prisma de una rentabilidad social y bajo una gestión pública y coherente.** Diferentes ejemplos hemos visto de lo que supone la gestión privada en la gestión de infraestructuras estratégicas, donde la rentabilidad únicamente se mide en términos económicos.

**Razón 11.-** Si se trata de poner en valor la red pública aeroportuaria, como se insiste desde Fomento, la primera medida de calado que se toma en su gestión no puede ser acortar espacios de apertura de aeropuertos, hasta hacerla prácticamente testimonial, y aminorar las posibilidades y oferta operativa, pues la inversión en la parte más costosa, las infraestructuras, ya está realizada.

**Razón 12.-** La restricción a un tercio del horario operativo anunciado para 17 aeropuertos supone la destrucción de la red de Aena, que es precisamente su sinergia más importante y lo que hace que este operador público sea el primero del mundo en número de pasajeros. **De la ubicación y tiempo de apertura de los diferentes aeropuertos se benefician los grandes polígonos industriales anejos a ellos, en los que hay que resaltar las grandes empresas automovilísticas de diferentes zonas del territorio español.**

**Razón 13.-** Hablar de poner en valor una empresa deberá ser para aumentar el negocio de la misma. Pero eso no es lógico poner únicamente "tiendas", como ha señalado el presidente de Aena, o quejarse de las políticas de las compañías en cuanto a su equipaje. **Quedan pendientes los comités regionales de rutas, las plataformas de transporte, y una serie de promesas de participación de comunidades, ayuntamientos, cámaras de comercio y operadores que, salvo en contados caso no se han puesto en marcha y que allí donde se han implantado han permitido aportar soluciones.**

**Razón 14.-** La productividad de los trabajadores de Aena Aeropuertos está a la cabeza de Europa, en ratios de operaciones y pasajeros. Hecho que ha tenido un reconocimiento no sólo de los diferentes ejecutivos, sino también por la AEA.

**Razón 15.-** El porcentaje del coste de la plantilla sobre los gastos totales de explotación de Aena Aeropuertos es del 15 %, menos de la mitad de la ratio normal en el mundo empresarial. **No hay ninguna causa que justifique la reducción de plantillas y horarios, y polivalencias en las funciones de los trabajadores de Aena.**

**Razón 16.-** Los aeropuertos están sujetos a una clasificación (OACI) en función de sus dimensiones, pero también de las ayudas a la navegación, tiempos de respuesta y de las plantillas que, en tiempo real, puedan cumplir los distintos procedimientos operacionales que garanticen la seguridad de pasajeros y aeronaves. Éstos van desde los planes de autoprotección en caso de emergencia, los repostajes con pasajeros, la notificación de incidencias en el campo de vuelo, hasta la tramitación de reclamaciones frente a compañías de los pasajeros, esto debe de respetarse en aras de la seguridad y operatividad, tanto de los pasajeros y usuarios en general, como de las propias compañías aéreas. **Mantener esos mínimos garantistas no pasa por la polivalencia de las funciones de los diferentes colectivos que trabajan en Aena, pasa por mantener y profundizar la profesionalización de los trabajadores, con formación y con plantillas suficientes, enfocando su labor hacia el servicio público, no hacia el beneficio económico.**

**Razón 17.-** Una cosa es el modelo que representa Aena en cuanto a estructura de red, con sinergias que equilibran el propio modelo, consolidado a nivel mundial y salvaguarda de los intereses generales, y otra son los gestores que la han dirigido. **El problema no es el modelo, sino los gestores de la alta dirección que, proyecto tras proyecto, y exceptuando esta cabeza de turno, siguen siendo los mismos.**

**Razón 18.-** La puesta en práctica de políticas restrictivas en contratación de personal, no procediendo a contratar en las vacantes que se están produciendo en la empresa, pone en peligro la eficacia en cuanto a la seguridad operacional. **Ante el tremendo aumento del paro, la medicina es suprimir puestos de trabajo, para poner en valor la propia empresa de cara a los nuevos gestores.**

**Razón 19.-** Mientras durante años se ha esquilmo el trabajo en propio, potenciando las subcontrataciones y asistencias técnicas encaminadas a menguar el número de trabajadores con estabilidad en el empleo y buscando maximizar beneficios para unos pocos empresarios a costa de precarizar el empleo, de repente, argumentando que hay que disminuir los gastos de explotación, se eliminan un sinnúmero de puestos de trabajo. ¿Dónde radicaba la racionalidad de tanta subcontratación? **En ningún lado, la gestión siempre fue más oportunista que consecuente con la realidad del sector que debía gestionar.**

