

COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO EN LA COMISIÓN DE
FOMENTO DEL CONGRESO
“HACIA UN MODELO DE GESTIÓN EFICIENTE”

Madrid, martes 11 de enero de 2010

Comparezco para exponer en sede parlamentaria las líneas principales de las reformas que el Gobierno va a llevar a cabo para implantar un nuevo modelo de gestión aeroportuaria en nuestro país.

Este nuevo modelo tiene como objetivo último garantizar la rentabilidad de nuestro sistema aeronáutico para la economía en su conjunto, contribuir a salir de la crisis y hacerlo en una perspectiva sostenible.

Es, además, resultado de un análisis en el que se han evaluado las alternativas posibles, y del que he informado al Consejo de Ministros el pasado 30 de diciembre.

Hemos trabajado en la definición de este nuevo modelo con total rigor y transparencia. Prueba de ello es que dejo a disposición de todos ustedes, los resultados económicos provisionales del ejercicio 2009, de cada uno de los aeropuertos españoles.

Vamos a mejorar la gestión de nuestros aeropuertos. Y lo vamos a hacer porque estamos hablando de un sector estratégico para el crecimiento económico de nuestro país. Es estratégico, tanto por su propia dimensión como por su carácter dinamizador para el resto de sectores productivos.

Por su propia dimensión, porque estamos hablando de un sector que genera 440.000 empleos, de los cuales 140.000 se localizan en las 6.200 empresas que operan en los aeropuertos españoles.

Por su carácter dinamizador, porque del sector aéreo dependen, entre otros, un sector tan relevante para España y tan intensivo en empleo, como es el sector turístico.

Basta señalar que 3 de cada 4 turistas que llegan a España (unos 40 millones), lo hacen por nuestros aeropuertos. Por tanto cuando hablamos de la reforma del modelo aeroportuario, estamos hablando de una reforma estructural de la economía española.

Una reforma que debe obligatoriamente perseguir el objetivo de mejorar la eficiencia y la eficacia del sistema aeroportuario. Eficiencia, porque el nuevo modelo va a permitir una mejor asignación de los recursos, como consecuencia de la configuración como Sociedad Mercantil del ámbito de gestión aeroportuario y también como consecuencia de la racionalización de costes, tanto en aeropuertos como en navegación aérea.

Y eficacia, porque vamos a construir un modelo en el que la toma de decisiones se acerca más a las necesidades y oportunidades localizadas en los entornos de cada aeropuerto. Por eso vamos a posibilitar que en esas decisiones participen las administraciones y agentes económicos y sociales territoriales.

Tenemos la responsabilidad, entre todos, de hacer frente a una reforma estructural del sistema aeroportuario que contribuya, en las próximas décadas, a potenciar un sector fundamental para nuestro país.

Ante una responsabilidad de este calado no podemos caer ninguno en las visiones partidarias, territoriales o corporativistas que dificulten el establecimiento de un nuevo sistema que nos beneficie y potencie a todos.

Este plan se enmarca en la política que sobre el sector aéreo tiene el Gobierno, y sobre la que informé en mi comparecencia parlamentaria del 19 de mayo pasado. Allí expuse las líneas fundamentales de actuación del Ministerio durante esta Legislatura, que en el caso del sector aéreo son tres:

Líneas prioritarias

1º Lograr el nivel máximo posible de seguridad aérea.

2º Ganar en competitividad mediante la reforma estructural de la navegación aérea en el marco del Cielo Único Europeo y de los acuerdos internacionales.

3º Optimizar la eficiencia en la gestión Aeroportuaria, definiendo un modelo societario cuya financiación permita distinguir tasas, prestaciones patrimoniales de carácter público y precios privados.

Y todo ello, de acuerdo con el marco competencial derivado del bloque de constitucionalidad, teniendo en cuenta los nuevos Estatutos de Autonomía.

Seguridad Aérea

En materia de seguridad aérea, tal y como les expuse en mi comparecencia parlamentaria del pasado 23 de septiembre, estamos desarrollando el paquete normativo que allí comprometí.

