



EL NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE AEROPUERTOS BUSCA MEJORAR SU COMPETITIVIDAD

Ganar eficacia

JOSÉ I. RODRÍGUEZ

El Ministerio de Fomento contempla implantar en esta legislatura un nuevo modelo de gestión aeroportuaria que pretende incrementar la eficacia del sistema, mejorar la competitividad y atender a la demanda, asegurar el cumplimiento de directrices europeas y poner en valor la inversión realizada. Para ello será necesaria una reforma estructural de la navegación aérea, la creación de una sociedad anónima estatal para la gestión de los aeropuertos, y la participación de las comunidades autónomas.

El titular del Ministerio de Fomento, José Blanco, compareció ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para anunciar la intención del Gobierno de implantar un nuevo modelo de gestión aeroportuaria en España, cuyo objetivo último es reforzar la eficacia y eficiencia del sistema, mejorar su competitividad y atender la demanda.

En su comparecencia, José Blanco señaló que los ae-

ropuertos constituyen un sector estratégico para el crecimiento económico de nuestro país. En primer lugar por su propia dimensión, ya que genera 440.000 empleos, de los cuales 140.000 se localizan en las 6.200 empresas que operan en los aeropuertos españoles. En segundo lugar, por sus efectos inducidos para el resto de sectores productivos, entre los que destaca el turístico, tan relevante para España y tan intensivo en empleo. De hecho, de

Reforma de la navegación aérea

- **Se mantiene Aena como Entidad Pública Empresarial con las competencias en materia de navegación aérea.**
- **Se asegura al proveedor de servicios de navegación aérea (Aena) los mecanismos necesarios para hacer efectivas sus obligaciones en relación con la seguridad, continuidad, competitividad y eficiencia del servicio:**
 - **Garantizando la organización del trabajo por Aena.**
 - **Mejorando su productividad (32% menor que media europea).**
- **Desarrollo de las normas UE sobre servicios de navegación aérea (control y AFIS).**
- **Tasas de navegación más competitivas (déficit de 300 M€ en 2009), adecuando los costes de personal (788 M€/año frente a 297 M€ en Francia, 271 M€ en Alemania, 167 M€ en Reino Unido, etc.)**

los 40 millones de turistas que llegan a España, tres de cada cuatro lo hacen por nuestros aeropuertos.

Desde 1991, año de la creación de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (Aena), el sector del transporte aéreo ha cambiado sustancialmente: se ha completado prácticamente el proceso liberalizador en el sector de las compañías aéreas; se ha transformado su modelo de gestión, con importantes cambios corporativos, privatizaciones y fusiones, pero sobre todo, la aparición de las compañías de bajo coste, que en España suponen ya el 40% del mercado, ha cambiado la relación con los usuarios y es preciso crear infraestructuras diferenciadas.

Además, asistimos a una histórica evolución de la navegación aérea de cada uno de los países miembros de la Unión Europea hacia el Cielo Único Europeo. La puesta en marcha de este espacio implicará la integración europea de los servicios de navegación aérea, lo que redundará en una mayor eficiencia del transporte aéreo europeo, una reducción significativa de las emisiones contaminantes y un incremento claro en los niveles de seguridad. Pero también obliga a llevar a cabo profundos cambios en nuestro sistema

de navegación aérea para hacerlo más competitivo y eficiente. Y esos cambios pasan por una reducción de las actuales tasas de navegación aérea, que en la actualidad son las más caras de Europa, y a situar las condiciones laborales y salariales de los controladores aéreos en la media de los cinco mayores proveedores de navegación aérea de la Unión Europea.

Una nueva Aena

El primer elemento que definirá el nuevo modelo es la constitución de una sociedad mercantil estatal. Y se llevará a cabo mediante una Ley que actualice las atribuciones

El sector aéreo en España

- **187 millones de pasajeros (2009).**
- **2,18 millones de operaciones (2009).**
- **680 compañías conectadas con 138 países (2009).**
- **5,2% de crecimiento medio anual (de 1991 a 2009).**
- **3 de cada 4 turistas utilizan el transporte aéreo.**
- **6.200 empresas prestan servicios en aeropuertos.**
- **140.000 trabajadores en aeropuertos.**
- **440.000 empleos vinculados al sector.**

del ente público Aena como responsable de navegación aérea y constituya la Sociedad Estatal Aena Aeropuertos S.A. Esta última se encargará de la gestión de todos los aeropuertos que en la actualidad tiene encomendados Aena, permitiendo la entrada al capital privado, en una cifra que no supere el 30% del accionariado.

La nueva sociedad asumirá una serie de funciones fundamentales, como la prestación de todos los servicios aeroportuarios, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias y de los bienes de dominio público o patrimoniales que integrarán el recinto aeroportuario. Además, se encargará de la planificación estratégica, comercial y de promoción; también de las propuestas de Plan Director, de presupuestos y de los programas anuales y plurianuales de inversión; y, por último, de la propuesta de tasas y prestaciones patrimoniales públicas y de la aprobación de los precios privados.

Aeropuertos singulares

Por otro lado, en la red aeroportuaria española existen aeropuertos que tienen un nivel de complejidad que requieren una fórmula de gestión singularizada, algo que

se da también en nuestro entorno europeo. Así, para aquellos aeropuertos de alto volumen de tráfico y especial complejidad en la gestión, siempre que se garantice su viabilidad económico-financiera, se crearán sociedades filiales que permitan su gestión individualizada.

