INTERVENCIÓN INICIAL DEL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO, EN LA COMISIÓN DE FOMENTO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.
Madrid, 6 de abril de 2001

PLAN DE AHORRO, EFICIENCIA ENERGÉTICA Y REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE Y LA VIVIENDA.

El mundo está atravesando una etapa de intensos cambios. El entorno económico se vuelve cada vez más competitivo. También se transforman las sociedades y sus estructuras demográficas, al tiempo que nos enfrentamos a los retos del cambio climático. Y las administraciones no pueden ir al remolque de los cambios que operan en nuestro entorno.

Hay que anticiparse al futuro. Y no esperar a que los retos del futuro, vayan ajustando nuestro modelo de crecimiento. Esa ha sido una lección que deberíamos haber aprendido todos.

Por eso, el Gobierno ha puesto en marcha la agenda de reformas económicas más intensa de nuestra democracia.

Hoy, comparezco aquí, ante ustedes, para hablarles de dos apartados concretos de estas reformas, relativas a la actuación del Ministerio de Fomento.

- En primer lugar, expondré el paquete transversal de medidas del Ministerio para conseguir una mayor eficiencia energética y, por tanto, ahorro económico y menos emisiones de CO2, dentro de la estrategia global del Gobierno en esta materia.

- En segundo lugar, abordaré las reformas del sector del transporte aéreo,

Ambos ámbitos son de una importancia capital para nuestra economía, al abordar problemas estructurales que pueden lastrar, considerablemente, la competitividad de nuestra economía el bienestar de los españoles.

Nuestra excesiva dependencia energética, es una dificultad para todos los sectores de la economía, manifestada especialmente con el alza de los precios del crudo, como ahora está ocurriendo.

Y, en este campo, el Ministerio de Fomento, y sus entidades dependientes, juegan un papel determinante. El transporte y la vivienda representan casi el 60% del consumo de energía en nuestro país.

En la primera legislatura, en plena etapa de crecimiento económico, conseguimos reducir, 14 puntos la intensidad energética de España. Pero nuestro objetivo es mejorar estos resultados.

Por ello, hemos desarrollado el *“Plan de Ahorro, Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones, en el Transporte y la Vivienda”.*

Lo presenté el pasado viernes en Consejo de Ministros, y hoy se lo hemos hecho llegar a sus Señorías.

Un Plan con medidas concretas, cuantificables, y aplicables.

- Medidas estructurales, que han de afianzar el equilibrio modal de nuestro sistema de transportes, así como el desarrollo sostenible del futuro modelo urbanístico.

- Medidas operativas, que introducirán mejoras en los índices de eficiencia, tanto de los medios de transporte, como de los edificios y viviendas.

MEDIDAS ESTRUCTURALES

Dentro las medidas estructurales, considero necesario hacer una reflexión general. Durante los últimos años hemos hecho mucho en infraestructuras de transporte.

Somos conscientes en esta Comisión del nivel de dotación de infraestructuras que tiene nuestro país. Y, también de las actuaciones, especialmente en ferrocarril, que tenemos que completar.

Pero el gran reto que tenemos ahora en la política de transporte es conseguir un mayor grado de intermodalidad, de forma que, tanto para mover personas, como mercancías, tengamos la mejor combinación de los medios de transporte más eficientes.

Por ello, desde mi primer día al frente del Ministerio, marqué dos principios que han guiado mi política a lo largo de los dos últimos años.

- Prioridad al ferrocarril, medio al que le hemos dedicado el 60% del presupuesto de este año.

- Y apuesta por un reequilibrio modal, donde la compatibilización de los distintos medios de transporte deje de ser una teoría, y pase a ser una realidad.

El ferrocarril es un medio de transporte eficiente y sostenible, acorde con el nuevo modelo de crecimiento económico que estamos impulsando. Ahora, el objetivo es conseguir que también sea competitivo.

Para ello, hemos actuado en tres campos:

- Impulso del transporte de mercancías por ferrocarril
- Extensión de la Alta Velocidad
- Y refuerzo de las redes de Cercanías.

Hemos consensuado con las Comunidades Autónomas una red básica de ferrocarril que unirá los principales nodos logísticos del país. Una red, sobre la

que ya hemos empezado a actuar, con el fin de ajustar la infraestructura a las demandas que exige este tipo de transporte.

