

7 de mayo de 2020

Sr. D. Pedro Sánchez Pérez-Castejón
Presidente del Gobierno de España
Complejo de la Moncloa
Avda. Puerta de Hierro, s/n
28071 Madrid

Asunto: Solicitamos un plan de viabilidad y redimensionamiento de AENA que implique un cambio profundo urgente en las políticas insostenibles de transporte actuales.

Estimado Presidente,

Hemos conocido por la prensa que AENA, compañía controlada por el Estado español en el 51% de su capital, está negociando dos créditos exprés por un valor de 2.000 millones de euros con entidades financieras para enfrentar la caída de sus ingresos.

Le escribimos esta carta porque consideramos que esta decisión es contraria al interés general, responde principalmente a los intereses privados que controlan el 49% de la compañía y ocasionará un cargo sobre las cuentas públicas que tendrá enormes costos sobre la población, por lo siguiente:

- Los accionistas privados mayoritarios de AENA son fondos y gestores de fondos de inversión con acciones en los propios bancos a los que AENA está solicitando los créditos, como son el Banco Santander, BBVA, CaixaBank, Bankia y Sabadell, entre otros.

BlackRock Inc, por ejemplo, es el gestor de fondos de inversión más grande del mundo, con una cartera valorada en 6,5 billones de dólares, y es un fondo "buitre" que cuenta con acciones cotizadas en estos bancos (ver Nota 1), así como en todas las empresas multinacionales del IBEX35, de las cuales son accionistas a su vez dichos bancos. Es el primer accionista del Santander, BBVA y Banco Sabadell y el segundo de CaixaBank.

- A 31 de diciembre de 2019, antes de la crisis de la Covid-19, AENA tenía una deuda financiera neta de 6.672,8 millones de euros, con una relación de deuda sobre su beneficio operativo de 2,3 veces (Ver Nota 2). La petición de créditos por valor de unos 2.000 millones de euros a la banca supone un aumento del 30% en su pasivo, que, junto con la caída de ingresos en el contexto de contracción económica global y de crisis sanitaria, llevan a una situación de posible insolvencia y por tanto de impago.

Respecto a esto, nos gustaría que nos aclarase si estos créditos (firmados o por firmar) entran dentro de la línea ICO que proporciona un aval del Estado del 80%. En caso de ser así, podría tratarse de una operación de saneamiento de la contabilidad financiera del entramado de empresas multinacionales que operan en AENA, y que repercutiría en rentabilidad para los

fondos especulativos, que obtienen beneficios con este tipo de operaciones, a costa de la ciudadanía.

- **Una posible insolvencia de AENA contribuiría a agravar aún más la propia crisis económica generada por la Covid-19, socializando las pérdidas de esta compañía, en caso de rescate público.** La deuda pública cerró en 2019 en el 95,5% del PIB, y la previsión según el FMI es que llegue al 113,4% este año (ver Nota 3), lo que supone batir récords no vistos en más de un siglo. El FMI también prevé que el tamaño de la economía española se reduzca un 8%, y el Banco de España estima una caída superior. En este contexto, ¿quién va a pagar el servicio de la deuda pública descomunal que se está generando para rescatar nuevamente al sistema financiero y a las multinacionales del IBEX35?

- **La mayoría de los aeropuertos españoles gestionados por AENA ya eran deficitarios antes de la crisis sanitaria.** Según la propia AENA, en el momento de la salida a bolsa de la compañía, según los datos de cierre de 2014, 34 de los 48 aeropuertos eran deficitarios, en algunos casos con un número de pasajeros de pocos miles al año.

- **Su gobierno acaba de anunciar además que está preparando ayudas urgentes para un rescate público de la compañía multinacional Iag Iberia,** que forma parte del holding aéreo IAG (que agrupa a Iag Iberia, British Airways, Vueling, Aer Lingus y LEVEL). Ver Nota 4.

Esta decisión en favor de capitales privados internacionales es del mismo modo contraria a la razón del interés general y al principio de necesidad. La profunda crisis económica y social que vive el país unida a la caída de ingresos públicos obliga a establecer prioridades en las políticas y fondos públicos para fortalecer los servicios básicos esenciales, el sistema social de protección para atender a los sectores más vulnerables y a las personas que perderán el empleo, así como para el impulso de sectores económicos esenciales en el contexto de la crisis global, energética y climática.