Ya hemos aprobado el Real Decreto de Certificación de Aeropuertos, el de Ejercicio de la Inspección Aeronáutica, el de Seguridad en las Demostraciones Civiles y el de Tiempo de actividad y descanso de pilotos y tripulaciones

En este período de sesiones traeré a esta Cámara el Proyecto de Ley que establece el Programa Estatal de Seguridad Operativa, así como las mejoras en la Investigación de Accidentes e Incidentes en materia de Aviación Civil.

Como Presidencia en turno de la UE hemos fijado como prioridad la seguridad aérea, tal como informé en mi comparecencia en la Comisión Mixta Congreso-Senado. Así mismo impulsaremos estas iniciativas en el ámbito de la OACI.

Reformas del sistema aeronáutico/ Importancia del sector

Hoy me propongo exponer las reformas que, tanto en la Navegación Aérea como en la gestión aeroportuaria, hemos de abordar con criterios de competitividad y eficiencia económica, de acuerdo con la normativa comunitaria.

Pero antes de detallar nuestros planes, permítanme una breve referencia a la profunda transformación producida en el sector del transporte aéreo, que ha afectado a todos sus elementos.

Desde el año 1991, año de la creación de AENA, 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 sobretodo, la aparición de las compañías de bajo coste, que en España suponen ya el 40% del mercado, ha cambiado la relación con los usuarios.

La mayor y más barata oferta de servicios a los viajeros ha conllevado cambios para los operadores aeroportuarios. Ha sido necesaria la creación de infraestructuras diferenciadas para las compañías tradicionales y las de bajo coste.

La nueva competencia en precios ha colocado las tarifas aeroportuarias y de navegación aérea en el centro del debate. Además, durante estos años, el marco regulador de la Unión Europea ha avanzado enormemente. Europa ha sabido dotarse de un mercado único y de una moneda única, y ha iniciado un proceso para dotarse de un espacio aéreo unificado.

Nos encontramos ante 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.

El nuevo marco europeo está propiciando una clara separación de funciones entre los prestadores por un lado de servicios de navegación aérea y, por otro, de los servicios de gestión aeroportuaria.

En estos últimos se está consolidando un enfoque más empresarial, con fórmulas societarias que los sitúan plenamente en el ámbito mercantil.

Equipo humano de Aena

Es de justicia reconocer que, en nuestro país, durante estos casi veinte años, AENA ha atendido con un alto nivel de eficacia las necesidades nacionales del transporte aéreo.

Ello ha sido posible gracias al equipo humano, altamente profesionalizado, cuya productividad, en el ámbito de la Gestión Aeroportuaria, ha ido creciendo permanentemente. Esto nos da garantías para abordar una reforma como la que nos proponemos acometer.

Inversiones en infraestructuras

Durante este tiempo, hemos llevado a cabo una importante inversión para dotar de la capacidad necesaria a las infraestructuras aeronáuticas, tanto en Navegación Aérea como en Aeropuertos.

Hemos podido hacer frente a la creciente demanda del sector aéreo, contribuyendo a la vertebración del Estado y a un mayor desarrollo y equilibrio territorial. Sin duda,

este esfuerzo inversor, más de 17.300 M€ durante los últimos 10 años, ha transformado nuestras infraestructuras aeroportuarias en un referente internacional.

Esta inversión va a continuar, y prueba de ello son las próximas inauguraciones de las nuevas Terminales de Málaga y León en 2010, y Alicante y Santiago en 2011 y Gran Canaria en el 2012, entre otros.

Señorías, gracias al aumento de la capacidad de nuestros aeropuertos, hemos preparado a nuestro país para satisfacer a medio y largo plazo el creciente tráfico aéreo consustancial al nuevo mundo caracterizado por una economía globalizada. Estas inversiones se han realizado en toda la Red estatal de aeropuertos sin excepción.

Importancia de red aeroportuaria/ conectividad

Red tan sólida que garantiza no sólo la conectividad interior, sino también la de cada territorio del Estado con cualquier parte del mundo.

De ahí la importancia del mantenimiento de la Red, tanto para el conjunto del país como para cada una de sus partes.

Esta Red Pública, de iniciativa estatal, es perfectamente compatible con el desarrollo de las competencias que los Estatutos de Autonomía reservan a las Comunidades Autónomas para la gestión de aeropuertos que no revistan el carácter de interés general.