Y que, junto a la entrada de nuevos operadores, nos permitirá pasar de la actual cuota modal del 4%, a una cuota en torno al 10%, en 2020.

Duplicando el papel que, a día de hoy, representa el transporte de mercancías por ferrocarril, dentro del conjunto del transporte terrestre. Consiguiendo reducir así, en casi un 70%, el coste energético de cada tonelada transportada.

Lo que representaría un ahorro medio anual de más de 160 millones de euros. Y evitará lanzar a la atmósfera en torno a 525.000 toneladas de CO2 al año.

Entre las reformas que estamos impulsando para ganar competitividad, se incluye la de RENFE Mercancías.

El próximo mes de junio vamos a constituir 4 filiales comercializadoras de RENFE Mercancías por unidades de negocio: Intermodal, Automóviles, Siderúrgica y multiproducto.

Estas 4 filiales serán, en una primera fase, 100% públicas.

En una segunda fase, estarán abiertas a la entrada de capital privado, que ya ha mostrado interés en participar en estas filiales.

Dentro del objetivo de implicar a los principales sectores productivos, en el Plan de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías, la pasada semana firmamos un protocolo de colaboración con la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

Que permitirá, que, en 2020, uno de cada dos vehículos fabricados en nuestras plantas, sea transportado por ferrocarril. Y en las próximas semanas firmaré otro protocolo con la asociación que representa a la industria Petro-Química de nuestro país.

Además, el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril permitirá potenciar y reforzar la actividad de nuestros puertos.

Un sector, el portuario, que en 2010 ha experimentado claros síntomas de recuperación, registrando un incremento medio del transporte general de mercancías, cercano al 5%.

Tendencia que se mantiene a lo largo de los primeros meses de este año. Un claro ejemplo del transporte en cadena, son las Autopistas del Mar.

La conexión marítima Gijón – Nantes Saint Nazaire, esta superando todas las previsiones.

Desde su puesta en servicio el pasado mes de septiembre, más de 7.000 vehículos, han recurrido a este medio de transporte.

Lo que supone un ahorro económico de más del 50% para los transportistas que deciden hacer el viaje en barco, en vez de recurrir a la carretera.

Y un ahorro energético que se estima próximo a 12 millones de euros al año.

La pasada semana Sim Kallas, Comisario de Transportes de la Unión Europea, presentó el Libro Blanco del Transporte 2011.

En él se proponen medidas, como que en 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia, a partir de 300 kilómetros, se realice por ferrocarril.

Hoy, España ya dispone de la red de Alta Velocidad más extensa de Europa. Permitiendo que las conexiones con 24 ciudades, que representan el 51% de la población de nuestro país, se puedan realizar a través de AVE.

El modo de transporte terrestre más eficiente energéticamente. Concretamente, 5 o 6 veces más eficiente que el automóvil o el avión.

Y que evita, por ejemplo, tras la entrada de la Alta Velocidad a Cuenca, Albacete y Valencia, la emisión de más de 120.000 toneladas de CO2 al año.

Lo equivalente al consumo doméstico eléctrico de una ciudad de 400.000 habitantes, como Albacete y Alicante juntas.

Cifras de eficiencia energética que se irán incrementando, a medida que vayan entrando en servicio las nuevas líneas de Alta Velocidad que estamos construyendo.

Además de la Alta Velocidad, el otro gran protagonista del transporte ferroviario de pasajeros, es nuestra red de Cercanías, que mueve cada año a más de 400 millones de viajeros.

Una vez finalizados los planes que estamos desarrollando, se incrementará el número de usuarios, hasta una cifra cercana a los 730 millones al año.

Lo que evitará, que cerca de 5 millones de vehículos circulen, todos los días, por las principales ciudades del país.

El impulso al ferrocarril en todas sus vertientes; Alta Velocidad, Cercanías y Mercancías, además de dinamizar nuestra red de transportes, haciéndola más competitiva, nos va a permitir un ahorro energético de 8.600 millones de euros, de aquí a 2020.

Pero, como comentaba al principio de mi intervención, también la vivienda tiene un peso significativo dentro del mapa energético de nuestro país.