Entendemos la importancia del turismo para la economía del país, pero la dependencia actual y creciente de este sector hace que nuestra economía sea frágil y escasamente resiliente, especialmente en el contexto que se avecina. Consideramos absolutamente necesario transformar el actual modelo de turismo de masas, con sus enormes impactos negativos sociales, económicos y ambientales; hacia un sector justo y sostenible, que genere beneficios para las economías locales.

- **La urgencia en enfrentar la crisis climática, prueba de la cual son las declaraciones de emergencia climática hechas por su gobierno, por el parlamento español o por la UE, obliga a orientar las políticas de transporte exclusivamente hacia la potenciación de los medios de transporte menos contaminantes y que menos emisiones de gases de efecto invernadero generan.** La aviación es, con muchísima diferencia, el peor medio de transporte en ese sentido. (Ver Nota 5. Informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente. Página 47). Y al mismo tiempo, de forma absolutamente incoherente, es el más beneficiado con exenciones fiscales. España, tras el Brexit, es el segundo país con más emisiones de CO₂ generadas por la aviación de la UE, con un total de 6,59 Mt CO₂. Este cálculo excluye las emisiones de las islas Canarias, que están incluidas en los territorios remotos de la UE.

Por todo ello, pedimos:

- **Un plan de viabilidad y redimensionamiento de AENA** que se ajuste al contexto de emergencia climática, de contracción económica y de reducción de la movilidad aérea a fin de evitar costos que recaigan en el erario público. Este plan de viabilidad debería contemplar los siguientes aspectos:

* **Un plan de reducción de vuelos** para lograr una reducción anual del 7,6% de las emisiones de CO₂ en cumplimiento con los objetivos climáticos, como reclama la comunidad científica en el último informe de Naciones Unidas.

* **Cierre de aeropuertos deficitarios que se dedican exclusivamente a vuelos domésticos y eliminación de vuelos en trayectos cortos con alternativa de ferrocarril.**

* **Suspensión definitiva de cualquier ampliación de capacidad**, sea en los aeropuertos existentes o en nuevos.

* **Protección a los trabajadores afectados**, aplicando la política de proteger a las personas, no a los puestos de trabajo concretos.

- **Un plan de choque para la adaptación del sistema ferroviario a la nueva movilidad.** Para ello se deberá capacitar nuestro sistema ferroviario para absorber la mayor parte de la demanda aérea intrapeninsular. La práctica totalidad de vuelos peninsulares tienen origen y destino en ciudades con excelente acceso ferroviario; sólo se necesita fortalecer la capacidad del servicio actual con trenes, cocheras y talleres. Para trayectos más largos de 7 horas, hay que recuperar los trenes nocturnos como están haciendo varios países en Europa (ver Nota 6).

- **Transparencia** con relación a este plan de viabilidad y a cualquier posible ayuda con fondos públicos a AENA y/o a Iag Iberia.

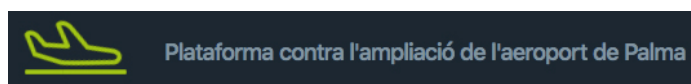
- Que cualquier ayuda pública se destine a **favorecer los modos de movilidad más sostenibles y al transporte público**, no al sector de la aviación, que ha demostrado sus externalidades negativas y sus limitaciones.

- El **establecimiento de un sistema de gravamen a la aviación** (vía IVA, tasación del queroseno y de los viajes frecuentes...) que elimine los actuales privilegios fiscales de los que goza el sector y que incorpore las externalidades negativas que genera, y así poder reinvertir estos ingresos en la mejora de modos de transporte más sostenibles.

En conclusión, solicitamos que las políticas aplicadas en este ámbito sean coherentes, que tengan en cuenta el medio y largo plazo, y sobre todo el interés general.

Agradecemos su atención, esperamos que nuestras peticiones sean atendidas y quedamos a la espera de su respuesta que agradeceríamos envíen a la dirección de correo electrónico: territori@gobmallorca.com

Entidades firmantes:



NOTAS

Nota 1. <https://www.merca2.es/blackrock-ibex-20000-millones-euros/>

Nota 2. <http://www.aena.es/es/corporativa/beneficio-neto-aena-aumenta-86-en-2019-1.442-millones-euros.html?p=1237548067436>

Nota 3. <https://www.publico.es/economia/deuda-publica-sube-febrero-entorno-96-3-pib.html>

Nota 4. <https://elpais.com/economia/2020-04-27/el-gobierno-prepara-ayudas-urgentes-para-iberia.html>

Nota 5. https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2014/at_download/file

Nota 6. <http://blogs.lavanguardia.com/cambiar-para-seguir-viviendo/2020/01/18/ada-colau-greta-thunberg-los-trenes-57285/>