Como sus señorías conocen hay ya iniciativas en nuestro país en este sentido. Ello nos debe llevar a una mejor coordinación competencial.

Esta realidad debe también tener respuesta en las reformas que vamos a abordar y a las que luego me referiré. El modelo que hoy vengo a presentar tiene muy en cuenta los logros de nuestro sistema, pero sobre todo, el análisis de sus deficiencias y de los riesgos que lo amenazan y que marcan la necesidad de su reforma.

Navegación aérea reforma estructural

Durante este tiempo se ha puesto de manifiesto la existencia de algunos elementos cuya evolución condiciona la competitividad del transporte aéreo en España.

Entre ellos he de hacer una especial referencia al Sistema de Navegación Aérea. El sistema de control de tráfico aéreo español ha sido capaz de atender los altos crecimientos de tráfico de los últimos años.

Asimismo, la tecnología utilizada para el control del tráfico aéreo impulsada por Aena y desarrollada por la industria nacional, como es el sistema SACTA (Sistema Automatizado para el Control del Tráfico Aéreo), ha alcanzado un alto nivel de calidad y excelencia, convirtiéndose en un referente mundial en este campo. Hoy, 1 de cada 3 vuelos en el continente europeo son controlados por sistemas tecnológicos desarrollados por empresas españolas.

Sin embargo, el elevado coste de la navegación aérea, debido, entre otras razones, a la baja productividad, y a la limitada capacidad de Aena para mejorar el deficiente sistema de organización del trabajo y en consecuencia su limitada capacidad para garantizar la continuidad del servicio, constituye un obstáculo estructural del actual modelo de gestión.

La Mesa de Turismo, organización patronal que agrupa a las más importantes empresas turísticas españolas, señalaba recientemente que la reducción de la tasa de navegación es fundamental para el sector turístico español.

Recordaba que éstas son un 48% superior a la media de los países de Eurocontrol, más del doble que en Grecia, Túnez y Marruecos y casi el triple que en Turquía, países que son grandes competidores para España en el turismo a gran escala.

Esta situación nos ha obligado a compensar las altas tasa de navegación con el establecimiento de tasas aeroportuarias muy por debajo de la media europea. Este sistema tarifario claramente descompensado está generando un déficit de explotación que debemos abordar cuanto antes.

La reducción del coste de la Navegación Aérea, tendrá una clara repercusión en el precio de los billetes, con un claro beneficio para los consumidores, ayudando a la reactivación del sector aéreo y turístico de nuestro país.

Por ello, abordar la reforma de los servicios de navegación es una condición necesaria para la puesta en marcha del nuevo modelo. Solo así, se podrá eliminar el déficit actual de estos servicios, de aproximadamente 300 M€ en el año 2009, y se podrán bajar las tarifas de navegación aérea, con los beneficios que todo ello conlleva.

Tales reformas, nos permitirían establecer tarifas de navegación más competitivas, equiparando al colectivo de controladores a la situación actual de su profesión en el resto de los países europeos.

Los controladores aéreos son una pieza básica en la navegación aérea. Su participación y compromiso en este proceso de transformación es fundamental. La naturaleza de su actividad y su relación con la estructura y volumen de costes de Navegación Aérea, hace que estos profesionales sean los que en mayor medida tendrán que protagonizar un particular compromiso con estos objetivos.

Sé que esto va a requerir un esfuerzo por su parte, pero es imprescindible que Aena aborde una racionalización de sus condiciones de trabajo.

Sé que la inmensa mayoría de los afectados y de la sociedad comparte la necesidad de este proceso de racionalización. Por ello, apelo a su responsabilidad como profesionales y ciudadanos para alcanzar, en breve plazo, un acuerdo que nos permita ofrecer un mejor servicio a los pasajeros de forma sostenible y viable. A nosotros, como Gobierno, y al Parlamento, como Poder Legislativo, corresponderá defender, en todo caso, el interés general.

En este sentido habremos de abordar de forma inmediata las medidas necesarias para que el proveedor de servicios (Aena) cuente con los mecanismos necesarios para garantizar la continuidad del servicio, asumir la organización del trabajo e incrementar la productividad del sistema de control.