El sector residencial, representa el 17% de la energía total consumida. Por tanto, es importante impulsar medidas que apuesten por un consumo más eficiente.

Para ello, recurriremos a dos ejes prioritarios de actuación:

Por un lado el desarrollo de un nuevo marco normativo que, a través de La Ley de Calidad y Sostenibilidad del Medio Urbano, que llevaré próximamente al Consejo de Ministros, siente las bases de un modelo de ciudad más eficiente.

Y, por otro, el impulso estructural a la rehabilitación, reflejado en el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012, que permitirá actuar sobre casi 200.000 viviendas, entre este año y el que viene.

Actuaciones que implementaremos con las medidas operativas, que a continuación paso a detallarles.

MEDIDAS OPERATIVAS

El *"Plan de Ahorro, Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones, en el transporte y la Vivienda"* recoge 100 medidas operativas.

71 son de nueva implantación, y 29 restantes, ya en vigor, reforzadas.

Se trata de medidas claramente definidas, estructuradas, acotadas, y valoradas que abarcan la totalidad de campos en los que tiene competencias el Ministerio de Fomento.

Y que, nos permitirán ahorrar 2.589 millones de euros, en el periodo 2011-2020.

Un ahorro que ya en estos dos primeros años 2011-2012 supondrá 323 millones de euros.

Un ahorro económico, que también tiene un beneficio medioambiental. Lograremos reducir las emisiones de 5,6 millones de toneladas de CO2 en los próximos 10 años. Un beneficio que redunda en todos.

Las dificultades económicas, no pueden ser una excusa para no luchar con determinación contra el cambio climático.

Estas 100 medidas operativas tienen un coste económico de 805 millones de euros. Un coste muy inferior a los 2.589 millones de euros que se va a ahorrar nuestro país en la factura energética.

La mejor energía es la que se consigue ahorrar. Este el gran reto que tienen todos los países del mundo: Conseguir movernos igual, calentar nuestras casas igual y producir riqueza igual, consumiendo menos energía.

No voy a entrar a detallar cada una de las 100 medidas, aunque comentaré los aspectos más generales de las mismas. Hemos planteado una primera batería de medidas de sensibilización.

Es necesario que todos seamos conscientes, de que la eficiencia energética, es una necesidad, no un deseo.

La puesta en marcha de planes, que consoliden y den a conocer las posibilidades y resultados que aportan la utilización de nuevas prácticas, son capitales para poder avanzar en el campo de la eficiencia.

Planteamos también nuevas medidas operativas que, aplicadas en el campo de la obra pública, el transporte, y la vivienda, reducirán nuestro gasto energético, mejorando a la vez la calidad de nuestro medioambiente.

Basándonos en tres principios:

En primer lugar, la racionalización del consumo energético.

Ajustando mejor la iluminación de carreteras y edificios públicos a las franjas horarias en cada época del año.

Así como acomodando la intensidad lumínica a las verdaderas necesidades de cada zona, ya sean carreteras, estaciones de ferrocarril, o aeropuertos.

En segundo lugar, la incorporación de tecnologías más eficientes en nuestra red de transportes y en nuestro parque de viviendas.

La implantación del LED en los túneles de la Red de Carreteras del Estado, nos permitirá reducir la factura eléctrica en casi en 2,2 Millones de Euros al año, a partir del año 2014.

A lo que habrá que sumar los ahorros producidos por la instalación de reductores de flujo y el ahorro económico de agrupar los contratos de suministro eléctrico.

Así, la factura de la luz de nuestras carreteras se reducirá en un total de 121 millones de euros hasta 2020.
También, cabe destacar las medidas implantadas por RENFE:

- Utilizar trenes más eficientes energéticamente,
- Cambio progresivo de la fuente de consumo energético, pasando del diesel a la electricidad.
- Establecimiento de subestaciones reversibles, que podrán devolver la energía del proceso del frenado de los trenes a la red general.
- Y, la optimización en la contratación de suministro eléctrico.

Estas medidas, posibilitarán que en el periodo 2011-2020, RENFE pueda reducir su factura energética en 300 millones de euros, con inversiones de 44 millones de euros, obteniendo un ahorro neto de 256 millones.

