

ADENDA del Consejero Don Fernando Torremocha y García-Sáenz al


INFORME SOBRE EL BORRADOR DE REAL DECRETO-LEY por el que se establece el Marco Jurídico de la Regulación Aeroportuaria y el Régimen de Transparencia y Consulta en la fijación de tarifas aeroportuarias de AENA S.A.

I.- ANTECEDENTES.- En el Orden del Día del Pleno del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a celebrar en el día de hoy, miércoles 2 de Julio, a las 10:30 horas de su mañana, aparece como Punto Segundo “Informe sobre el proyecto de Real Decreto-Ley por el que se establece el Marco Jurídico de la Regulación Aeroportuaria y el Régimen de Transparencia y Consulta en la fijación de tarifas aeroportuarias de AENA S.A.” (**para discusión y, en su caso, aprobación**).

El Informe que el Departamento de Promoción de la Competencia **eleva para discusión y, en su caso, aprobación** a este Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ex Artículo 30.1 del Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, aprobado por Real Decreto 657/2013 de 30 de Agosto.

En el dicho Informe (página 12) se aborda bajo el apartado **III.- OBSERVACIONES** una serie de asertos, afirmaciones y axiomas de los que discrepo, por las siguientes consideraciones:

1ª el Informe excede y se extralimita de las atribuciones que le autoriza la Ley 3/2013 de 4 de Junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en concordancia y armonía con lo prevenido en la Ley 15/2007 de 3 de Julio, de Defensa de la Competencia.

 Ciertamente el citado precepto normativo **posibilita** al Departamento de Promoción de la Competencia “elevar al Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia **informes sectoriales que incluyan propuestas de modificación del marco regulatorio**” pero no a asumir funciones ejecutivas (que competen exclusivamente al Gobierno de la Nación), ni legislativas (que competen a las Cortes Generales).

2ª el Informe, **prima facie**, tiene una redacción agria y doctoral. A modo de ejemplo: el Borrador de Real Decreto-Ley presenta relevantes carencias, tanto de fondo, como de forma; con el Real Decreto-Ley se instauraría un marco regulatorio...que no ha sido suficientemente analizado, ni en la MAIN, ni en el propio Real Decreto-Ley; el sistema español, singular entre los países con un número de aeropuertos y pasajeros comparables y clave para el turismo en

nuestro País, ha dado lugar a un elevado nivel de endeudamiento y notables ineficiencias económicas en la red; el Real Decreto-Ley mantendría, con pocas variaciones, el modelo anterior; el Estado continúa reservándose la gestión directa de los aeropuertos de interés general; el Artículo 16 determina el mantenimiento de la estructura de las tarifas aeroportuarias...por decisión del sector público y en base a su consideración de prestaciones patrimoniales públicas, fuera del mercado por categorías de aeropuertos; imposibilidad de cierre o enajenación total o parcial de instalaciones o infraestructuras aeroportuarias, salvo que medie autorización expresa del Ministerio de Fomento; la filosofía que subyace desaprovecharía la oportunidad para evolucionar; limita considerablemente gran parte de los elementos competitivos; la teoría económica y la evidencia empírica muestran que los aeropuertos compiten entre ellos en la atracción de aerolíneas y pasajeros; crea rigideces y problemas; los potenciales beneficios de una mayor eficiencia derivada de la entrada de capital privado quedan en gran medida reducidos al limitarse la presencia de los socios privados a su aportación financiera; por último, sin perjuicio de los temas de fondo reseñados, el procedimiento utilizado, el Real Decreto-Ley, prescindiendo por ello de un proceso previo de debate y consulta pública, lo que empobrece los resultados.....

II.- CONSIDERACIONES NECESARIAS A INCLUIR EN EL INFORME.-

Dado que, a mi entender, se ha perdido u obviado la perspectiva no ya del sector, sino del contenido sensu strictu de este Informe, el mismo y como ANEXO DISCREPANTE debe recoger los siguientes particulares:

1º AENA es actualmente el **mayor operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros**, habiendo transportado en el pasado año 2013 más de 228 millones de pasajeros, gestionando 61 aeropuertos y 2 helipuertos, en cuatro países del mundo.

