

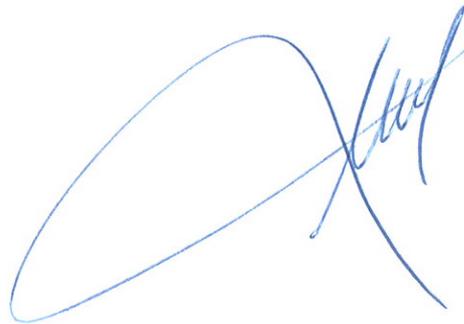
A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario de **Esquerra Republicana – Izquierda Unida – Iniciativa per Catalunya-Verds**, a instancia del diputado **Francesc Canet i Coma**, al amparo de lo dispuesto en el artículo 124 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición de Ley sobre **la transferencia de aeropuertos catalanes** para su debate en Pleno.

Congreso de los Diputados, 16 de abril de 2008



Francesc Canet i Coma
Diputado Esquerra Republicana -
Izquierda Unida -
Iniciativa per Catalunya Verds



Joan Ridao i Martín
Portavoz Esquerra Republicana
Izquierda Unida –
Iniciativa per Catalunya Verds

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En un mundo globalizado como el nuestro las infraestructuras de comunicación y transporte son vitales para la supervivencia económica de los estados y sus territorios. Un territorio con infraestructuras de transporte terrestres, marítimas o aéreas deficientes o insuficientes supone su aislamiento comercial dada su indudable repercusión en el desarrollo del turismo, de los negocios, del transporte de mercancías y en la generación d'oportunidades. Los aeropuertos son pues una pieza clave para conseguir una economía dinámica capaz de competir en un mundo globalizado. Cada día más, los aeropuertos son considerados agentes económicos capaces de generar e impulsar la economía productiva de su entorno territorial. Son muchos los países europeos que lo han entendido así y han llevado a cabo un modelo de gestión aeroportuaria centrada en la conciliación de las operaciones aéreas (*airslide*) y las operaciones terrestres (*landslide*). Así, con la creación de nuevos enlaces con Europa y el resto del mundo y el impulso y gestión de los espacios comerciales existentes en todos los aeropuertos, han conseguido no sólo crear aeropuertos muy competitivos, sino que además han contribuido a la dinamización de la economía del territorio donde se encuentran. Los aeropuertos, entendidos como agentes económicos, necesitan estar muy asociados a su entorno, a su *hinterland*. Es tanta la influencia que ejercen en su territorio que es imprescindible la intervención de las autoridades locales en su gestión.

Este modelo de proximidad es el imperante en la gran mayoría de aeropuertos europeos donde los gobiernos locales y regionales ostentan una representación importante en los órganos de gestión de estas infraestructuras. Incluso los aeropuertos gestionados mayoritariamente por capital privado buscan la coordinación con los gobiernos locales para conseguir abrir mercados nuevos, y así utilizar los aeropuertos como plataformas dinamizadoras de la economía de su territorio. Sólo España permanece ajena a la tendencia generalizada de reconocer la autonomía de gestión y personalidad jurídica propia de los aeropuertos especialmente provocada por la necesaria atención al territorio y a las directivas europeas. En este contexto, los aeropuertos catalanes, como los del resto del Estado, están en manos de AENA, que lleva a cabo su regulación y su gestión, sin permitirles disponer de personalidad jurídica propia. Esta visión centralista conlleva, en muchos casos, que la gestión esté muy alejada de la realidad territorial que los rodea y de los intereses de las economías más próximas. La gestión de AENA también conlleva que, por cuestiones de economías de escala y de estrategia, se priorice el papel predominante del aeropuerto de Madrid-Barajas como distribuidor de tránsito aéreo (*hub*) internacional.

Esta gestión centralista y en red de las infraestructuras aéreas españolas no tiene en cuenta ninguno de los elementos que haría posible que los aeropuertos españoles pudieran competir con el resto de aeropuertos europeos. AENA controla de manera exclusiva la gestión de los aeropuertos de titularidad estatal, sin que en ella participen los gobiernos municipales ni tenga cabida la participación de capital privado. Éste es un modelo único porque, entre otras cosas, incumple directivas comunitarias que obligan a dar entrada en la gestión de los aeropuertos al capital privado, de manera que se eviten los

monopolios estatales y los aeropuertos devengan auténticos agentes económicos competitivos y dinámicos.

Así las cosas, el modelo de gestión de AENA no ha beneficiado nunca los intereses de los aeropuertos catalanes y, en especial, los del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, que se ha visto sistemáticamente discriminado en materia de inversiones en mejoras, necesarias para operar como un *hub*. Así, mientras el aeropuerto de Madrid-Barajas ha inaugurado recientemente una nueva terminal y dispone de cuatro pistas, el Aeropuerto de El Prat dispone de tres pistas, una de ellas sin terminal e instalaciones manifiestamente mejorables.

