

Medidas dirigidas a la "privatización" de AENA en el Real Decreto-Ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo

Nuevo Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre

El pasado viernes 3 de diciembre, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto-ley 13/2010, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo ("RDL 13/2010").

Esta nueva norma responde a la necesidad de adoptar nuevas medidas para impulsar la economía española. Las previsiones contenidas en este RDL son de muy diversa índole, y tienen como objetivo restablecer la confianza de los operadores económicos en la economía española. El objeto de este informe es exclusivamente el conjunto de medidas de modernización del sistema aeroportuario, que junto con la creación de la sociedad estatal Loterías y Apuestas del Estado conforman el Título relativo a las "Medidas liberalizadoras" contenidas en el RDL 13/2010.

Novedades en materia de gestión aeroportuaria

La Ley 9/2010, de 14 de abril regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, establece las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fija determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, identificando una clara separación entre los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea, para mejorar los niveles de eficiencia. Esta separación constituye una tendencia que se ha ido extendiendo por Europa hasta ser el modelo mayoritario, y las recientes medidas adoptadas en España constituyen pasos necesarios para la efectiva aplicación de dicha separación. En este sistema se permite la participación del capital privado en la gestión aeroportuaria, con la finalidad de conseguir una mayor eficiencia y rentabilidad de las infraestructuras aeroportuarias.

La Ley 9/2010 abrió la posibilidad de que los servicios de tránsito aéreo de aeródromo se presten por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea ("AENA") o por otros proveedores debidamente autorizados, estableciendo que, para aquellos aeródromos que se determinen por orden del Ministerio de Fomento y en el plazo que en ella se establezca, AENA deberá iniciar los procedimientos para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

Contenido

Nuevo Real Decreto-Ley 13/2010, de 3 de diciembre

Novedades en material de gestión aeroportuaria

La "privatización" de Aena

Gestión individualizada de aeropuertos

Para cualquier consulta sobre esta publicación, por favor contacte::

[Juan José Lavilla](mailto:Juan.José.Lavilla@cliffordchance.com)

[José Luis Zamarro](mailto:José.Luis.Zamarro@cliffordchance.com)

T. +34 91 590 75 00

Para contactar por mail, por favor utilice nombre.apellido@cliffordchance.com

www.cliffordchance.com

En ejecución de esta previsión, se ha dictado la Orden FOM 3352/2010, de 22 de diciembre, publicada en el BOE el 29 de diciembre, por la que se determina el grupo inicial de los aeropuertos gestionados por AENA en los que la entidad pública empresarial debe proceder a seleccionar a otros proveedores para la prestación de servicios de tránsito aéreo de aeródromo: Aeropuertos de A Coruña, Alicante, Fuerteventura, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Palma, Lanzarote, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Sabadell, Sevilla, Valencia y Vigo. Corresponde al Ministerio de Fomento, tras la selección que realice AENA y la propuesta que eleve dicha entidad, la designación del proveedor civil de control de tránsito aéreo para cada aeropuerto. El proceso de selección que realice AENA debe iniciarse antes del 29 de enero de 2011.

La "privatización" de Aena

El RDL 13/2010 prevé, por su parte, la creación por el Consejo de Ministros de una sociedad estatal, "Aena Aeropuertos, S.A.", antes del 28 de febrero de 2011, participada inicialmente al 100% por AENA. Está previsto que esta sociedad asuma las funciones que actualmente ostenta AENA en materia de gestión y explotación de servicios aeroportuarios, mientras que AENA seguirá existiendo como entidad pública empresarial, manteniendo sus funciones en materia de navegación aérea.

Esta sociedad, una vez constituida, pasará a formar parte del sector público estatal, siéndole de aplicación lo establecido en la Ley de Patrimonio, en lo que corresponda, y el ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que le sea de aplicación la normativa presupuestaria, contable, de control financiero y de contratación. En particular, en materia de contratación Aena Aeropuertos, S.A. estará sujeta al régimen de la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

La totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de AENA afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales u otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, quedarán integrados en el patrimonio de Aena Aeropuertos, S.A.

Aena Aeropuertos, S.A. se subrogará en todos los contratos laborales de AENA con respecto al personal dedicado a las actividades que se le atribuyan a Aena Aeropuertos, S.A., respetándose la antigüedad y cualquier otro derecho que tengan consolidado (queda fuera por tanto el personal dedicado a la navegación aérea).

AENA debe conservar siempre la mayoría del capital de la sociedad, es decir, como mínimo un 51%. No obstante, AENA podrá enajenar el resto a inversores privados, constituyendo ésta la principal novedad del nuevo sistema implantado por el RDL 13/2010.