También, en materia aeroportuaria, el sistema EGNOS, permitirá un uso más eficiente del sistema GPS, estableciendo rutas más directas para nuestros aviones, con las que las compañías aéreas ahorraran casi 2,5 millones de euros al año.

Y, en materia de Vivienda, vamos a reforzar las medidas que ya estamos aplicando de incentivo a la rehabilitación energética.

Lo haremos por el lado de la política de ayudas, por ejemplo primando más la rehabilitación energética en el Plan Renove, y por el lado normativo, con la revisión de la parte energética del Código Técnico de la Edificación.

Y, en tercer lugar, estamos apostando por las energías renovables en el campo de la vivienda y el transporte.

Una apuesta del Gobierno, que a pesar de haber sido criticada a lo largo de los últimos años, los acontecimientos que actualmente se están viviendo en Japón, demuestran, que el camino que hemos seguido era el acertado.

La incorporación de la energía solar en nuestra red de carreteras y ferrocarriles, la eólica en algunos aeropuertos *(Como ya existe en el aeropuerto de Gran Canaria),* o la mareomotriz en los puertos; marcan un nuevo modelo energético y medioambiental, dentro de la política del Ministerio de Fomento.

La lucha contra el cambio climático y por una mayor eficiencia energética, es un reto de país, en el que todos debemos implicarnos.

Desde el ciudadano que deja el coche en casa para ir al trabajo en transporte público, pasando por el emprendedor que pone en marcha un plan de eficiencia energética en su empresa, hasta las administraciones que, por supuesto, también deben de actuar.

En este sentido, el Ministerio de Fomento ha demostrado su compromiso con esta causa. Lo pone de manifiesto el protagonismo que ha alcanzado la priorización del ferrocarril.

Nunca antes se había invertido tanto en este modo de transporte en este país: desde 2004, 50.000 millones de euros.

Se trata, por tanto, de una apuesta de país por el transporte más sostenible, que parte de una forma de entender como deben de moverse nuestros ciudadanos y sobre cómo deben transportarse nuestros bienes.

Y el *"Plan de Ahorro, Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones, en el transporte y la Vivienda"* que les acabo de detallar, constituye un importante paso en esa misma dirección.

No sólo porque con la aplicación de estas medidas estructurales y operativas vamos a:

- Reducir el consumo energético en 11.479 millones de euros de aquí a 2020.
- Evitar la emisión a la atmósfera de 36 millones de toneladas de CO2

Sino también, porque con esta combinación sistemática de medidas estructurales y operativas, resaltamos la importancia de una planificación global y transversal para reducir el consumo energético.

La energía está detrás de todas y cada una de las actividades humanas. Y, por tanto, detrás de cada actividad humana se esconde una oportunidad para ser más eficientes energéticamente.

Esta es la premisa sobre la que se asienta el Plan que hoy les he presentado.

REFORMAS ESTRUCTURALES EMPRENDIDAS EN EL TRANSPORTE AÉREO

Como decía al principio de la comparecencia estamos inmersos en importantes procesos de cambio. Y ocurre también lo mismo en el sector aéreo.

En los últimos años, dentro del marco europeo de liberalización, se ha consolidado un nuevo mercado más competitivo.

En este contexto, se han desarrollado nuevos modelos de negocio, como las compañías de bajo coste, que además, han contribuido a popularizar este tipo de transporte.

También se está produciendo un importante cambio en la gestión del espacio aéreo, con la progresiva implantación del Cielo Único Europeo.

Una internacionalización, que se está reflejando asimismo, en materia de seguridad, con la unificación de criterios y normas en este ámbito.

Ante este escenario, el Gobierno está actuando con determinación para ganar en competitividad y eficiencia.

Anticipándonos a los cambios. Preparando el futuro. Especialmente, en un sector clave para nuestra primera industria: el turismo.

3 de cada 4 turistas internacionales entran y salen de España vía aeropuerto. Y el turismo representa el 10% de nuestro PIB.

En este tiempo de cambio, el Gobierno está desarrollando el conjunto de reformas del sector más ambicioso en décadas. Unas reformas que ya están dando resultados.

Somos el único gran país de la Unión Europea que ha rebajado las tasas de ruta, un 7,8%, mientras que en los países de nuestro entorno las han subido entre un 3 y un 14%.

