



En cumplimiento del compromiso adquirido por el ministro de Fomento

El Gobierno aprueba el nuevo modelo de gestión del sistema aeroportuario

- Introduce más transparencia y una mayor eficiencia y competencia en el sistema.
- Con el nuevo modelo Aena estará en mejores condiciones para mejorar su posición en el sector y lograr el liderazgo mundial en la gestión de aeropuertos.
- La norma refuerza además la garantía de la seguridad y continuidad en la prestación de los servicios de tránsito aéreo.

03 de diciembre de 2010

El Consejo de Ministros ha aprobado en su reunión de hoy, mediante su inclusión en un Real Decreto-Ley, el nuevo marco legal para la modernización y liberalización de la gestión de los 47 aeropuertos que integran la red de AENA. La norma introducirá más transparencia, más eficiencia y más competencia en el sistema aeroportuario español. Con ello, se cumple el compromiso adquirido por el ministro de Fomento de presentar un nuevo modelo aeroportuario antes de que finalice este año.

Además, el Real Decreto-Ley refuerza la garantía de la seguridad y continuidad de la prestación de los servicios de tráfico aéreo, al aclarar las previsiones contenidas en la Ley 9/2010, reguladora de dicha prestación, en relación con las horas de "actividad aeronáutica" anual de los controladores de tránsito aéreo.

La norma ratifica que los controladores no podrán realizar más de 1.670 al año, si bien, ante las interpretaciones erróneas que se estaban produciendo, no se

computarán entre ellas las correspondientes a actividades laborales de carácter no aeronáutico, como los permisos sindicales, las imaginarias y las licencias y ausencias por incapacidad laboral.

La nueva normativa procede a llevar a cabo la transformación del sistema aeroportuario español, gestionado desde el año 1990 por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea"(AENA), para abrirlo a nuevas formas de gestión descentralizada y a la colaboración del sector privado.

Para ello, se habilita al Gobierno para la creación, antes del 28 de febrero, de una Sociedad mercantil estatal, "Aena Aeropuertos, S.A.", cuyo capital pertenecerá inicialmente en su totalidad a la Entidad Publica Empresarial AENA, aunque se prevé la posibilidad de la entrada de capital privado siempre que aquélla conserve la mayoría del mismo.

Dicha Sociedad asumirá el conjunto de funciones y obligaciones que actualmente ejerce AENA en materia de gestión y explotación de los recintos aeroportuarios, si bien AENA seguirá ejerciendo las competencias estatales en materia de navegación aérea, en el marco establecido por la Ley 9/2010, de 14 de abril.

El régimen jurídico de "Aena Aeropuertos, S.A." será el previsto en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas, aunque mantendrá la misma consideración que la Entidad Pública a la que sustituye en materia de contratación, expropiaciones y ejecución de obras de interés general.

Subrogación de contratos laborales

La nueva sociedad anónima se subrogará en los contratos laborales del personal de AENA dedicado a actividades aeroportuarias, que continuará rigiéndose por los convenios colectivos vigentes, respetando los derechos consolidados.

Desde el punto de vista patrimonial, se atribuyen a la Sociedad todos los bienes adscritos hasta ahora a AENA que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, para lo que se les atribuye el carácter de bienes patrimoniales.

Así se encomienda al Ministerio de Economía y Hacienda la realización de las actuaciones necesarias para proceder al cambio de naturaleza y su integración en la nueva Sociedad, a la que se le impone la obligación de ceder, en los recintos que gestione, los espacios para que se puedan prestar los demás servicios públicos necesarios que no revisten carácter aeroportuario (aduanas, policía, sanidad exterior, etc.).

Para la posible gestión individualizada de algunos aeropuertos se articula una doble vía: por un lado, la creación por Acuerdo del Consejo de Ministros de sociedades filiales de "Aena Aeropuertos, S.A." y, por otro, mediante un contrato de concesión de servicios aeroportuarios en el que el concesionario asuma la gestión del aeropuerto a su riesgo y ventura.

Los posibles concesionarios serán seleccionados por "Aena Aeropuertos, S.A." de acuerdo con los procedimientos de licitación pública previstos en la Ley 31/2007. A éstos se les atribuyen también las mismas facultades que a "Aena Aeropuertos, S.A." en cuanto a las expropiaciones y ejecución de nuevas infraestructuras, y se les impone la obligación de subrogación respecto al personal destinado en los aeropuertos concesionados.

Comités de Coordinación Estado-CC. AA.

Además, el Real Decreto-ley crea los Comités de Coordinación Aeroportuaria como órganos de cooperación entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas, con funciones de informe y asesoramiento en aquellas materias en que confluyen competencias propias de ambas Administraciones.

En el caso de aeropuertos concesionados, se prevé la posibilidad, asimismo, de crear un órgano de impulso y seguimiento en el que junto al gestor aeroportuario participe la Administración del Estado, la de la Comunidad Autónoma y, en su caso, los municipios del entorno.

La nueva regulación contempla también lo siguiente:

- Se autoriza al Gobierno a aprobar mediante real decreto las reglas relativas a las funciones de coordinación de franjas horarias, hasta ahora desempeñadas

por AENA, y que en el nuevo modelo habrán de ser desempeñadas por un órgano independiente.

- Se regula el régimen fiscal al que quedará sometido la constitución de la nueva Sociedad "Aena Aeropuertos, S.A."

Horas de actividad aeronáutica

Finalmente, el Real Decreto-Ley aclara las previsiones contenidas en la Ley 9/2010, de regulación de la prestación de servicios de tránsito aéreo, en relación con las horas de "actividad aeronáutica" anual de los controladores.

La norma ratifica que el máximo de horas que pueden realizar los controladores de tránsito aéreo será de 1.670. Si bien, y para evitar las interpretaciones erróneas que se venían produciendo, no se computarán en ese máximo anual, conforme con el Real Decreto 1001/2010, de tiempos de actividad y descanso, las correspondientes a las actividades laborales de carácter no aeronáutico. Entre se ellas se encuentran los permisos sindicales, las imaginarias y las licencias y ausencias por incapacidad laboral