Estas filiales mantendrán su carácter de sociedades estatales, y serán sociedades de gestión. La adscripción del patrimonio aeroportuario y la deuda se mantendrá en la sociedad matriz, Aena, Aeropuertos, S.A., a la que corresponderá la propiedad del capital de las mismas.

Dichas sociedades asumirán, respecto a los aeropuertos para cuya gestión sean creadas, las mismas competencias que Aena Aeropuertos, S.A.

El consejo de administración de estas sociedades contará con una mayoría de representación estatal y en él tendrán cabida la representación de las comunidades autónomas, los ayuntamientos y las cámaras de comercio.

Con el fin de que la participación sea realmente efectiva, se exigirán mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos estratégicos, tales como: aprobación de las estrategias de atracción de nuevos clientes, promoción de rutas aéreas e impulso de los vuelos de conexión; en materia de franjas horarias, la capacidad plena de propuesta e intervención en todas aquellas decisiones que no estén previamente reguladas; la aprobación de la propuesta de Plan Director; la propuesta de presupuestos de explotación y capital y los programas de inversiones y programación plurianual; la aprobación de las normas de contratación y los pliegos generales que rijan la explotación de los servicios comerciales; y la aprobación de los precios privados, así como la propuesta de tasas y prestaciones públicas patrimoniales.

Financiación

El nuevo modelo clarificará las fuentes de financiación, tanto de Aena y de la nueva sociedad estatal Aena Aeropuertos S.A., como de las que se puedan crear para la gestión individualizada de aeropuertos. Mantendrán la condición de dominio público exclusivamente los campos de vuelo y serán patrimonializados el resto de los bienes aeroportuarios.

Los bienes objeto de patrimonialización de todos los recintos aeroportuarios, así como las deudas asociadas a los mismos, se adscribirán a Aena Aeropuertos, S.A., aun cuando para su gestión se constituyan sociedades filiales.

La Ley atribuirá directamente a estas sociedades el derecho a la utilización de los bienes patrimonializados, facultándola para su gestión y explotación, así como para otorgar los títulos que habiliten a terceros para su aprovechamiento y el cobro de los precios privados derivados de ello.

Asimismo, la Ley regulará la retribución que las sociedades creadas para la gestión singularizada de aeropuertos deberán satisfacer a Aena Aeropuertos, S.A. por el derecho de utilización de tales bienes y por el concepto de contribución a la mejora de la red.

Las tasas se reconducen exclusivamente a las contraprestaciones derivadas de la ocupación de los bienes de dominio público, es decir, las actuales tasas de aterrizaje y utilización de campo de vuelos.

Se configuran como prestaciones patrimoniales públi-

Calendario

Para implantar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria a lo largo de esta legislatura, se ha fijado el siguiente calendario:

1 Seguridad aérea. En el primer trimestre de 2010 se aprobará un Proyecto de Ley que establece el Programa Estatal de Seguridad Operativa; en el segundo trimestre se aprobará un Real Decreto de modificación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes en materia de aviación civil.

2 Navegación aérea. En el primer trimestre de 2010 se regularán las obligaciones del proveedor de los servicios de navegación aérea (Aena); se definirán las condiciones generales del servicio de navegación aérea liberalizado, una vez aprobado el Real Decreto sobre licencia de controladores; y se ultimarán dos reales decretos: uno sobre certificación de proveedores de servicios de navegación aérea y otro sobre servicio de información de vuelo.

3 Anteproyecto de Ley de

Modernización del Sistema Aeroportuario, antes del fin del actual periodo de sesiones.

4 Participación de las comunidades autónomas. El Gobierno preparará durante el primer semestre de 2010 un Real Decreto para crear los comités aeroportuarios; también se modificará en este semestre la normativa sobre calificación de aeropuertos civiles, para posibilitar los vuelos internacionales en aeropuertos que no sean de interés general.

5 Constitución de la sociedad anónima estatal Aena Aeropuertos, S.A., una vez sea aprobada la Ley de Modernización del Sistema aeroportuario, iniciándose el proceso de separación de aeropuertos y navegación aérea.

6 Capital privado. Una vez se haya constituido Aena Aeropuertos, S.A., será posible su apertura al capital privado y la constitución de las sociedades filiales para la gestión individualizada de aeropuertos de especial complejidad.

cas las contraprestaciones por los servicios prestados con carácter obligatorio a los usuarios, como son las actuales tasas de salida de pasajeros y seguridad. Y serán precios privados las demás tarifas que retribuyen la utilización de los bienes patrimonializados.

Pequeños aeropuertos

El nuevo modelo busca también mecanismos para mejorar la eficiencia económica de aeropuertos con menor tráfico, que cada vez proliferan más en el entorno europeo, basando su ventaja competitiva en sus menores costes tanto aeroportuarios como por los servicios de navegación aérea. Estos aeropuertos pueden, además, ser preferidos por compañías *low cost* (bajo coste) que prestan servicio punto a punto en el continente europeo.

En España existen actualmente al menos una docena de aeropuertos con menos de 50 operaciones diarias, con unas magníficas infraestructuras, en los cuales se estudiará la implantación del servicio AFIS (Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo) que prevé la OACI. La implantación en España de este servicio, con un amplio desarrollo en países del entorno europeo y en Estados Unidos, contribuirá a reducir los costes de los servicios de navegación aérea y permitirá ocupar a los controladores en los aeropuertos en los que son estrictamente necesarios, aumentando con ello la productividad del sistema. ■

El nuevo modelo pretende aumentar la eficacia del sistema aeroportuario y mejorar su competitividad