El procedimiento para la enajenación del capital social de una sociedad mercantil estatal se regula en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas. Expuesto sucintamente, la enajenación de hasta el 49% de las acciones representativas del capital de la sociedad exige autorización del Consejo de Ministros y decisión del Presidente de AENA, determinando el proceso de venta. Esta enajenación puede realizarse tanto en mercados secundarios como fuera de ellos, y por medio de cualesquiera actos o negocios jurídicos siempre de conformidad con la legislación vigente en la materia.

En caso de que los títulos representativos del capital social de Aena Aeropuertos, S.A. no coticen en ningún mercado secundario el procedimiento para la enajenación será acordado por el Presidente de AENA, y normalmente será el de concurso o subasta. Cabe, sin embargo, la posibilidad de que el Presidente de AENA acuerde la adjudicación directa, en cualquiera de los siguientes casos:

- (a) Que en los Estatutos se establezcan limitaciones a la libre transmisibilidad de acciones o derechos de adquisición preferente.
- (b) Que el adquirente sea una persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público.
- (c) Que la subasta se declare desierta, o que el adjudicatario de la misma incumpla con alguna de sus obligaciones. La venta directa, en estos casos, deberá realizarse en el plazo de un año desde la subasta inicial, y las condiciones deberán ser las mismas.
- (d) Que la venta se realice a favor de la propia sociedad, o a favor de otro u otros partícipes en la sociedad.

En el supuesto de que se decida recurrir al concurso o a la subasta como procedimiento de enajenación, resultarán aplicables al procedimiento de licitación las previsiones de la Ley de Patrimonio y disposiciones que la desarrollen o complementen. Supletoriamente, se aplicarán las normas de derecho administrativo – entre ellas, las de contratación del sector público-, en todas las cuestiones relativas a la competencia para adoptar los correspondientes actos y al procedimiento que ha de seguirse para ello; y las normas del Derecho privado en lo que afecte a los restantes aspectos de su régimen jurídico.

En el caso de que los títulos representativos del capital social de Aena Aeropuertos, S.A. cotizaran en algún mercado secundario, podrá emplearse la asistencia de un intermediario financiero legalmente autorizado, siempre que el importe de los títulos que se pretendan enajenar no representen una auténtica inversión patrimonial ni una participación relevante en el capital. Las comisiones derivadas de la operación se deducirán en estos casos del resultado bruto de la misma, y el rendimiento de neto de la enajenación se ingresará en el Tesoro. El precio de enajenación será el correspondiente al valor que esté establecido por el mercado en el momento y fecha de la operación. El Presidente de AENA, en caso de considerar que el volumen de negociación habitual de los títulos no garantiza la adecuada formación de un precio de mercado, podrá proponer otro método legalmente admisible para la adquisición o valoración de los títulos.

Gestión individualizada de aeropuertos

Aena Aeropuertos, S.A. pasa a ostentar las funciones de AENA en materia de gestión aeroportuaria de la red de los aeropuertos y helipuertos gestionados por AENA con fecha 3 de diciembre de 2010. El RDL 13/2010 prevé que la explotación de los aeropuertos sea realizada por Aena Aeropuertos, S.A. misma, directamente o por algunos de estos dos métodos:

- (a) **Contrato de concesión de servicios aeroportuarios:** en este caso el concesionario asumirá la gestión del aeropuerto a su riesgo y ventura. Aena Aeropuertos, S.A. se someterá en cuanto a la contratación al régimen de la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

Cabe la posibilidad de que se apruebe mediante Real Decreto un pliego general que regule el contenido de los contratos de concesión de servicios aeroportuarios, que junto con los pliegos particulares que apruebe Aena Aeropuertos, S.A., constituirán el régimen de las concesiones.

Las tarifas que cobren los concesionarios a los usuarios de los aeropuertos, estarán sujetas a Derecho privado y habrán de sujetarse a lo establecido en la Directiva 12/2009/CE, de 11 de marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo.

Las obras que realice el concesionario se integrarán en el patrimonio de Aena Aeropuertos, S.A. al extinguirse la concesión.

Las sociedades concesionarias se subrogarán en la posición de empleador respecto de los trabajadores adscritos al aeropuerto que voluntariamente lo acepten.

- (b) **Creación de sociedades filiales gestoras de aeropuertos:** estas sociedades podrán crearse por acuerdo del Consejo de Ministros. A los efectos de realizar nuevas inversiones en los aeropuertos cuya gestión esté atribuida a una sociedad filial, el RDL 13/2010 prevé que se celebre un convenio de colaboración entre dichas sociedades y Aena Aeropuertos, S.A., para especificar las obligaciones en cuanto a planificación, programación, presupuestación, ejecución y financiación.

This Briefing does not necessarily cover every important issue nor does it examine in detail the aspects contained herein. This Briefing is for information purposes only and was not drafted to be used as legal advice.

www.cliffordchance.com