También los sistemas aeroportuarios del País Valencià y les Illes Balears se hallan mal gestionados y claramente subordinados. Estos aeropuertos están en manos de AENA sin que las autoridades autonómicas y entidades económicas y sociales tengan capacidad alguna de gestión. El hecho de no tener personalidad jurídica ni gestión propias conlleva que aeropuertos con tráfico importante de pasajeros y expectativas de desarrollo como los de Valencia, Alacant, Eivissa y Palma estén supeditados a una dinámica territorial alejada como es la del aeropuerto de Madrid Barajas.

La propuesta de reforma del Estatuto que aprobó el Parlamento de Catalunya el 30 de septiembre de 2005 sentaba las bases para avanzar hacia un modelo más descentralizado, asegurando la participación de la Generalitat en la planificación y ordenación de la política aeroportuaria de los aeropuertos de titularidad estatal situados en Catalunya. Desgraciadamente, se desaprovechó esta gran oportunidad y, durante la tramitación ante las Cortes Generales esta previsión fue suprimida, así como, la disposición adicional que preveía el traspaso a la Generalitat de las facultades de gestión de los puertos y aeropuertos de titularidad estatal situados en Catalunya. Al margen de las previsiones estatutarias, el artículo 150.2 de la Constitución habilita al Estado para transferir o delegar a las comunidades autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a materias de titularidad estatal que por su naturaleza sean susceptibles de transferencia o delegación.

Cabe citar el mandato del Parlament Catalunya, a través de la resolución 250-00351/08 que fija la necesidad que la gestión del aeropuerto del Prat corresponda a un consorcio participado por la Generalitat, la Administración General del Estado, las administraciones locales y el sector privado. La parte catalana tendrá en el órgano rector la mayoría determinante para adoptar las principales decisiones estratégicas; gestión aeroportuaria, servicios, gestión del dominio público, planificación, programación... También una representación muy importante de la sociedad civil y empresarial catalana reivindicó el marzo de 2007, en un acto organizado en IESE, una gestión descentralizada y de proximidad para el aeropuerto de Barcelona.

Consiguientemente, el propósito de esta proposición de ley es avanzar hacia un modelo más descentralizado de gestión de la red de aeropuertos estatales a través de la transferencia a la Generalitat de la titularidad del aeropuerto de Barcelona-El Prat y las competencias de ejecución en materia aeroportuaria. Para su gestión, se propone la creación de un consorcio participado de forma

mayoritaria por la Generalitat de Catalunya, en él deberá incluirse a la Administración general del Estado, los entes locales, así como prever la eventual participación de capital privado. De acuerdo con lo que prevé el artículo 183.1 EAC, la Comisión Bilateral Generalitat-Estado se establece como el marco general de relación entre las administraciones en todo aquello relacionado con las condiciones de ejercicio de las competencias de ejecución transferidas.

El primer propósito de esta proposición de ley, pues, es verificar el traspaso a la Generalitat de Catalunya de la titularidad y las facultades de gestión del aeropuerto de Barcelona-El Prat. En segundo término, se propone configurar simultáneamente un consorcio en el que participen; la Generalitat de Catalunya, de forma mayoritaria; la Administración General del Estado, los entes locales y el sector privado. Este consorcio deberá asumir las competencias sobre planificación y programación; en materia presupuestaria y tarifaria; el régimen económico y fiscal, la gestión aeroportuaria, la intervención ambiental, los servicios aeroportuarios, las infraestructuras; y la gestión del dominio público y bienes patrimoniales y personal.

Por todo lo expuesto presentamos la siguiente

PROPOSICION DE LEY

ARTÍCULO 1. Transferencia de la titularidad y de competencias de ejecución.

Se transfiere a la Generalitat de Catalunya la titularidad del aeropuerto de Barcelona-El Prat, así como las facultades de ejecución de la legislación y de la política aeroportuaria estatal que incluye, en todo caso, el control del régimen jurídico, la ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración del mismo, y de los servicios que se presten en su interior así como el régimen económico y fiscal.

ARTÍCULO 2. Condiciones de ejercicio de las competencias que se transfieren.

1. La Generalitat de Catalunya ejercerá las funciones transferidas por el Estado de acuerdo con los principios de eficacia, coordinación y colaboración con la Administración del Estado.
2. La Generalitat facilitará a la Administración del Estado la información que ésta le solicite sobre las materias objeto de la transferencia.
3. La Administración del Estado y la Generalitat de Catalunya se facilitarán recíprocamente el acceso y la gestión de la información necesaria para el ejercicio de las respectivas competencias.
4. A estos efectos, la Comisión Bilateral Generalitat-Estado constituye el marco general de relación entre el Gobierno de la Generalitat y el Estado, de acuerdo con lo que prevé el artículo 183.1 del Estatuto de Autonomía de Catalunya.

ARTÍCULO 3. *Traspaso de servicios*

El ejercicio de las competencias transferidas será asumido por la Generalitat en el momento en que se haga efectiva la transferencia de los medios personales, materiales, financieros y presupuestarios cuando ello sea necesario, mediante acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Generalitat de Catalunya y el correspondiente Real Decreto de Traspaso de Servicios.