Modelo de gestión aeroportuaria

Pero para poner en marcha un nuevo modelo aeroportuario que sea económicamente eficiente es imprescindible abordar la reforma estructural de la navegación aérea, y por esta razón me he referido en primer lugar y a grandes rasgos al contenido de esta reforma.

Siempre hemos dicho, y así se viene planteando en Europa, que la reforma requería la separación de la gestión de los Aeropuertos y la Navegación Aérea. En el nuevo modelo, Aena mantendrá su condición de Entidad Pública Empresarial, con las competencias de proveedor de servicios de navegación aérea, y con el objetivo de convertirse en uno de los operadores mundiales de referencia, tanto desde el punto de vista tecnológico, como de la eficiencia de la gestión.

Esto significa:

- Seguir profundizando en la base tecnológica (SESAR, GALILEO; EGNOS; SACTA...) y participando en los proyectos tecnológicos de primer orden que se desarrollen a nivel mundial.
- Dar valor estratégico internacional a los Centros de Control, en la prestación de los servicios de ruta.
- Seguir siendo agentes activos en el diseño del Cielo Único Europeo.

Con todo ello pretendemos que Aena tenga un papel protagonista a nivel mundial como gran gestor de la Navegación Aérea.

Paralelamente hemos de abordar la liberalización de los Servicios de Torre, en congruencia con la nueva normativa comunitaria, y ello nos llevará a una necesaria regulación del marco general de la prestación de este servicio.

Para todo esto es imprescindible abordar las reformas estructurales a que antes he hecho referencia. Y si con la reforma de la gestión aeroportuaria queremos lograr el objetivo de mayor eficiencia económica, debemos incorporar las mejores sinergias que se producen en los entornos territoriales de nuestras infraestructuras aeroportuarias.

Tenemos ya una infraestructura aeroportuaria que figura entre las mejores del mundo. Sólo incrementando nuestros niveles de eficacia y eficiencia en la gestión, podremos rentabilizar las inversiones realizadas y conseguir el máximo aprovechamiento de nuestras infraestructuras, en beneficio de la economía española.

Para lograr esa eficiencia económica hay que dotar a la gestión aeroportuaria que realiza Aena, de una estructura mercantil, acorde con el entorno europeo. En consecuencia, el primer elemento definidor del Nuevo Modelo, es la constitución de una Sociedad Mercantil Estatal.

Al mismo tiempo su carácter estatal nos permitirá garantizar, junto a la eficiencia económica, el interés general que exige potenciar el valor estratégico que los aeropuertos tienen para nuestro país.

El carácter mercantil del nuevo gestor, nos va a permitir además incorporar al mismo al sector privado de una manera responsable. El objetivo de esta incorporación es seguir avanzando en la consolidación de buenas prácticas hacia una mayor eficiencia y conseguir nuevos recursos financieros, que potencien la estructura de capital de la nueva Sociedad gestora.

Por ello traeré al Parlamento una Ley que actualizará las atribuciones del ente público AENA como responsable de la Navegación Aérea y que además creará la Sociedad Estatal "Aena Aeropuertos S.A.", que se encargará de la gestión de todos los aeropuertos que en la actualidad tiene encomendados el ente público, y en la que se dará entrada al capital privado, en una cifra que no supere el 30% del accionariado.

Dicha Sociedad asumirá las siguientes funciones:

- a) La prestación de todos los servicios aeroportuarios
- b) La gestión de las infraestructuras aeroportuarias, y de los bienes de dominio público o patrimoniales que integrarán el recinto aeroportuario.
- c) La planificación estratégica, comercial y de promoción.
- d) La propuesta del Plan Director, y de los presupuestos y de los programas anuales y plurianuales de inversión.
- e) La propuesta de tasas y prestaciones patrimoniales públicas y la aprobación de los precios privados.

La creación de la Sociedad Estatal "Aena Aeropuertos S.A.", necesita abordar también los derechos de los trabajadores que vienen desarrollando su actividad en Aena con una gran profesionalidad y una constante mejora de su productividad, constituyendo uno de los activos más importantes de la gestión aeroportuaria.

