

# Otro verano amenazado por los conflictos del aire

● Los paros estivales en torres de control y aerolíneas anticipan un aumento de los retrasos en los aeropuertos españoles ● El tráfico alcanzará en estos meses los 960.000 pasajeros al día

**SILVIA FERNÁNDEZ MADRID**  
La agilidad del tráfico aéreo vuelve de nuevo a estar en cuestión. En el momento del año en que más pasajeros transitan por los aeropuertos todas las miradas se posan sobre sectores cuyos conflictos laborales el pasado verano dificultaron la normalidad en los principales puntos de entrada y salida de España.

Los meses de julio y agosto de 2017 acumularon más del 22% de los viajeros de avión de todo el año. Se movieron, por tanto, 900.000 pasajeros de media al día por los aeropuertos españoles. De cara a este año el número está creciendo un 7,6%, según datos de Aena, por lo que el reciente informe *La revolución aérea española: del monopolio al liderazgo mundial en veinte años*, elaborado por Foro Regulación Inteligente, calcula que la «operación salida podría elevar a 960.000» personas la cifra de tránsito diario por estas instalaciones. El verano, «la temporada alta de la aviación española, podría transportar a 58 millones de pasajeros».

Enaire deberá gestionar un promedio de 8.000 operaciones diarias conforme al aumento interanual del tráfico del 6,5%, según Foro Regulación Inteligente. De hecho, sólo el pasado mayo, el tráfico aéreo subió un 2,9%, a tenor del último informe mensual publicado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, Eurocontrol.

España ocupó en mayo el tercer puesto en el ranking europeo de incrementos de vuelos diarios. Pero al tiempo crecían los retrasos: un 124% en mayo respecto a un mes antes. En abril las huelgas en Francia ya habían descabalgado a nuestro país de la cabeza de la lista de aumentos de vuelos que ostentaba en marzo.

Hace un año la cifra de minutos de retraso acumulados eran un 176,5% inferior. Las demoras en ruta —es decir en el tráfico gestionado por centros de control en el trayecto que se sobrevuela— ocasionaron casi el 82% de los retrasos en mayo. En sólo un año, según Eurocontrol, los retrasos en la gestión del tráfico en ruta han subido un 283,8%. Y se ha multiplicado por cuatro el número de vuelos con una demora media de 15 minutos, acercándose a casi 2.000 vuelos diarios en Europa.

Los cinco aeropuertos españoles con más pasajeros gestionaron en 2017 el 64,5% de los viajeros. Este año el dato crecerá un 1%, estima el Foro Regulación. Precisamente el segundo de estos aeródromos, El Prat, ha sido escenario los dos últimos años de conflictos que han elevado el dato de retrasos. Y este verano de

nuevo le rodean varios asuntos que de no solventarse pueden dar al traste con su normal funcionamiento.

Los costes de que la conflictividad aérea no se solventa pueden lastrar un ritmo de aumento del Producto Interior Bruto (PIB) mundial que se ha triplicado en las últimas décadas gracias al transporte aéreo global de pasajeros. La aviación genera el 3,5% del PIB, según Foro Regulación, y sólo en España el sector aporta directamente el 2,6% del PIB.

«De forma directa e indirecta, el sector soporta a 1,5 millones de trabajadores, el 8% del total».

## DIFÍCIL SOBREVUELO

Soslayar el espacio aéreo vecino no está siendo fácil, especialmente por las habituales huelgas en el control aéreo francés y, sobre todo, en Marsella. Los retrasos en mayo se debieron en un 85%, según datos de Eurocontrol, a las demoras en ruta en la zona de control aéreo del centro de

Marsella. Allí el promedio de retraso por vuelo ha pasado de 2,24 minutos en mayo de 2017 a 4,01 en un año.

Según la Asociación de compañías españolas de transporte aéreo (Aceta) y la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), la huelga general gala del 22 de marzo canceló 900 vuelos y pasó a ser el peor día en el tráfico aéreo europeo desde la crisis de los controladores españoles en 2010.

El 50% del tráfico que sale de El Prat, por su proximidad geográfica, está afectado sobremanera por huelgas en el espacio aéreo francés. Pero el radio de acción de Marsella comprende un área de 305.000 km<sup>2</sup> y, aunque no es muy grande, sobre tierra afecta a casi cualquier vuelo que salga desde casi cualquier punto de España con destino a Europa. Su influencia en el mar es amplia y se extiende hacia el sur, llegando a controlar incluso el espacio aéreo entre las islas Baleares y Cerdeña.

El tráfico en ruta es muy importante para las aerolíneas. En 2017 el 70% de los 250 millones de pasajeros de los aeropuertos españoles venía o se dirigía a otro país. Por ello, los consejeros de IAG y Ryanair, miembros de la asociación aérea A4E, buscaron apoyo el 20 de junio en Bruselas. Recurrirán a los tribunales en busca de un dictamen para garantizarse un tráfico sin complicaciones, después de que la UE rehusara interferir al considerar que las huelgas se ajustan a derecho laboral.

