



Handling, imprescindible para volar

Entrevista a:
Ángel Gallego, presidente
de la ASEATA



Handling, imprescindible para volar

Para volar un avión, para poner en marcha cada día el transporte aéreo en España, además de las máquinas, de los propios aviones, está el ser humano, las personas que lo hacen posible: pilotos, controladores, técnicos de mantenimiento... “Y los 16.500 trabajadores del handling que son imprescindibles para que los aeropuertos funcionen, para que se mueva el turismo y la economía en nuestro país”, dice Ángel Gallego, desde hace pocos meses nuevo presidente de la Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos (ASEATA).

INGENIERO aeronáutico, después de casi 40 años en Aena donde ha sido prácticamente todo en materia de aeropuertos, Ángel Gallego recalca ahora en el sector del handling. Empezó en Tenerife Sur donde llegó a director del aeropuerto durante 14 años. Luego vino a Madrid donde ocupó el cargo de director general de Aeropuertos, después fue director de Barajas, más tarde director de Transición poniendo en marcha todas las infraestructuras, empezando por la ampliación del aeropuerto madrileño, el de Barcelona, el de Málaga, Alicante... Todas las nuevas infraestructuras.

Actualidad Aeroespacial.- Y ahora, al frente de la Asociación de agentes del handling en España. ¿Por qué?

Ángel Gallego.- Yo estaba felizmente jubilado desde finales del pasado año. Pasaron los primeros meses del año y ya en primavera y, basándose precisamente en ese curriculum de Aena, ASEATA, cuyo presidente, Ignacio Garrido, dejaba el cargo por cuestiones personales, buscaba un profesional con perfil independiente. Hay que cambiar los Estatutos de la Asociación, hay que negociar el nuevo convenio colectivo... Y entonces se acordaron de mí. Y

aquí estoy dispuesto a colaborar en la consecución de una serie de objetivos en el sector del handling.

AA.-¿Cuáles son las prioridades que se ha marcado al frente de ASEATA?

AG.- ASEATA tiene que hacer valer la importancia que realmente tiene amparada en las 16.500 personas que están trabajando cada día en los aeropuertos para que éstos funcionen y mejorando el transporte aéreo en España, en bien del turismo, de la economía... Y, además, integrar a todos los agentes que realizan handling, unir a todos bajo el paraguas de la Asociación, que estén representados cada uno de ellos.

AA.- ¿Cuántos agentes de handling hay en España y cuántos se integran en la Asociación?

AG.- Ahora somos nueve empresas operadoras y queremos integrar a las cuatro que faltan. Porque esas son las empresas que realizan handling de rampa a terceros en España. Estamos a punto de llegar a doce porque hay tres que estamos intentando conseguir su integración, uno de los principales objetivos. Esto nos ayudará a conseguir el otro objetivo que es resaltar la importancia del sector en el mapa aeroportuario. No



olvidemos que hay 19 compañías que realizan auto-handling y otras muchas, hasta un total de 60 que realizan handling de pasaje. A todas pretendemos integrar en la Asociación buscando la fórmula adecuada.

AA.- Recientes tragedias en el transporte aéreo mundial se han atribuido a trabajadores de handling aeroportuario.

¿Cuál es su opinión sobre la seguridad en aeropuertos?

AG.- Efectivamente, la importancia del handling es decisiva no sólo por la actividad que realiza, imprescindible para el funcionamiento del transporte aéreo, sino también porque la seguridad que está en juego es muy importante. La seguridad en los aeropuertos y en el transporte aéreo debe ser la prioridad número uno, la dedicación fundamental de quien está en el sector aeronáutico. Quiere decir que la gestión de los recursos para la realización de la actividad debe ser regulada en su contratación, formación y control. Esto se refiere tanto a las personas como al equipamiento.



AA.- Actualmente el sector está regulado por un Real Decreto de 2002. Entonces la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) no existía. Fundamentalmente, quien regula esta actividad es Aena. ¿Es necesaria una nueva normativa?

AG.- Claro. Y AESA es la que va a proponer con EASA el nuevo reglamento de handling a nivel europeo. Creo que lo que ahora AESA tiene entre manos es justamente participar en una regulación del handling a nivel europeo. Porque hay que unirse a ese convenio europeo. Nosotros queremos participar en ese foro, ya lo sabe AESA, porque tenemos cosas que decir y Europa está muy pendiente específicamente del tema de la subrogación que se hace en España. Según el Real Decreto de 2002, es la Dirección General de Aviación Civil quien valida la autorización de una empresa para la realización del handling, tanto a terceros como autoasistencia, y las condi-

ciones que hay que cumplir. Aena es la responsable de las infraestructuras y licita el servicio entre los operadores habilitados. Hay aeropuertos con tres, dos o un agente en función del volumen de tráfico. Y en auto-handling, Aena los admite siempre que la infraestructura lo permita.