Por esta razón Aena debe abrir un período de negociación con la representación sindical. Queremos abordar esta transformación de forma ordenada, teniendo en cuenta el elenco de derechos y obligaciones que ha permitido a Aena ser uno de los mejores entes gestores de aeropuertos en el mundo.

Aeropuertos singulares

Ahora bien, en nuestra Red Aeroportuaria, existen Aeropuertos que tienen un nivel de complejidad que requieren una fórmula de gestión singularizada.

El tratamiento de esta singularidad no puede menoscabar la fortaleza de la Red, sino más bien al contrario fortalecer el gran pilar del sistema que constituyen los grandes aeropuertos. Este proceso de singularización se da también en nuestro entorno europeo.

Hemos analizado también hasta qué punto puede ser importante la incorporación del entorno territorial para favorecer la gestión integral de los grandes aeropuertos,

sin menoscabo de la competencia exclusiva del Estado respecto a los Aeropuertos de interés general que le atribuye la Constitución.

Así, para aquéllos 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 Sociedades, que mantendrán su carácter de Sociedades Estatales, serán sociedades de gestión. La adscripción del patrimonio aeroportuario y la deuda se mantendrá en la Sociedad matriz, "Aena, Aeropuertos, SA" a la que corresponderá, en consecuencia, la propiedad del capital de las mismas.

Dichas Sociedades asumirán, respecto a los aeropuertos para cuya gestión se creen, las mismas competencias que "Aena Aeropuertos, SA", a las que anteriormente hice referencia.

El Consejo de Administración de estas sociedades contará con una mayoría de representación estatal y en él tendrán cabida la representación de las CCAA, los ayuntamientos y las Cámaras de Comercio.

Es voluntad de este Gobierno que esta participación sea realmente efectiva, por lo que se exigirán mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos estratégicos, como:

1. La aprobación de las estrategias de atracción de nuevos clientes, promoción de rutas aéreas e impulso de los vuelos de conexión.
2. En materia de franjas horarias, la capacidad plena de propuesta e intervención en todas aquéllas decisiones que no estén previamente reguladas
3. La aprobación inicial por la sociedad del Plan Director,
4. La propuesta de presupuestos de explotación y capital y programas de inversiones y programación plurianual,
5. La aprobación de las normas de contratación y los pliegos generales que rijan la explotación de los servicios comerciales,
6. La aprobación de los precios privados y propuesta de tasas y prestaciones públicas patrimoniales.

Fuentes de financiación

Este nuevo modelo exige a su vez, que se clarifiquen las fuentes de financiación de cada una de las entidades y sociedades señaladas con anterioridad. Es decir, de Aena, de la nueva sociedad estatal AENA aeropuertos SA y de las que puedan crearse para la gestión individualizada de aeropuertos.

Para ello, mantendrá la condición de dominio público exclusivamente los campos de vuelo, patrimonializando 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.”, aún 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 que se creen para la gestión singularizada de aeropuertos, deberán satisfacer a “Aena Aeropuertos, S.A.”, por el derecho a la 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 públicas las contraprestaciones correspondientes a 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.

Esta reordenación tarifaria cumplirá la reciente normativa comunitaria sobre tarifas, que deberá estar incorporada a la legislación nacional el próximo 15 de marzo de 2011.

Aena recaudará las tasas derivadas de la utilización del campo de vuelos y la Sociedad “Aena Aeropuertos, S.A.” recaudará, como entidad colaboradora, la prestación patrimonial de carácter público correspondiente a la tarifa de salida de pasajeros.

Hasta que el sistema de navegación aérea alcance el equilibrio económico, los costes de Navegación Aérea de aproximación de cada aeropuerto que no se cubran con la actual tasa de aproximación serán sufragados por las sociedades gestoras de los mismos, ya sea “Aena Aeropuertos, SA”, ya sean las filiales constituidas para la gestión individualizada de un aeropuerto.

Competitividad pequeños aeropuertos

Además, con este Nuevo Modelo pretendemos no sólo buscar modelos de gestión para aeropuertos complejos, sino también mecanismos que mejoren la eficiencia económica de aeropuertos con menor tráfico.

Existen aeropuertos en la Red de interés general que cumplen una función de conectividad, pero cuyo volumen de tráfico es limitado.