ARTÍCULO 4. *Gestión del aeropuerto de Barcelona-El Prat.*

Para la gestión del aeropuerto de Barcelona-El Prat se creará un consorcio participado de forma mayoritaria por la Generalitat de Catalunya en el que también participará la Administración General del Estado, los entes locales situados en el área de influencia más inmediata al aeropuerto y el sector privado. Esta participación se instrumentará de acuerdo con la siguiente proporción:

1. Un **40 %** la Generalitat de Catalunya
2. Un **30%** los ayuntamientos de Barcelona, el Prat y Gavà
3. Un **15%** las organizaciones sociales y empresariales más representativas

ARTÍCULO 5. *Competencias del consorcio.*

1. El consorcio asumirá competencias sobre las siguientes materias:

a) En materia de planificación y programación le corresponde la elaboración y aprobación de:

- Los Planes Estratégicos o Instrumentos comparables de planificación
- Los Planes Directores
- La Programación anual y plurianual de inversiones
- Los Planes y acciones de promoción de la actividad aeroportuaria.

b) En materia presupuestaria le corresponde elaborar y aprobar sus planes de actuación y los presupuestos anuales de explotación y capital.

c) En materia de gestión aeroportuaria le corresponde:

- La aprobación de las tarifas y tasas aeroportuarias.
- La elaboración los estudios de impacto medioambiental y propuestas operativas derivadas. La Generalitat de Catalunya será el órgano ambiental competente en esta materia.
- La prestación de los servicios aeronáuticos que tienen incidencia en la capacidad operativa del aeropuerto y que, por su volumen de tránsito, se declaren imprescindibles para su buen funcionamiento, así como la gestión de las operaciones aeroportuarias, el sistema operativo de las configuraciones de las pistas de vuelo, la gestión y mantenimiento de las

instalaciones que utilizan las compañías aéreas y los servicios de seguridad de la operación aeroportuaria.

- La elaboración de las estadísticas mensuales de tráfico.

d) En materia de servicios aeroportuarios le corresponde:

- Gestionar, administrar, controlar y definir el régimen de prestación de los servicios aeroportuarios, tanto los prestados en régimen de gestión indirecta a través de empresas privadas como los prestados directamente.
- Gestionar, administrar, controlar y definir el régimen de prestación de los servicios comerciales.
- Redactar y aprobar los pliegos de prescripciones técnicas y administrativas particulares de los servicios comerciales.

e) En materia de infraestructuras le corresponde:

- Proyectar, ejecutar y explotar las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.
- Conservar y mantener la infraestructura aeroportuaria.

f) En materia de gestión del dominio público le corresponde:

- Otorgar las concesiones y autorizaciones.
- Ejercer las facultades de tutela y policía sobre el dominio público, y entre ellas la recuperación posesoria, la investigación y vigilancia del cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, la potestad sancionadora.
- Declarar la innecesariedad de los bienes de dominio público en los que se den circunstancias para ello y proponer al titular de la competencia la desafectación de los mismos.

g) En materia de gestión de bienes patrimoniales le corresponde:

- Gestionar y rentabilizar los bienes patrimoniales del consorcio que gestione el aeropuerto.
- Permutar o enajenar los bienes patrimoniales con la autorización que proceda, a partir de un cierto nivel económico.

h) En materia de personal le corresponde:

- Designar el Director del Aeropuerto
- Definir las necesidades de personal del aeropuerto y contratarlo, de conformidad con las previsiones presupuestarias.
- Nombrar a una persona física o jurídica encargada de la coordinación del aeropuerto.

i) En materia de régimen económico le corresponde:

- Establecer y recaudar las tarifas y tasas por la utilización de los servicios aeroportuarios. Dichas tasas y tarifas constituirán ingresos del ente consorcial de gestión que, de acuerdo a las necesidades reales de inversión, determinará las aportaciones que corresponda a la Administración del Estado, a través de Aeropuertos españoles y Navegación Aérea (AENA).

ARTÍCULO 6. Competencias de la Administración General del Estado.

En todo caso, la Administración General del Estado mantendrá las siguientes atribuciones:

- a) Garantizar hasta su finalización, y en coordinación con el consorcio, las inversiones previstas en los Planes Directores vigentes a la entrada en vigor de la presente ley.
- b) Recaudar un fondo para la financiación de la red de aeropuertos de interés general y servicios comunes.
- c) La seguridad aeronáutica y aeroportuaria, de acuerdo con la legislación del Estado.
- d) La red de ayudas a la navegación y servicios de navegación aérea que no sean prestados por el Consorcio.

ARTÍCULO 7. Patrimonio del consorcio.

Al patrimonio del consorcio, se adscriben, para el cumplimiento de sus funciones, la totalidad de los bienes de dominio público hasta la fecha adscritos al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en lo relativo a los recintos aeroportuarios e infraestructuras de navegación aérea, conservando su citada naturaleza de dominio público.