



COMUNICADO DE PRENSA DEL GTI-4

El cambio en la gestión de los aeropuertos españoles no admite dilación

Salvo excepciones muy escasas o, en el caso de los países nórdicos, justificadas por las obligadas garantías de accesibilidad dadas sus condiciones geográficas y climáticas extremas, en toda Europa funcionan desde hace años diferentes modelos de gestión aeroportuaria descentralizada.

Incluso Francia, probablemente el estado con más fuerte sentido centralista, tiene un modelo de gestión global no centralizado. En efecto, la mayoría de aeropuertos franceses tiene delegada la gestión en asociaciones de las Cámaras de Comercio y autoridades locales.

En Ámsterdam, Atenas, Berlín, Birmingham, Bolonia, Bruselas, Colonia-Bonn, Copenhague, Düsseldorf, Edinburgo, Frankfurt, Gatwick, Glasgow, Ginebra, Lieja, Londres-Heathrow, Londres-Luton, Manchester, Milán, Munich, Nápoles, Palermo, París, Roma, Rotterdam, Stansted, Turín, Venecia o Viena, por señalar sólo los principales entre otros muchos, la gestión está descentralizada bajo diversas formas, incluida la privatización.

No puede siquiera discutirse la seriedad, modernidad, competitividad, potencia política, cohesión nacional y fortaleza económica y social de esos países. Sólo hay que dar un vistazo a cualquier ranking europeo de cualquier tipo para constatar, lamentablemente, que casi todos ellos están por delante de España.

El hecho que AENA gestione en solitario, bajo concesión como empresa privada, un buen número de aeropuertos en otros países o que figure como accionista junto a empresas privadas españolas que los gestionan, es lacerante por contradictorio. Alguien debería explicar de manera convincente por qué alguna de esas buenas fórmulas de las que se beneficia AENA para gestionar fuera, evidentemente como negocio y sin poner en riesgo ninguna cohesión política o nacional, no lo es para implantarla en nuestro propio país.

Ante la falta de respuestas concretas por parte del Gobierno, adelantamos aquí los ejes de una propuesta sólida, posibilista y pragmática que enuncia esquemáticamente los principios básicos de orden competencial, administrativo y de gestión a partir de los



que, de haber el consenso necesario, desarrollar un modelo completo equiparable al de los países de nuestro entorno, incorporando en nuestro caso una fuerte lógica de Estado.

1. El modelo deberá ser susceptible de aplicación general en toda España, al ritmo que las circunstancias aconsejen en cada caso.
2. La titularidad patrimonial permanecerá en el ámbito de la Administración Central del Estado como, asimismo, las competencias de navegación aérea, seguridad y otros principios reguladores del transporte aéreo.
3. Al igual que en los países de nuestro entorno, la gestión de slots tendrá una regulación específica al ser elemento esencial de la competitividad de los aeropuertos. Dicha regulación deberá garantizar la coherencia del conjunto del sistema.
4. Se creará un fondo de cooperación para contribuir a la financiación de aeropuertos deficitarios previa recalificación de los aeropuertos teniendo en cuenta, entre otros factores, su sostenibilidad económica propia.
5. Los aeropuertos estarán gestionados por entidades autónomas con personalidad propia bajo forma jurídica a determinar, que actuarán en régimen de concesión directa y onerosa por parte de la Administración Central del Estado, mediante canon fijado de forma transparente y atendiendo a criterios de mejora del servicio..
6. La estructura de dichas entidades de gestión se concretará en el momento adecuado, dentro del proceso de definición detallada del modelo pero teniendo en cuenta que, fuere cual fuere su composición accionarial, serán necesarias mayorías reforzadas para los temas clave como la aprobación de planes estratégicos, planes de actuación y presupuestos ordinarios y de inversión, así como sus respectivos mecanismos de financiación. De este modo se evitará la imposición no deseada de unas partes a otras forzando el necesario y deseable consenso.
7. Las entidades gestoras estarán dirigidas por un consejo de administración profesionalizado, sin participación política.
8. Las entidades gestoras tendrán patrimonio y cuenta de explotación propios. Se tendrá que respetar, en todo caso y como se ha dicho, la titularidad pública de los terrenos y de las infraestructuras asociadas a los servicios aeroportuarios.
9. En el marco de la normativa general española y europea, las entidades gestoras tendrán capacidad para, de acuerdo con las prioridades que determine la entidad gestora como misión del aeropuerto, diseñar y aplicar la política comercial, la gestión de slots en el marco general referido en el apartado 3, la política de



inversiones, de endeudamiento y las alianzas estratégicas con otros operadores. Las entidades gestoras recaudarán las tasas aeronáuticas.

10. Las entidades gestoras otorgarán en régimen de concesión la gestión de servicios e infraestructuras específicas como, por ejemplo, los servicios en tierra, la gestión de terminales de carga, las concesiones comerciales, los hangares de mantenimiento, los aparcamientos, los hoteles y los centros de convenciones, etc. Se replanteará la función de CLASA como gestora del centro de carga aérea.
11. El Estado, a través de los organismos competentes, desarrollará los servicios de ayuda en la navegación y control del espacio aéreo, ordenación del tráfico aéreo y aduanas, correos, policía, seguridad exterior, etc.
12. Las entidades gestoras estarán abiertas a la cooperación con otras entidades análogas.

Esta propuesta es sólo un guión que debe ser desarrollado en profundidad y que es mejorable, sin duda. Como todo.

Desde el mundo económico y social, representado en el acto del IESE por cientos de empresas y entidades académicas y sociales muy diversas, no se plantea una reivindicación política sino una exigencia de gestión eficiente y moderna de esta parte sustancial de unas infraestructuras vitales y de referencia en una economía globalizada. Y no para Barcelona o Catalunya, sino para toda España. Hasta ahora, ha habido al respecto algunas buenas palabras pero poco más. Y el crédito a las buenas palabras se ha agotado. Ante temas tan complejos, y nadie dice éste sea fácil, no valen los enroques y el dar largas. Atrasar la solución de necesidades evidentes sólo acarreará perjuicios para el país y, políticamente, perjuicios para quien la obstaculice. No hay tiempo que perder en un tema tan crítico

Se impone, pues, ponerse a trabajar de inmediato y con espíritu constructivo y abierto, porque es un deber hablar con quienes han ofrecido y siguen ofreciendo diálogo, cooperación, compromiso, sentido y responsabilidad de Estado y un marco sereno para hacerlo.

El Gobierno tiene la palabra.