Aeropuertos de este tipo hay cada vez más en el entorno europeo, y buscan 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” que prestan servicio punto a punto en el continente europeo.

En España podríamos contar con al menos una docena de aeropuertos que tienen menos de 50 operaciones diarias, con unas magníficas infraestructuras, para los cuales vamos a implantar los sistemas AFIS que prevé OACI. Estos sistemas tienen un amplio desarrollo en países de nuestro entorno europeo y por supuesto en Estados Unidos.

La implantación de este Servicio va a contribuir de forma muy considerable a la bajada de costes de los servicios de navegación aérea, ya que nos permitirá ocupar a los controladores en los aeropuertos en los que son estrictamente necesarios, aumentando con ello la productividad del sistema.

En mi reciente encuentro con el Presidente de Canarias, hemos apuntado que Aeropuertos como El Hierro o La Gomera pueden ser objeto de una primera experiencia piloto de este sistema de navegación.

Participación Comunidades Autónomas y Administración Local

Quiero manifestar mi voluntad de reforzar la participación de las Comunidades Autónomas. En este sentido, los Estatutos de Autonomía incluyen, en algunos casos, previsiones específicas sobre los aeropuertos de interés general, en particular sobre la participación de la Comunidad Autónoma.

Además es necesario modificar el Real Decreto de 1981 que vincula el tráfico internacional a la consideración de aeropuerto de interés general. Creemos que la nueva realidad del transporte aéreo exige desvincular estos conceptos.

Queremos que en ciertos aeropuertos que no sean de interés general puedan operar también vuelos internacionales, siempre que dispongan de las infraestructuras y equipamiento necesarios para el desarrollo de las competencias del Estado en materias como aduanas, policía, etc..

En todo caso reservamos el concepto de interés general, que utiliza nuestra Constitución, exclusivamente para los aeropuertos de iniciativa pública del Estado que configuran la Red gestionada por Aena.

Puesto que en nuestro modelo constitucional de distribución de competencias, la participación es la fórmula que permite, desde el principio de la cooperación, conciliar el ejercicio de una competencia principal con competencias conexas atribuidas a otros poderes públicos, crearemos Comités aeroportuarios y de rutas:

Comités aeroportuarios

- Por un lado, porque hay competencias autonómicas y municipales que se ven afectadas cuando se desarrolla una infraestructura aeroportuaria en su territorio. Me estoy refiriendo a la ordenación del territorio, urbanismo, servidumbres, etc... Por ello los planes estratégicos de infraestructuras de los aeropuertos de interés general, los planes directores, el desarrollo de las ciudades aeroportuarias, la intermodalidad del conjunto de los sistemas de

transporte y comunicaciones, hacen necesario contar con un ámbito de cooperación entre las Administraciones. El objetivo común es potenciar los aeropuertos como grandes centros económicos para el conjunto del Estado y también para las respectivas Comunidades Autónomas.

Para ello proponemos la creación de Comités Aeroportuarios como ámbito estable de participación y cooperación interinstitucional reforzada en estas materias en cada CCAA.

Comités de rutas

- En segundo lugar, un aeropuerto es una gran infraestructura de transporte aéreo, pero la liberalización del sector y el desarrollo de otras infraestructuras del transporte hacen que las compañías decidan libremente operar en uno u otro de los posibles aeropuertos alternativos para cubrir una demanda determinada.

Tales decisiones se alcanzan valorando un conjunto de datos que tienen que ver con las ciudades, las oportunidades económicas, la capacidad turística, y otras infraestructuras del transporte y otras características que revisten el entorno aeroportuario. Todos estos factores dependen en buena medida de las competencias propias de las Comunidades Autónomas y no sólo de las del Estado.

De ahí que los Comités de Desarrollo de Rutas Aéreas que estamos proponiendo a cada Comunidad Autónoma, puedan ser los grandes instrumentos de futuro para desarrollar toda la potencialidad de conectividad interior y exterior que posibilitan nuestros aeropuertos.

Estos mecanismos de participación de las Comunidades Autónomas en temas estratégicos que afectan a los aeropuertos de interés general, competencia exclusiva del Estado, se corresponden con nuestro modelo constitucional que propicia la cooperación interinstitucional.

