



El máximo responsable de los aeropuertos españoles, en un momento de la entrevista. ÓSCAR DEL POZO

«Este acuerdo permitirá a AENA dejar de ser la empresa más ineficiente de Europa»

ENTREVISTA

Juan Ignacio Lema
Presidente de AENA

► Ha sido protagonista en la sombra de un pulso que definió la agenda de este verano. Su solución abre nuevas vías al negocio aeroportuario en España. Ahora podrá irse de vacaciones tranquilo

RUYMÁN J. JIMÉNEZ
MADRID

Aunque no ha formado parte de la mesa de negociaciones, Juan Ignacio Lema ha seguido al minuto el desarrollo del conflicto con los controladores, consciente de que se enfrentaba al momento más crítico desde que asumió la presidencia de AENA, en abril del pasado año. Ayer, tras la firma de la paz laboral, Lema recibe a ABC. Respira tranquilo, al fin, consciente de que se ha zanjado una crisis que podía haber tenido consecuencias incalculables para el sector turístico, uno de los principales motores económicos del país y que aún sufre las secuelas de la amenaza de huelga.

—¿Cómo valora el acuerdo alcanza-

do con los controladores?

—Es muy positivo, y lo más importante es que aportará tranquilidad a los ciudadanos.

—¿De qué manera?

—En la medida en que va a servir de base para acabar de negociar el convenio, este documento permitirá a los ciudadanos disfrutar de unas vacaciones sin sobresaltos. Además, calmará el temor suscitado en los sectores económicos más afectados por un hipotético desacuerdo, como sería el turismo o las compañías aéreas.

—¿Este desenlace responde a las expectativas de AENA?

—Creo que sí, ya que cubre los objetivos que teníamos antes de alcanzar el acuerdo. Por una parte, hemos dado respuesta a los doce puntos

planteados por el sindicato de los controladores y, por otra, permite a AENA cumplir sus objetivos empresariales y los que le impone la ley, como garantizar el servicio al ciudadano, mejorar la eficiencia del sistema, rebajar la tarifa de ruta el 15% y eliminar el déficit que presentaba el área de navegación aérea.

—¿El acuerdo contribuye a hacer a AENA más competitiva?

—Sí. Esa era una condición básica. Cuando iniciamos la negociación dejamos claro que cualquier acuerdo tenía que cumplir dos condiciones: permitir a AENA alcanzar los objetivos de negocio que se había fijado y respetar la ley. La ley no se podía negociar, pero sí todo el margen que dejaba, y eso es precisamente lo que hemos hecho.

—¿Podrán vivir a partir de este momento los aeropuertos españoles

una etapa de tranquilidad?

—Espero que sí. Pero no sólo tranquilidad para los aeropuertos, sino para todo el servicio de navegación aérea. Confiamos en que el acuerdo sirva de base para establecer unas relaciones sinceras y fluidas con el sindicato de los controladores que garanticen sobre todo el servicio al ciudadano y que nos permita resolver en la mesa de negociación cualquier problema que pueda surgir. Estamos convencidos de que este acuerdo servirá para que venga una fase de calma para que los pasajeros estén tranquilos.

—Tras lograr la paz social con los controladores, ¿cuál es el objetivo de AENA?

—Nuestro objetivo es seguir trabajando en tener un sistema de navegación aérea competitivo y eficiente, con unas tarifas en la media de los cinco países más grandes de la Unión Europea. Hay que recordar que nuestras tarifas eran las más caras del continente y debemos bajarlas un 15% en un plazo de dos años y eliminar el déficit de explotación que tenía navegación aérea, que asciende a 200 millones de euros al año, lo que nos convertía en la empresa más ineficiente de Europa en la parte de navegación aérea.

Solución satisfactoria
«El acuerdo cumple los objetivos marcados. Da respuesta a las demandas de los controladores y permite a AENA desarrollar su plan empresarial»

—¿Y qué ocurre con la gestión de aeropuertos?

—La gestión de aeropuertos es un negocio que hoy es eficiente, con unas buenas infraestructuras y con unas tarifas que están muy por debajo de la media europea. Sin embargo el negocio de navegación aérea tenía las tarifas más caras de Europa y perdía 200 millones de euros al año.

—¿De ahí procede la deuda acumulada de AENA?

—No. La deuda acumulada de AENA viene sobre todo de la parte aeroportuaria, en la que en los últimos diez años se invirtieron unos 17.000 millones de euros en mejorar las infraestructuras de los aeropuertos y creo que hemos conseguido tener las mejores de Europa.