**Razón 20.-** El sentido de poner en valor de Aena, según lo que se pretende es un retroceso en lo que hasta ahora se ha conseguido en el medio aeroportuario. Por un lado las instalaciones están prácticamente a estrenar, nuevas y relucientes, capaces de aguantar varios años de años sin ninguna inversión de peso. Las plantillas reducidas a su mínima expresión y sin garantías laborales, las asistencias técnicas y subcontratas revisadas a la baja y rozando la explotación humana. **En un entorno de crisis global y que todo recorte es razonable, suministran como terapia la venta un activo estratégico y fundamental, que sin necesidad de haber sido ya traspasado a manos privadas empieza ya ha dejar rastro de precariedad e inseguridad**

**Razón 21.-** De las tasas aeroportuarias más competitivas del entorno, gracias a una red integrada que permitía mantener una realimentación en si misma y competir con los diferentes aeropuertos europeos, se ha pasado a que por el encarecimiento de las mismas, las propias compañías aéreas se pregunten si interesan los aeropuertos españoles como base.

**Razón 22.-** Es pura demagogia defender que la privatización disminuirá las tasas aeroportuarias. **Está más que demostrado que tras la privatización de un servicio público, el servicio que presta la nueva compañía no sólo disminuye en calidad, sino que se encarece.**

**Razón 23.-** La deuda de Aena no obedece más que a una necesaria modernización de unas infraestructuras en muchos casos obsoletas. Ésta no se puede plantear como desorbitada e insostenible y al mismo tiempo valorarla como asumible especulando con lo que se puede recaudar privatizando selectivamente unos aeropuertos y desvirtuando la necesidad de otros.

**Razón 24.-** La deuda, y más cuando continúan los mismos gestores que la crearon, debe ser desglosada y explicada a la opinión pública, y **está sobradamente demostrado, según las propias cifras de Aena, que se puede asumir sin recorte alguno.**

**Razón 25.-** Con buscar vías de renegociación de la deuda, se evitaría que el 42,9 % del flujo de caja se destine al pago de intereses, en vez de cargar contra el propio sentido de la red y de los aeropuertos a los que se empieza a denominar de “baja actividad o básicos”.

**Razón 26.-** El principal monto de la deuda no proviene de los aeropuertos básicos (el propio presidente de Aena lo ha manifestado). Es más, parte de lo que llaman deuda es en realidad inversión en los dos más grandes aeropuertos de la red aeroportuaria. **Las recientes ampliaciones en los centros es una inversión de futuro, y sólo la titularidad pública de los mismos hará que sus beneficios futuros redunden en beneficio de todas y todos.** Dejar su gestión en manos privadas sería privatizar el beneficio después de socializar la inversión.

**Razón 27.-** Si las tasas de temporalidad en Aena ya de por sí es alta, con la aplicación de la reciente Reforma Laboral y las nuevas intenciones de la empresa ésta se disparará. **El trabajo digno, estable y bien remunerado será progresivamente reemplazado por trabajo precario, mal pagado y e inestable.**

**Razón 28.-** Las decisiones de una empresa que gestione unas infraestructuras tan necesarias, críticas y estratégicas para el conjunto de los ciudadanos de un país y futuro socio económico del mismo, no debe ser gestionada por un grupo de accionistas, debe ser gestionada buscando el beneficio social por encima del particular.

**Razón 29.-** No se debe poner en manos del sector privado una empresa pública que da beneficios, presentes y futuros, que ayudarán al desarrollo de una España más plural y solidaria. Si ya hemos modernizado las infraestructuras a primer nivel mundial con el consiguiente gasto, ¿por qué hemos de prescindir de una excelente fuente de ingresos y ponerlas en manos de la iniciativa privada que responde no a una lógica del servicio público, sino a la lógica del beneficio? ¿A quién beneficia esto?

**Razón 30.-** La única razón que se esgrime para la privatización de Aena y proceder a una catarsis de consecuencias irreparables, es dejar en manos privadas unas infraestructuras estratégicas. **La última razón que aquí exponemos es el sentido común.** Seguro que habrá otras 30 razones más, pues la irracionalidad de las actuaciones te puede llevar a rellenar cientos de páginas, pero llamamos a toda la opinión pública, a la ciudadanía y quien quiera y considere que con la disculpa de la crisis un pueblo puede ser atracado y vilipendiado sin ningún tipo de oposición, a defender su futuro.

SSE CGT/Aena.