

«La alternativa era cerrar los aeropuertos deficitarios»

Javier Marín explica que las autonomías participarán en el desarrollo estratégico de cada aeródromo y que las inversiones se reducirán a la cuarta parte

30.07.12 - 12:46 - AMPARO ESTRADA | MADRID



El director general de Aena Aeropuertos, Javier Marín, en su despacho. / Óscar Chamorro

El director general de Aena Aeropuertos, Javier Marín, explica el plan de eficiencia que han elaborado para reducir costes y endeudamiento. En él se establece la reducción a una tercera parte de los horarios de apertura en 19 aeródromos junto con un recorte de gastos y de plantilla.

-¿No había otra solución que reducir horarios y trabajadores de los aeropuertos deficitarios?

- La alternativa a este plan era el cierre de esos aeropuertos, pero eso sí que cerraba el acceso de estos territorios al transporte aéreo así como la capacidad de crecimiento futuro de estos aeropuertos. Lo que hemos buscado es que generen las mínimas pérdidas.

-Entonces, ¿no tienen que volverse rentables?

-Con el nivel de ingreso que tienen, va a ser difícil que den resultados de operación positivos. Nuestro objetivo es que su ebitda negativo (resultado antes de impuestos y amortizaciones), que ha sido de 66 millones de euros en 2011, se reduzca a 33 entre este año y el que viene.

-¿Cómo afecta al resto de aeropuertos?

-Fundamentalmente se actúa sobre los costes, ajustando al máximo los servicios a la demanda, mediante nuevos contratos más baratos. El ajuste de horario se lleva a cabo en los aeropuertos con menos de 500.000 pasajeros al año. En el resto no se ajusta el horario, pero sí se ajustan al máximo el resto de los costes.

-La plantilla de todos los aeropuertos ¿se va a ver afectada?

-Estamos negociando más flexibilidad y polivalencia de tal forma que, sobre todo en los aeropuertos pequeños, los trabajadores puedan llevar a cabo más tareas que en la actualidad. Donde se va a necesitar menos personal es en los aeropuertos del grupo III (menos de 500.000 pasajeros al año).

-¿Va a haber despidos?

-Pensamos que no va a haber despidos. Estamos hablando de un plan de salidas voluntarias a través de jubilaciones anticipadas.

-¿Qué plazo se han dado para negociar con los sindicatos?

-Espero que lleguemos a un acuerdo en un plazo corto. Todos pensamos que es necesario introducir las medidas de eficiencia que nos requieren los que pagan los aeropuertos porque estos no son financiados por los contribuyentes. Aunque Aena es cien por cien del Estado, se financian con lo que pagan las compañías aéreas y los pasajeros.

-¿Se plantean recortes salariales?

-En este momento no están puestos encima de la mesa.

-Quiéren la polivalencia de los trabajadores. ¿Puede poner algún ejemplo?

-Hay aeropuertos del Norte donde en un momento dado personal del servicio de extinción de incendios puede contribuir a despejar los campos de vuelo cuando haya nevadas.

-¿Dónde reducirán costes?

-En limpieza, en seguridad en los filtros de los pasajeros, mantenimiento del campo de vuelo y del terminal, en sistemas informáticos. En principio estamos disminuyendo costes por la vía de contratos integrados que permiten obtener economías de escala.

-¿Debe haber competencia entre aeropuertos y gestión descentralizada? ¿Podría hacerse la privatización por aeropuertos o tiene que ir todo en bloque?

-La red aeroportuaria española tiene un nivel de eficiencia alto porque generamos economías de escala y, además, es un modelo muy conveniente para el desarrollo económico de las diferentes regiones españolas. Nuestra misión es ser una red muy eficiente que sirva a la cohesión territorial.

-¿Hasta qué punto las CCAA y los ayuntamientos van a tener capacidad de decisión sobre el aeropuerto de su territorio a través del Comité de Coordinación?

-Van a participar en los planes directores de los aeropuertos, es decir, en el desarrollo estratégico, y en las actuaciones de promoción.

-¿Podrán forzar que cambie o se amplíe el horario del aeropuerto?

-En ese comité se van a hablar todos los aspectos. Los horarios que planteamos responden a la demanda que hay en estos momentos, pero a medida que la demanda vaya cambiando, los horarios cambiarán. Los horarios no van a limitar de ninguna forma el desarrollo de estos aeropuertos.

-Ryanair dice que ha suspendido rutas por la subida de las tasas aeroportuarias, un 18,7% de media, en Barajas y El Prat, más del 50%. ¿Están preocupados?

-En Madrid y Barcelona era obligado porque se han hecho inversiones muy fuertes recurriendo al endeudamiento. Las tasas se han mantenido muy por debajo de las que tienen aeropuertos similares en Europa y siguen por debajo. No creemos que la retirada de rutas responda a eso. Hay otros elementos que afectan a las compañías aéreas.

-¿Tienen o prevén tener problemas para refinanciar deuda?

-En los próximos meses tenemos que renegociar parte de nuestra deuda. Estamos teniendo más dificultades que hace un tiempo. Pero Aena Aeropuertos tiene una viabilidad y una solvencia futura muy grande.

-¿Cuánto invierte Aena?

-El plan de inversiones fue de 18.000 millones, lo que en media anual ronda los 1.600 millones. En estos momentos, vamos a una inversión de unos 400 millones al año, que es la cifra necesaria para mantener la red aeroportuaria española.

-¿Cree que sobra algún aeropuerto o que, si empezara de cero, no lo habría hecho?

-Habría que ver el momento y con qué infraestructura se empieza de cero. Nuestro planteamiento es mantener la red reduciendo los costes al mínimo imprescindible.
