

LA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS HA DE SER INDIVIDUALIZADA PARA ASEGURAR SU COMPETITIVIDAD EN EL MERADO AÉREO

- **Una Sociedad de Gestión, privada o público – privada, los ha de gestionar con un plan de negocio propio y diferenciado para cada uno**
- **La Sociedad de Gestión deberá asumir las nuevas inversiones que se hayan de hacer en la infraestructura aeroportuaria**
- **Un Consorcio público podría ejercer funciones de tutela, regulación, promoción y representación institucional de la Sociedad de Gestión**
- **Dentro del Consorcio del Aeropuerto de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y la Cámara de Comercio han de tener un papel determinante**

La Cámara de comercio de Barcelona considera que el nuevo modelo de gestión aeroportuaria en España tiene que permitir la gestión individualizada de los aeropuertos y promover la competencia, como condición indispensable para optimizar su eficiencia y la aportación de valor a su entorno económico y social.

Como se puso de manifiesto en el llamado “acto del IESE”, del mes de marzo de 2007, la necesidad de un cambio en profundidad de la gestión aeroportuaria es una cuestión ampliamente sentida en Cataluña por los sectores económicos y empresariales. Esta necesidad de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria se justifica por razones estrictamente de eficiencia económica y de mejora de la competitividad de los territorios a los cuales sirven, al margen, pues, de cualquier consideración de tipo político, que la Cámara quiere dejar de lado de forma tajante y explícita.

En estos momentos, la plena autonomía de gestión aeroportuaria es todavía más necesaria y hay que impulsarla en el marco de un conjunto de políticas que ayuden a una recuperación de la economía española y catalana, que se tiene que fundamentar en la promoción de políticas de incentivo y mejora de la productividad y de la competitividad. En este sentido y en el ámbito de las infraestructuras para la movilidad y el transporte, los aeropuertos, específicamente, son una pieza clave y determinante.

El actual marco legal que regula la colaboración público – privada en la gestión de infraestructuras, es aplicable al caso de los aeropuertos

Respecto al marco jurídico que regula la gestión de los aeropuertos en España, la Cámara quiere poner de manifiesto lo siguiente:

1. La Constitución no reserva al Estado la explotación del dominio público aeroportuario, ni predetermina en uno u otro sentido, las formas de llevarlo a la práctica. Prueba de ello es que actualmente, el régimen de explotación del dominio público es diferente según que se trate de puertos marítimos, red viaria y red ferroviaria.
2. La regulación del régimen aplicable a los aeropuertos se podría hacer mediante una Ley de Aeropuertos, que ya estaba prevista en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (2005), del Ministerio de Fomento, la revisión del cual se tiene que iniciar en breve.
3. El actual marco legal que regula la colaboración de los sectores público y privado en la gestión de infraestructuras y especialmente, la regulación de las concesiones de autopistas (titularidad pública y gestión privada, pública o mixta), constituye un referente adecuado para un nuevo marco de gestión de los aeropuertos.

Ministerio de Fomento, Consorcio Público y Sociedad Gestora, las piezas clave de un modelo eficiente de gestión aeroportuaria

El ministro de Fomento se ha referido a una categoría de " aeropuertos singulares", por su volumen de tráfico y la complejidad de su gestión, que requieren una fórmula de gestión singularizada. La Cámara hace una propuesta para estos "aeropuertos singularizados", aplicable a todos ellos, pero en las siguientes líneas se concreta para el caso del Aeropuerto de Barcelona.

Características del modelo propuesto:

1. Permite lograr el nivel óptimo de eficiencia.
2. Hace posible la descentralización de la gestión y la participación institucional.
3. Es compatible con la evolución del sistema aeroportuario desde una concepción de gestión centralizada hacia el reconocimiento de " aeropuertos singulares", planteada por el Ministerio de Fomento para el conjunto de España.
4. Es sensible con las necesidades de financiación que actualmente afrontan las administraciones públicas y el sistema aeroportuario.

5. Tiene una gran simplicidad conceptual
6. Delimita claramente las funciones de los tres niveles en los que se basa: el Estado, un Consorcio Público (integrado por el mismo Estado, la Administración Autonómica, la Administración Local y la Cámara de Comercio) y una Sociedad de Gestión.
7. Se beneficia de aplicar, por analogía, un marco jurídico conocido y ya experimentado en el ámbito otras infraestructuras de transporte.
8. Concreta los elementos que delimitan la actuación de la Sociedad Gestora del aeropuerto, para que realmente se pueda calificar de gestión aeroportuaria descentralizada e individualizada

Funciones de los diferentes actores

Estado

- Tiene la titularidad del dominio público aeroportuario y mantiene íntegramente las competencias de regulación de su uso y todas aquellas funciones de carácter público que, por razones de eficiencia económica, sea aconsejable que se ejerzan de forma centralizada.

Consorcio Público

- En el caso del Aeropuerto de Barcelona, estaría integrado por el propio Estado, la Generalitat de Cataluña, la Administración Local y la Cámara de Comercio de Barcelona.
- Sus funciones son las que le delegue el Estado, especialmente el control y vigilancia del cumplimiento del contrato y el equilibrio económico – financiero de la concesión, la fijación de estrategias de desarrollo a largo plazo, la coordinación de las inversiones públicas de los accesos viarios y ferroviarios, la supervisión de la calidad del servicio a los usuarios, entre otros.

Sociedad Gestora

- Regida por el derecho mercantil pero puede tener una naturaleza pública, privada o mixta.
- Recibe del Estado el uso del dominio público aeroportuario, en régimen de concesión.
- Establece un “Plan de Negocio” propio y diferenciado del resto de aeropuertos, con libertad de concurrencia con otros aeropuertos, sin ninguna otra limitación que la propia del derecho de la competencia, que los afecta a todos en igualdad de condiciones.

- Sus competencias básicas son las siguientes:
 - Plena interlocución con las compañías aéreas.
 - Participación en el proceso de asignación de los slots.
 - Capacidad de establecer contratos de concesión sobre aquellos servicios que la Sociedad Gestora no tenga que prestar directamente.
 - En el marco del Plan Director del aeropuerto, desde la fecha que se produzca la concesión administrativa, y de acuerdo con las previsiones del contrato concesional con el Estado, planifica, financia y ejecuta las inversiones.
 - Fija las tarifas, que tienen la consideración de precios privados, con la supervisión pública que sea aplicable para la preservación de la libre competencia.
 - Promociona sin ninguna limitación los servicios del aeropuerto para extender y maximizar su área de influencia.
 - Nombrar el equipo de dirección del aeropuerto.

Tras lo expuesto, la Cámara se ofrece a mantener con todas las administraciones un diálogo para contribuir positivamente a definir un modelo que facilite al máximo la colaboración público – privada para la gestión aeroportuaria en España y para aportar sus puntos de vista de carácter técnico y económico sobre todas aquellas decisiones que afecten a la orientación estratégica del Aeropuerto de Barcelona.

-  http://www.flickr.com/photos/cambra_barcelona
-  <http://delicious.com/cambrabcn/>
-  <http://presscambrabcn.posterous.com>
-  <http://www.slideshare.net/Presscambrabcn/documents>
-  <http://twitter.com/Presscambrabcn>
-  <http://www.netvibes.com/presscambrabcn>