En 2010 el tráfico de pasajeros aumentó un 2,7%, y el tráfico de carga un 15%.

Y en lo que llevamos de 2011, ya hemos incrementado el número de pasajeros en un 5,5% y espero que, a final de año, podamos alcanzar los niveles record del año 2007.

De hecho, de cara al verano las previsiones de slots y la oferta de las compañías auguran una buena campaña.

Hasta el punto, que en alguno de los aeropuertos de Canarias, la previsión de slots para la temporada de verano ha aumentado hasta cerca de un 20%, con respecto a 2010.

Quiero llamar su atención, sobre el carácter de indicador adelantado de la situación económica, que tiene el sector aéreo.

Por tanto, estos datos, no son sólo positivos para el sector que nos ocupa y para el turismo, sino que asientan la confianza en la recuperación económica de nuestro país.

Además, las reformas que estamos llevando a cabo, han supuesto una mejora sustancial en la cuenta de resultados de AENA.

En 2010 hemos conseguido mejorar los resultados de AENA con respecto a 2009 en 196 millones de euros.

Esta notable mejora en los resultados económicos ha sido posible por un mejor comportamiento de los ingresos, por la importante disminución de los salarios del personal de control aéreo y por un riguroso cumplimiento del Plan de Austeridad.

De tal forma, que hemos conseguido adelantar su entrada en beneficios, desde el 2016 al 2013.

3 años antes de lo previsto, que pueden incluso llegar a 4 años, si se confirma la recuperación del tráfico aéreo.

Es decir, está a nuestro alcance que Aena pueda entrar en beneficios en 2012.

Y lo podemos conseguir, por las reformas que estamos llevando a cabo. Unas reformas estructurales que paso a exponer y que se están desarrollando en tres ámbitos:

- La seguridad,
- Los servicios de tránsito aéreo,
- Y, ahora especialmente, el nuevo modelo de gestión aeroportuaria.

SEGURIDAD AÉREA

En relación a la seguridad, en mi Comparecencia del 23 de septiembre de 2009 en esta Comisión, me comprometí a desarrollar un paquete de medidas legislativas.

En total, desde entonces hemos aprobado 1 Ley, 5 Reales Decretos y 2 órdenes ministeriales.

De todas ellas, destacan especialmente dos normas:

- El Real Decreto 629/2010 de 14 de Mayo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, y se modifica la composición de la Comisión.

- Y, la Ley 1/2011 de 5 de Marzo, por la que se establece el Programa de Seguridad Operacional para la aviación civil, y se modifica la Ley de Seguridad Aérea.

Asimismo, en la Comparecencia del 23 de septiembre de 2009, también manifesté mi voluntad de impulsar, a nivel europeo, diversas actuaciones relativas a la seguridad aérea durante la presidencia española de la Unión Europea.

Un trabajo que tuvo como resultado, que en octubre de 2010, se aprobara el Reglamento Comunitario 996/2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Tengo que señalar, que en materia de seguridad, España está entre los 6 mejores países de la Unión Europea, y entre los 20 mejores del mundo, según la auditoria de la OACI de agosto de 2010.

NAVEGACIÓN AÉREA

En referencia a los servicios de tránsito aéreo, ya en la Comparecencia de 12 de enero de 2010, anuncié que para aumentar la competitividad del sector era necesaria una reforma estructural de la navegación aérea.

Por ello, durante el año 2010, desarrollamos una intensa agenda legislativa dirigida a regular la prestación de servicios de transito aéreo, al tiempo que iniciamos el proceso de liberalización de estos servicios.

Con estos objetivos, el 5 de febrero de 2010, aprobamos en Consejo de Ministros el Real Decreto-Ley 1/2010 por el que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo.

Un Real Decreto-Ley que fue aprobado como Ley 9/2010 el 14 de abril, con el respaldo mayoritario del Parlamento.

Asimismo, el 23 de julio de 2010, aprobamos el Real Decreto 931/2010 que regula el procedimiento para certificar a nuevos proveedores del servicio de navegación aérea.

Después hicimos frente, con determinación, al sabotaje provocado por algunos profesionales del control aéreo.

Un sabotaje que tuvo su máxima expresión el 3 de diciembre, y que ocasionó el cierre de nuestro espacio aéreo.