El enorme esfuerzo inversor emprendido en la anterior década, junto con la congelación de las tarifas aeroportuarias y el descenso del tráfico en los últimos años llevaron a AENA a una **situación insostenible de endeudamiento**.

AENA tras la implantación en los últimos tres años de una gestión empresarial orientada a resultados, ha llevado a cabo una **necesaria y profunda transformación** sentando las bases para el crecimiento futuro, fundamentada principalmente en (1) el incremento de los ingresos comerciales; (2) la mejora de la eficiencia en la gestión y el recorte del gasto; (3) la racionalización de las inversiones; y (4) la adecuación a valor de mercado de las tarifas aeroportuarias.

Todo ello ha llevado desde el año 2012 a una profunda transformación de AENA permitiendo pasar de unas **pérdidas** de 215 millones de €uros a un **beneficio en 2013** de 597 millones de €uros. Y a una fuerte reducción del

apalancamiento, pasando la deuda financiera neta de 12.200 millones de €uros en 2011 a 11.394 en 2013.

2º Existe una tendencia mundial, empezada en los años 80, a la **privatización de los operadores portuarios** y al día de hoy los principales gestores europeos (**FRAPORT** en Alemania, **ADP** en Francia y **HEATHROW HOLDINGS** en Reino Unido) están parcial o totalmente privatizados y cotizan en Bolsa.

Esta tendencia ha venido acompañada por un fuerte desarrollo de la regulación del sector por parte de la Unión Europea, existiendo signos de que **la tendencia hacia la privatización continuará en los próximos años** por la necesidad de expansión de activos aeroportuarios y las crecientes restricciones de los Gobiernos a invertir y reducir su tamaño.

Únicamente la existencia de un gestor aeroportuario potente, con expectativas de crecimiento internacional, permitirá **hacer frente al poder de mercado de las aerolíneas que operan en un mercado global**. Concretamente, la libre circulación de pasajeros y la situación económica europea han llevado a que **las compañías de bajo coste tengan una elevada influencia, dada su alta cuota de mercado**.

En Europa, RYANAIR y EASYJET operan en más de 180 y 129 aeropuertos, muchos de ellos ya privados y, en cierto modo, competidores y referentes de AENA.

3ª La entrada de capital privado permitirá **aumentar la eficiencia en la gestión y la racionalización de inversiones, así como profundizar en la disciplina financiera** con criterios de gestión empresarial e, incluso, hará posible el mantenimiento de tarifas más competitivas a corto y medio plazo, con el consiguiente beneficio para los distintos sectores económicos vinculados al transporte aéreo: **el turismo**.

Este proceso, continuado y consolidado desde un marco de gestión más ágil y dinámica, ofrecerá indudables ventajas para los usuarios:

- Mejorar el servicio prestado a través de una gestión más eficiente y profesional de sus recursos.
- Ofrecer un menor coste de los servicios para el usuario final.
- Y unas tarifas muy competitivas y reducidas.

4º El modelo existente de red garantiza la viabilidad de todos los aeropuertos, evitando a medio plazo la desaparición de los menos rentables y el deterioro económico y social de su respectiva área de influencia, permitiendo aprovechar las economías de escala derivadas de un mayor tamaño, generando reducciones

de costes y **no tiene un impacto significativo en la supuesta competencia entre aeropuertos.**

Garantiza la conectividad general y asegura la movilidad, favorece la cohesión y el equilibrio entre todos los territorios de España, además de contribuir al desarrollo de la actividad económica, con la gran importancia que ello supone para el turismo.

5º El mantenimiento de la propiedad pública de la red aeroportuaria, en su totalidad, no es sostenible en el tiempo y podría llevar muy probablemente a que la presión de algunas Comunidades Autónomas lleve al fraccionamiento de la red, con la consiguiente destrucción de las sinergias existentes y el debilitamiento del sector aeroportuario frente al poder de negociación de las aerolíneas **y podría poner en peligro la viabilidad y operatividad de alguno/algunos de nuestros aeropuertos.**

De hecho existe una tendencia mundial hacia la **creación de redes de aeropuertos**, en la que participan los grandes operadores aeroportuarios europeos que por su origen no tienen red propia.