## EL CONTROL EN ESPAÑA

Con los papeles de convocatoria de huelga sobre la mesa del Ministerio de Trabajo. Así pilló la semana pasada a los controladores aéreos del centro barcelonés de Gavá la cita con el nuevo secretario de Estado de Fomento y presidente del gestor de navegación Enaire, Pedro Saura.

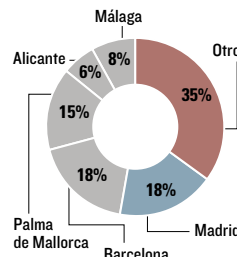
El preaviso de paros se aplazó con una oferta inicial de incremento del 21% de la plantilla actual, formada por 297 controladores. Al cierre de esta edición, las negociaciones siguen sobre un porcentaje más cercano al 25% que demandaban y sobre los controladores que pueden pasar a la reserva activa, donde desempeñarían otras tareas más relajadas por su mayor edad. También afectan las conversaciones al número de profesionales (27) que a partir de 2019 podrá trasladarse de Gavá a otro destino y que Enaire intenta que se queden voluntariamente.

Sólo una firma en un papel, que Enaire quiere aplazar al III convenio del sector, puede dar por concluido el conflicto, que requiere de que Hacienda incluya en los Presupuestos

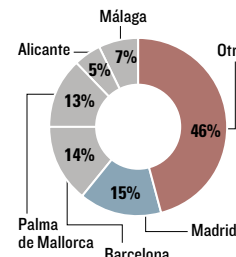
## LA POSIBLE 'FACTURA' DE LOS CONFLICTOS

### ● PASAJEROS

Estimación operación salida y verano 2018



### ● OPERACIONES



## ● IMPACTO DE UNA SEMANA DE HUELGA EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT

	Pasajeros afectados	Operaciones afectadas
Escenario 1	84.000	700
Escenario 2	170.000	1.300

	Costes directos	Costes indirectos (Turismo)	Costes totales
Escenario 1	12 mill. de €	33,4 mill. de €	45,4 mill. de €
Escenario 2	20 mill. de €	71 mill. de €	91 mill. de €

\*No incluye previsible conflicto en Ryanair.

### ESCENARIO 1

Con problemas en el control aéreo de Marsella y huelga de pilotos en Vueling.

### ESCENARIO 2

Con problemas en el control aéreo de Marsella, huelga de pilotos en Vueling y huelga en el centro de control de Gavá.

## EL IMPACTO DE LA AVIACIÓN

**Desplazamientos.** Todos los días hay cerca de 104.000 vuelos operados que movilizan a 10 millones de pasajeros en todo el mundo. La industria calcula que ello genera más de 2,6 billones de euros al año y que la aviación concentra directa e indirectamente 63 millones de puestos de trabajo a nivel mundial.

**Impacto directo.** La aviación aporta de forma directa 30.000 millones en España al año. 15.000 millones son resultado de la gestión de los vuelos, según Foro Regulación. 10.000 millones se derivan de las cadenas de suministro y 5.000 proceden del impacto directo en otros sectores.

**Impacto indirecto.** El sector aéreo español tiene un impacto indirecto en el turismo, que genera unos 90.000 millones, el 8,5% del PIB. Así, en total, la aviación aporta 120.000 millones a la economía española.



Colas en los controles de El Prat el año pasado. SANTI COGOLLUDO

la contratación de más personal. Sin esa firma la huelga puede sobrevenir

este mismo verano, como estaba previsto; cada miércoles y domingo.

Ello dificultaría el tráfico en unos 300.000 km<sup>2</sup>, extensión que gestiona el centro de Gavá y que, según ha reconocido Enaire, comprende toda Cataluña, la Comunidad Valenciana, parte de Murcia y de Aragón, y una gran zona de las aguas territoriales del Mediterráneo español, incluido el espacio aéreo superior de las Baleares. Es decir, que afectará a los aeropuertos de El Prat, Reus, Girona, Sabadell, Lleida Alguaire, Andorra La Seu de Urgell, Valencia, Alicante, Castellón y Murcia-San Javier.

Fomento ya tenía previsto destinar 58 controladores a Gavá este mismo verano, pero la Unión Sindi-



## P&R ¿Un nuevo caos en los arcos de seguridad?

S. FERNÁNDEZ MADRID

El año pasado largas colas afectaron a miles de pasajeros que esperaron hasta dos horas sólo para pasar los controles de seguridad de El Prat. El conflicto a punto estuvo de extenderse a otros aeropuertos, como Barajas, gestionados por otras empresas. Las condiciones laborales en las empresas concesionarias fueron el detonante y se llegó a cuestionar si las ofertas hechas para gestionar el servicio fueron demasiado ajustadas.