A estos retos nos hemos enfrentado con firmeza, con la fuerza del Estado de Derecho, y con dialogo, tal como les di cuenta en mi comparecencia parlamentaria del 14 de diciembre.

Firmeza que seguimos aplicando con la tramitación, en estos momentos, de 451 expedientes sancionadores.

Y capacidad de dialogo que demostramos, en enero de 2011, al acordar la fórmula del laudo voluntario, y al admitir el árbitro que había propuesto el sindicato de controladores.

Dicho laudo fue dictado el 28 de febrero de este año, estableciendo, después de más de una década, un nuevo marco laboral para estos trabajadores. Un convenio colectivo que abre una nueva etapa de relaciones entre empresa y trabajadores, consolidando un futuro de estabilidad para AENA.

Por otra parte, el proceso de liberalización de los servicios de control de torre, avanza según lo planificado. El pasado 17 de marzo, finalizó el plazo de presentación de ofertas, a la que se han presentado 10 empresas.

A finales de esta misma semana comenzará la segunda fase del proceso, cuando se invite a las empresas que hayan pasado la fase 1, al cumplir los requisitos establecidos de solvencia técnica y económica.

En esta segunda fase, las empresas cuya documentación haya sido aprobada deberán presentar una oferta técnica de prestación del servicio y una valoración económica.

Además, deberán proporcionar también el certificado de habilitación de prestador de servicios de tránsito aéreo. En este momento, hay 8 empresas en proceso de certificación por parte de AESA. En la tercera fase, se procederá al proceso de selección final.

Estas fases 2 y 3 culminarán, en un plazo estimado de 5 meses, con la adjudicación de los 3 grupos de aeropuertos a los proveedores seleccionados.

Estas empresas, prestarán el servicio durante cinco años, prorrogables por uno más.

Los tres grupos, en los que se dividirán las 13 torres en el concurso, son:

- Lote 1: Alicante, Valencia, Ibiza y Sabadell;
- Lote 2: Sevilla, Jerez, Vigo, A Coruña, Melilla y Cuatro Vientos,
- Y lote 3: Lanzarote, Fuerteventura y La Palma.

La previsión es que los primeros proveedores, podrán estar prestando el servicio de control en estas torres, a principios de 2012. En total, para impulsar esta reforma de los servicios de navegación aérea, hemos aprobado:

- 3 Leyes,
- 2 Reales Decretos-Ley,
- 8 Reales Decretos,
- 7 órdenes ministeriales,
- Y una Resolución General de Trabajo para el Laudo de Controladores

Una intensa agenda legislativa que, sin duda, ha merecido la pena, y que ya está dando resultados. Porque con esta reforma, hemos logrado ya aumentar la productividad y la calidad del servicio, al tiempo que rebajamos los costes en más de 350 millones de euros.

Un ahorro, que nos ha permitido reducir las tasas de navegación aérea un 7,8%, mientras los países de nuestro entorno las han subido.

Además, en el año 2012 podremos doblar esta rebaja.

Por el ahorro añadido que supondrá el impacto de la liberalización de las torres y el nuevo convenio de los controladores, en la cuenta de resultados de AENA Navegación.

NUEVO MODELO AEROPORTUARIO

Por otra parte, esta reforma de los servicios de navegación aérea, ha sido un paso imprescindible para poder encarar ahora la implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria.

Tal y como les trasladé en mi Comparecencia del 12 de enero de 2010, este nuevo modelo de gestión es una pieza clave para asegurar la competitividad del transporte aéreo.

Las compañías aéreas han transformado su modelo de gestión, con importantes cambios corporativos, privatizaciones y fusiones.

Esta diversificación y especialización del mercado de operadores aéreos se ha traducido, a su vez, en una diversificación de las demandas a los operadores aeroportuarios.

Que, a su vez, son también reflejo de las demandas de los propios pasajeros.

En este contexto, si los operadores aeroportuarios quieren seguir siendo competitivos, deben de adecuar su oferta a esta multiplicación y diversificación de las demandas de sus clientes; es decir, de pasajeros y compañías.

Ante este nuevo escenario, el Gobierno tiene la determinación, de fortalecer nuestra red de aeropuertos, modernizando sus estructuras de gestión.