El Gobierno tiene la intención de implantar este nuevo modelo de gestión aeroportuaria a lo largo de esta Legislatura y, para ello, tenemos diseñado un calendario que les expongo a continuación:

1.- En primer lugar, Seguridad Aérea.

En el primer trimestre de este año someteré al Gobierno el Proyecto de Ley que establece el Programa Estatal de Seguridad Operativa, y en el segundo trimestre el Real Decreto de modificación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes en materia de Aviación civil.

2.- En segundo lugar, Navegación Aérea.

En el primer trimestre de este año, lo más urgente será regular las obligaciones del proveedor de los servicios de navegación aérea (Aena) de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y la adecuada organización del trabajo para incrementar la productividad. Asimismo será necesario definir las condiciones generales del servicio de navegación aérea liberalizado, una vez que ya ha sido

aprobado el Real Decreto sobre licencia de controladores, de acuerdo con la Directiva Comunitaria.

Asimismo, ultimaremos el Real Decreto sobre certificación de proveedores de servicios de navegación aérea, y del Real Decreto sobre servicio de Información de Vuelo.

3.- En tercer lugar, Anteproyecto de Ley de Modernización del Sistema Aeroportuario, antes de que finalice el presente período de sesiones, y que contendrá, entre otros aspectos:

- La separación de AENA navegación de la gestión aeroportuaria y la creación de la Sociedad Anónima Estatal "Aena aeropuertos, SA".
- Definición de los bienes de dominio público y patrimoniales, y consecuentemente las diversas fuentes financieras del sistema, tasas, prestaciones patrimoniales de carácter público y precios privados.
- Las relaciones económico-financieras entre sociedad matriz y filiales.
- Los aspectos necesarios para garantizar la continuidad de las relaciones laborales.
- La configuración de los Consejos de Administración de las Sociedades y los mecanismos de toma de decisión y mayorías cualificadas.

4.- En cuarto lugar, Participación de las Comunidades Autónomas.

Durante el primer semestre de este año el Gobierno preparará un Real Decreto por el que se crearán los Comités Aeroportuarios, de naturaleza paritaria Estado / Comunidad Autónoma, para propiciar una cooperación reforzada interinstitucional.

Asimismo, y también en este primer semestre, se modificará el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, para posibilitar los vuelos internacionales en aeropuertos que no sean de interés general.

5.- En quinto lugar, Constitución de la Sociedad Anónima Estatal "Aena Aeropuertos, SA".

Inmediatamente después de la aprobación de la Ley de Modernización del Sistema aeroportuario, procederemos a constituir la citada Sociedad, e iniciar el proceso de separación de Aeropuertos y Navegación Aérea.

6.- En sexto lugar, constituida la Sociedad "Aena Aeropuertos, SA", será posible su apertura al capital privado y la constitución de las sociedades filiales para la gestión individualizada de aeropuertos a que he hecho referencia en esta comparecencia.

Tenemos por delante la tarea de llevar a cabo una ambiciosa reforma estructural, basada en los principios de eficacia y eficiencia en la gestión, y que tiene como meta la de situar a nuestro sistema aeroportuario en las mejores condiciones para poder competir en el Cielo Único Europeo, y contribuir al desarrollo sostenible de nuestro país.

Los ciudadanos no entenderían que no abordáramos una reforma necesaria que permita a nuestro sistema aeroportuario desarrollar una gestión más moderna,

eficaz en la prestación del servicio, eficiente desde el punto de vista económico, generador de empleo y adecuado a la estructura territorial de España. Ante reformas de este calado todos debemos mirar constructivamente al futuro y no despistarnos con reclamaciones o intereses que pueden afectar a un modelo con futuro.

Reclamo la colaboración de todos ustedes y de la sociedad española para modernizar nuestro sistema aeroportuario.

Ofrezco diálogo y mi total disposición para trabajar en unos cambios que considero imprescindibles. Es una tarea de todos, así lo entiende el Gobierno, y por ello todos debemos hacerla frente con altura de miras. Estoy seguro de que para ello, vamos a contar con el apoyo de todos los grupos de esta Cámara.