6º La **internacionalización**, tras los años de crisis y la caída de la demanda, ha sido y sigue siendo para las empresas españolas la principal vía que ha permitido asegurar su sostenibilidad económica y sus posibilidades de crecimiento y desarrollo.

La entrada de capital privado facilitará acceder a activos considerados **estratégicos** por otros Países, como son los aeropuertos y hacer uso de instrumentos financieros propios del sector exclusivamente privado.

Países de nuestro entorno (por citar, Francia y Alemania) se están ya expandiendo por el Mundo, enmarcando su actividad en el ámbito privado y, por tanto, prescindir de esta posibilidad de desarrollo cuando se **tiene la ventaja competitiva de ser el mayor operador del mundo por pasajeros**, es una oportunidad que no puede dejarse pasar.

Tanto **ADP** como **FRAPORT** son compañías controladas por el Estado, que operan como compañías cotizadas en las Bolsas de París y Frankfurt, multinacionales de éxito. Son o pueden ser un ejemplo a seguir.

7º Concluyendo, este modelo de entrada de capital privado permitirá: **a)** reforzar la imagen de España (Marca España) en el ámbito económico internacional; **b)** apoyar sectores estratégicos de la economía, como es el turismo; y **c)** mejorar el servicio prestado a los ciudadanos a través de una gestión más eficiente y profesional, lo que supondrá un menor coste de los servicios para el usuario final y unas tarifas muy reducidas.

III.- CUESTION NO MENOR.-

El Informe de Real Decreto-Ley tiene una razón de causa a efecto con el Informe del Sector Aeroportuario en España: situación actual y posible liberalización, que ha sido conocido por este Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia como Punto Tercero del Orden del Día.

El Informe del Real Decreto-Ley, en el primer párrafo de la página 19 establece en su plena literalidad ***“Por último, sin perjuicio de los temas de fondo reseñados, se llama la atención sobre el procedimiento utilizado para llevar a cabo la reforma. Debe recordarse que, sin perjuicio del Informe de la CNMC, la modificación del sistema aeroportuario español utilizando la figura extraordinaria del Real Decreto-Ley y prescindiendo por ello de un proceso previo de debate y consulta, previsiblemente, empobrecería los resultados”***.

Redacción que, a mi juicio, debe ser contemplada a la luz de lo establecido en el Informe del Sector Aeroportuario en España: situación actual y posible liberación, ***por cuanto ambos conforman un todo armónico y concordante***, con razón de causa a efecto (principio de causalidad, que no de casualidad).

Así, en este Informe del Sector Aeroportuario, en su página 113 se dice literalmente ***“El proceso de reflexión deberá analizar el impacto de los cambios, tanto sobre la eficiencia del sistema económico en su conjunto, como sobre los diferentes grupos de interés relacionados con los aeropuertos (a saber, Estado, posibles participantes privados, operadores aeroportuarios, pasajeros, empleados de aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, concesionarios o la comunidad local)”***.

Vista la literalidad ***congruente y consciente***, me lleva a concluir que en ambos Informes, los creadores se han excedido de las facultades meramente informativas no vinculantes que les autoriza a la emisión de Informes sectoriales ***económicos y no políticos, abordando facultades operativas propias del Poder Ejecutivo (Gobierno de la Nación) y/o legislativo (Cortes Generales)***.

Así por esta ***MI ADENDA*** que pronuncio, mando y firmo a los efectos de ser unida como parte integrante de dicho Informe emitido sobre el Borrador de Real Decreto-Ley por el que se establece el Marco Jurídico de la Regulación Aeroportuaria y el Régimen de Transparencia y Consulta en la fijación de tarifas aeroportuarias de ANEA S.A., por entender que ***(1)*** o bien no se han tratado ni hecho pronunciamientos sobre cuestiones sustantivas; ***(2)*** o bien lo han sido de forma insuficiente; y ***(3)*** o bien lo han sido en grado de error.

En Madrid, a 3 de Julio del 2014.

El Consejero Don  ~~Torremocha y García Sáenz~~