Con el nuevo modelo aeroportuario tenemos como principales metas:

- Ganar en competitividad en un entorno cada vez más exigente.

- Potenciar una gestión más autónoma y más flexible, para mejorar la capacidad de respuesta de cada aeropuerto, teniendo en cuenta los entornos locales.

- Impulsar el liderazgo internacional de AENA como operador aeroportuario.

- Garantizar la titularidad pública y la sostenibilidad económica de la red.

- Y garantizar los derechos de los trabajadores.

En base a estas premisas, hemos ido cumpliendo el calendario previsto.

Así, el 3 de Diciembre de 2010, publicamos el Real Decreto-Ley 13/2010 de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras, en que se recoge la modernización del sistema aeroportuario.

Entre otras cosas este Real Decreto establece:

- La separación de "AENA Navegación", de la gestión aeroportuaria, y la creación de la Sociedad Anónima Estatal "AENA Aeropuertos, S.A.".

- Que la gestión de los aeropuertos puede ser:
    - Con una gestión directa de Aena Aeropuertos S.A.
    - Con una gestión individualizada de los aeropuertos a través de la creación de sociedades filiales.
    - O a través de concesiones.

En aplicación de este Real Decreto, el 25 de febrero, el Consejo de Ministros autorizó la creación de la Sociedad pública "AENA Aeropuertos S.A.".

Asimismo, el pasado 5 de marzo publicamos la Ley 1/2011, que recoge la nueva regulación de ingresos de los gestores aeroportuarios.

Esta norma refuerza la capacidad de gestión individualizada y flexibiliza las posibilidades del gestor para adecuarse al mercado, siempre dentro del marco de la Directiva Europea de tasas aeroportuarias.

En conclusión, una mejora más de la capacidad de competir de nuestros aeropuertos.

Al mismo tiempo, el 25 de marzo llegamos a un acuerdo con los trabajadores de AENA, que garantiza su empleo y sus condiciones laborales dentro del nuevo modelo.

Quiero reconocer en esta Cámara la capacidad de diálogo y acuerdo de los trabajadores. Desde el principio, la voluntad de AENA y del Ministerio de Fomento, ha sido garantizar sus derechos.

Y con este acuerdo, además de fomentar el empleo, hemos blindado uno de los mayores activos de la empresa: sus trabajadores

Porque los profesionales de AENA, además de ser un ejemplo de eficiencia en su sector, han contribuido considerablemente a que la empresa sea el primer operador aeroportuario del mundo.

En 2010 AENA fue el primer gestor mundial en número de pasajeros, con casi 200 millones *(193 millones).*

Sus dos principales aeropuertos, Madrid y Barcelona, se encuentran entre los 10 más importantes de Europa, tanto en pasajeros como en operaciones.

Además de la red nacional de 47 aeropuertos y 2 helipuertos, en otros países AENA opera 15 aeropuertos, y está presente en la gestión de otros 13.

AENA es, por tanto, una compañía líder en su sector a nivel global. Y guarda un importante valor estratégico para nuestro país, tanto por su relevancia para el sector turístico, como por su papel dinamizador de la economía.

Así como por su función de conexión con las islas. Somos muy conscientes de ello. Por eso, estamos llevando a cabo este proceso con todo el rigor, paso a paso, con la máxima transparencia, abiertos al dialogo, y garantizando la paz social.

Porque el principal objetivo del Gobierno, es reforzar la competitividad de nuestro sistema aeroportuario, y salvaguardar el interés general.

Las reformas que hemos puesto en marcha están dando sus frutos, y consolidando el valor de una compañía que ya es líder en su sector.

Y el nuevo modelo aeroportuario, va a suponer un incremento todavía mayor de su competitividad.

IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO AEROPORTUARIO

En este sentido, tras la autorización del Consejo de Ministros, AENA está procediendo a dar los pasos para la constitución de la Sociedad pública “Aena Aeropuertos S.A.”

Hemos previsto que esta sociedad, esté constituida e inscrita en el Registro Mercantil, antes del verano.