—¿Ese nivel de deuda no pone en peligro la viabilidad de AENA?

—No. AENA es una empresa viable desde el punto de vista financiero. Hemos estudiado la situación y en el peor de los casos, la deuda empezará a disminuir en el año 2014 y obtendrá beneficios un año después. A día de hoy, AENA está devolviendo su deuda con toda normalidad.

—¿Qué ocurre con la parte de navegación?

—La parte de navegación aérea es un negocio distinto, que vendíamos más caro que nadie y con que el perdíamos 200 millones todos los años debido a los altos costes y la baja productividad de los controladores. En todo caso, influía en la deuda de AENA porque sus pérdidas sobrecargaban la cuenta de resultados, pero la deuda de AENA no es directamente responsable de los altos costes de navegación.

—Después de retomar las negociaciones, ¿se ha producido un esfuerzo suplementario por ambas partes para llegar a un acuerdo con rapidez?

—Sin duda ninguna. Ambas partes hemos hecho un esfuerzo importante de comprensión y de flexibilidad, que es lo que ha dado lugar a que se haya alcanzado el acuerdo.

▶ LEA LA ENTREVISTA COMPLETA EN abc.es/economia

Los controladores y AENA sellan la paz con un acuerdo de mínimos

▶ La conclusión de las negociaciones pone fin a cinco meses de conflicto laboral

MARÍA RODRÍGUEZ RUBIO
MADRID

El acuerdo de mínimos al que llegaron ayer la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) pone fin a un conflicto que se ha alargado durante más de cinco meses y ha puesto en jaque a la primera industria del país, el turismo. El documento firmado por el presidente de AENA, Juan Lema, y el del sindicato mayoritario USCA, Camilo Cela, en la sede del organismo público de Fomento, abre las puertas a la negociación definitiva del segundo convenio colectivo del sector. Los controladores deben someter ahora este acuerdo de mínimos a su ratificación en asamblea a partir de la próxima semana y en un plazo máximo de siete días.

Las reacciones al acuerdo no se hicieron esperar. El ministro de Fomento, José Blanco, calificó de positivo el acuerdo alcanzado y aseguró que es «una muy buena noticia» tanto para las partes como para el sector turístico en general. Las aerolíneas, que ya acogieron con entusiasmo el aplazamiento de la posible huelga en agosto, consideraron también que es una buena noticia para el sector aéreo y para el turístico, ya que despeja «todas las incógnitas» sobre posibles huelgas en septiembre tras meses de gran incertidumbre, aunque lamentaron que el acuerdo no se produjera antes, coincidiendo con el inicio de la temporada de verano.

En la mesa de negociación, integrada por seis representantes de



César Cabo, secretario de comunicación de USCA. EFE

AENA y diez de USCA, se han analizado durante estos días una tabla reivindicativa de doce puntos. Las últimas 48 horas fueron fundamentales para los avances, pues la negociación se centró en la jornada laboral, el aspecto más espinoso. Estos son los principales asuntos acordados:

Jornada laboral

La jornada laboral máxima será de 1670 horas anuales, tal como marca la ley, aunque los turnos se programarán en función de la carga de tra-

bajo de cada centro operativo. Para ello se establecen cuatro categorías de centros de trabajo en función de las horas necesarias para el servicio: en la primera categoría se incluyen los centros que requieren 1.200 horas de jornada; en la segunda categoría, 1.300 horas; en la tercera, 1.400, y en la cuarta, 1.500. Para cubrir posibles bajas, se programarán servicios de guardia localizada junto a turnos normales que cubrirán las incidencias del día. El acuerdo hace hincapié también en su convergencia con Europa, así como en la conciliación laboral-familiar.

Horas extras

Las horas extras serán voluntarias. Además, se ha acordado que AENA diseñe el mecanismo oportuno que evite que los controladores tengan que estar disponibles las 24 horas del día, los 365 días del año.

Salario

Las retribuciones se fijarán en función de las horas que se lleven a cabo en cada centro de control. De esta forma se podrá pasar de las 1.670 horas que marca la ley a 1.400 ó 1.500. El acuerdo garantiza un salario medio de 200.000 euros anuales hasta el 2013 para los controladores operativos en la actualidad. La masa salarial de este año será de 480 millones de euros, y con cargo a ella se abonará el seguro contemplado en el capítulo de acción social.

Mayores de 57 años

AENA se compromete a ofrecer tareas no operativas a los controladores mayores de 57 años que, tal como establece la ley, tienen que abandonar las funciones operativas.

▶ CONSULTE LA CRONOLOGÍA DEL DESENCUENTRO EN abc.es/economia