### ¿En qué se basó el conflicto?

Los casi 350 trabajadores de Eulen Seguridad en El Prat empezaron una huelga de celo tras denunciar estrés en el cumplimiento de su trabajo. Afirmaban, por falta de personal, que sus jornadas se prolongaban hasta 16 horas y sus salarios que rondaban el mileurismo se habían reducido. Reprochaban a la empresa que ganó la licitación a un precio bajo y, por ello, no tenía presupuesto para nuevas contrataciones en picos de trabajo. Sin embargo, Aena aprobó en julio una extra para la seguridad en verano de 425.000 euros.

### ¿Podría volver a suceder?

En noviembre de 2017 se alcanzó un acuerdo entre los Ministerios de Fomento, Empleo e Interior, sindicatos y empresarios sobre la contratación de servicios de seguridad privada. Entre otras cosas, incluyó los nuevos pluses para vigilantes de aeropuertos vinculados a determinados puestos (como rayos), mejoró las percepciones económicas de los vigilantes en los aeropuertos y las hizo idénticas para todas las empresas. Además, aumentó los criterios de calidad para los clientes, que se incluyen ya en los pliegos de licitaciones, no sólo en los concursos de Aena sino también de Renfe o Adif.

### ¿Gestionan este año los aeropuertos las mismas empresas?

No. En un nuevo concurso Aena adjudicó este año, y para los dos próximos, la seguridad privada por 345,5 millones. Los pliegos recogen las especificaciones del acuerdo alcanzado en noviembre. Hoy, 1 de julio, comienza la gestión de estas nuevas empresas. En El Prat, Trablisa sustituye a Eulen en inspección de pasajeros por una suma que excede los 41,2 millones. La adjudicación a Eulen se hizo por poco más de 23 millones. Para Barajas se han destinado 58,2 millones que empleará Ilunion.

### ¿Hay otros sectores profesionales en riesgo de conflicto en los aeropuertos?

En la seguridad no se espera este año ninguna movilización, pero la limpieza no tiene convenio sectorial estatal y aún no se han sacado los concursos. No obstante, de momento, no se atisban problemas.

cal de Controladores Aéreos (Usca) avisa de que no quieren «repuestos» para los que pasan a reserva o esperan traslado, explica Susana Romero, portavoz del sindicato. Reclaman «refuerzos» que «garanticen que se respetarán los ciclos normales de trabajo, conforme a convenio, y los descansos mínimos».

### CHARLA CON PILOTOS

No todas las complicaciones para la circulación aérea vienen de fuera de las aerolíneas. En la propia casa del gran grupo aéreo europeo IAG también hay heridas abiertas. Su asociada Vueling está viviendo unos meses de inestabilidad y negociaciones con sus pilotos.

Éstos le han recordado que justo hace dos años la aerolínea con sede principal en El Prat contó con ellos para sacar adelante la operativa de

## Cinco aeropuertos españoles gestionarán el 65,5% de los viajeros

verano, contribuyendo con más horas a subsanar una crisis de capacidad de Vueling, que programó más vuelos de los posibles. Ahora llevan dos meses buscando la firma de su III convenio profesional. Agotaron hace uno el plazo inicial que se habían marcado, pero la última semana han acercado posiciones en relación a la conciliación y la planificación de turnos de trabajo a largo plazo y al establecimiento de una comisión de seguimiento que garantice «que las bases en España no

se vacíen de contenido» (y personal), reconoce el Sepla, a tenor de los planes de expansión al extranjero de la compañía.

En negociación está también desde hace tiempo una subida salarial que les equipare a sus colegas de las empresas competidoras directas, Ryanair e easyJet, que según han denunciado perciben alrededor de un 30% más.

### PARÓN PANEUROPEO

La mayor aerolínea europea, y sus clientes, se verán afectados por una huelga de unos 5.000 tripulantes de cabina (TCP) de varios países de Europa. Bélgica, Portugal y previsiblemente Alemania, Holanda e Italia, y especialmente España, donde sus 13 bases – entre las que se cuentan Madrid, Barcelona, Sevilla, Alicante o Santiago de Compostela – se verán

desabastecidas de personal de atención en vuelo si la *low cost* no reconoce a sus sindicatos sin ambages.

Vencido el plazo del 30 de junio, la decisión final y las fechas concretas las darán los sindicatos europeos de TCP en Dublín este martes y miércoles. Entre uno y tres días puede prolongarse el paro, y afectar sólo en España a 115.000 pasajeros al día, a razón de un mínimo de seis vuelos al día ocupados de media por 190 pasajeros para la flota de casi 100 aeronaves de Ryanair en España.

Por otra parte, tras reconocer al sindicato de pilotos en Ryanair y subirles el sueldo, las negociaciones con éstos de cara a firmar un primer convenio están congeladas. Y no hay que olvidar que una fuga masiva, de unos 180 pilotos, de la irlandesa le obligó el septiembre pasado a cancelar más de 2.000 vuelos.