AA.- ¿En qué ha cambiado el sector del handling en estos 14 años? ¿Qué está por hacer?

AG.- La evolución ha sido tremenda. Los Estatutos que tenemos son del año 2002 y los vamos a modificar ahora. El sector se ha expandido en trocitos y con una gran competencia. Se puede decir que en España han existido tres grandes hitos en lo referente al mercado de handling: monopolio con un solo agente hasta 1993, liberalización del sector a partir de 1994 y liberalización plena del mercado de handling a partir de 2006. Cuando se crea Aena, en 1991, el único agente de

handling en España era Iberia, con una mínima excepción, caso de TWA en Barajas. Aena se adelanta a los aires liberalizadores provenientes de Europa con su Acta Única. Llegó a España de una forma plena con el convenio suscrito en julio de 2006 y la adjudicación de tres licencias en 4 aeropuertos, dos licencias en 21 aeropuertos y una licencia en 18 aeropuertos más un helipuerto.

AA.- ¿Y el convenio colectivo?

AG.- Precisamente ahora estamos en plena negociación. El III Convenio terminó el 31 de diciembre de 2015. Y ahora estamos iniciando la negociación del IV Convenio Colectivo General del Sector del Servicio de Asistencia en Tierra en Aeropuertos, que es un convenio para tres años para todo el sector. Es cierto que hay compañías que tienen convenio de empresa y es superior al

Pasa a la página siguiente



Vine de la página anterior

convenio del sector, que les afecta menos. En algunos casos es incluso bastante superior. Hay otros a los que por no tener convenio de empresa les influye totalmente. Esta característica se refleja en la dificultad de la negociación.

Además, el principal problema que debe asumir el IV Convenio es el de la subrogación, solución acordada entre la patronal, los sindicatos y Aena en el año 2005 para resolver la estabilidad en el empleo. Incluso ahora se está buscando hacer un reglamento europeo de handling por el que se trata de incorporar esta figura, que está muy bien, en el sentido de que tiene como misión garantizar el empleo.

Al final, la subrogación en lo que se fundamenta es en que se mantenga la actividad. Esa actividad, la realice quien la realice, sigue siendo la misma. Y si alguien deja de hacer una actividad y para eso tiene 2.000 personas y deja de hacer el 25% de esa actividad, bueno pues claramente esas 500 personas tiene que pasárselas al que realice esa actividad que aquél dejó de hacer. Con lo cual se cum-

ple con lo que es la garantía de empleo, que es el núcleo de lo que es la subrogación. Pero de ahí se derivan cantidad de problemas. Para su resolución se creó en 2005 la Comisión Paritaria compuesta por 10 miembros designados por mitad por cada una de las partes firmantes del convenio del sector, sindical y empresarial, que mensualmente resuelve los problemas que surjan durante el proceso de subrogación.

AA.- ¿Cómo está el mercado del handling? ¿Cuál es el volumen de negocio? Y qué problemas tiene?

AG.- Yo creo que el volumen de negocio que mueve el sector del handling está en torno a los 820 millones de euros y estamos hablando de un volumen de empleo de 16.500 puestos que, por razón de turnos, horas, etc supone un total de 30.000 personas afectadas y un total de 13 empresas de handling a terceros, 19 de autohandling y hasta un total de 60 contando handling de pasajeros. El mercado está sujeto a muchas vicisitudes. Como un problema importante, las ofertas que se han hecho al con-

curso de handling, que son muy ajustadas; de ahí que tengan una difícil respuesta. Y luego está el problema de la subrogación de la que hemos hablado antes.

AA.- El autohandling, la asistencia en tierra que se presta a sí misma una compañía, se concede automáticamente?

AG.- Depende de Aena. Y Aena lo concede siempre que las condiciones del aeropuerto lo permitan en cuestión de infraestructuras, previa autorización y habilitación de la empresa peticionaria por parte de la DGAC/AESA en función de la regulación que impone el Real Decreto de 2002.

AA.- ¿Qué tanto por ciento de la puntualidad o impuntualidad de los vuelos le corresponde al handling?

AG.- Somos una parte relevante junto a otras actividades. En cualquier caso, hemos formado parte con AESA, Aena y Enaire en un Comité de Puntualidad, que ha sido tremendamente efectivo y que ha situado a las compañías aéreas españolas en los primeros puestos en el ranking internacional.