Con el objetivo de asegurar el máximo rigor y transparencia a lo largo de todo el proceso de desarrollo e implantación del nuevo modelo, AENA trabaja en estrecho contacto con el Consejo Consultivo de Privatización, y con la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Asimismo, AENA ya ha contratado un consultor operativo y un consultor estratégico, y, el pasado 22 de febrero se abrió el concurso público para contratar los servicios de un asesor jurídico, que trabajará en coordinación con la Abogacía General del Estado.

Todos estos pasos, nos servirán para avanzar en dos procesos claves para la implantación del nuevo modelo:

- El otorgamiento de las concesiones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

- El inicio del proceso de búsqueda de capital privado, de hasta un máximo de un 49%, del capital de AENA SA.

En relación a las concesiones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, una vez constituida la Sociedad pública "Aena Aeropuertos S.A." procederemos, durante el segundo semestre de 2011, a la creación de cuatro sociedades filiales, dos para cada uno de estos aeropuertos:

Una sociedad filial gestora del Contrato Concesional, y una Sociedad de Seguimiento de la concesión.

El esquema del otorgamiento de los contratos concesionales, se desarrolla de la siguiente forma:

En primer lugar, "AENA Aeropuertos SA" crea dos filiales, cuyo capital es íntegramente público.

Una filial a la que le otorga la concesión del aeropuerto de Madrid, y otra a la que le otorga la concesión del de Barcelona.

De esta manera, se posibilita que el actual Convenio Colectivo de AENA, siga vigente estos aeropuertos, garantizando así los derechos de los trabajadores.

En segundo lugar, también a lo largo del segundo semestre de 2011, "AENA Aeropuertos SA" licitará, mediante concurso público, un porcentaje mayoritario en dichas sociedades.

De esta manera, el socio privado se hará cargo íntegramente, de la gestión de la sociedad de la concesión.

Por otro lado, "AENA Aeropuertos S.A." continuará estando representada en las sociedades concesionarias, con el fin de que la compañía preserve su posición como operador líder en el mundo, al mantener su presencia en dos de los más importantes aeropuertos de Europa.

Por otra parte, constituiremos las Sociedades de Seguimiento, para que las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos tengan una presencia "determinante" en el seguimiento de la gestión de las mismas.

En este sentido, estas sociedades recogen también lo establecido en la Moción de fecha 8 de febrero, aprobada por el Congreso.

En relación al segundo punto, a la espera de tener los trabajos del Consultor Estratégico y el Valorador, barajamos varios escenarios para la entrada del capital privado en AENA Aeropuertos S.A.

Quiero dejar claro desde un principio, que el principal objetivo de esta fase no es recaudatorio.

Nuestra meta es maximizar el valor de los ingresos que obtengamos en cada momento, en función de la evolución del mercado.

Los porcentajes de la compañía que pongamos en el mercado en esta etapa, y los ritmos de colocación, serán aquellos que garanticen el máximo valor para la empresa.

Y por ello, Aena se está dotando de los instrumentos de consultoría y asesoramiento adecuados para tomar este tipo de decisiones.

De esta forma, teniendo en cuenta estas premisas, barajamos, como digo, varios escenarios:

Desde la colocación de un determinado porcentaje a inversores institucionales, como, por ejemplo, fondos internacionales de inversión en infraestructuras….

Hasta una posible salida a bolsa, si las condiciones del mercado y de la compañía, así lo aconsejan.

Se trata de que la entrada de la participación privada se produzca maximizando, en cada momento, el interés general.

Y por ello, los pasos de este proceso requieren el máximo rigor, así como una cierta flexibilidad en su concreción y desarrollo.

Por último, hemos tomado medidas para asegurar la sostenibilidad económica de la red.

En este sentido, tengo que decir que la creación de las sociedades concesionarias, lejos de lo que algunos piensan, son la garantía de la sostenibilidad de la red a medio y largo plazo.

Porque los cánones que ingrese “AENA Aeropuertos SA” de los aeropuertos concesionados, se utilizaran para equilibrar las cuentas de resultados de los aeropuertos que gestione la sociedad.

En definitiva, estamos impulsando el nuevo modelo aeroportuario con la máxima transparencia y atendiendo hasta el más mínimo detalle.

Somos conscientes, en todo momento, del valor de AENA como empresa líder en el mundo, y de su valor estratégico para nuestro país.

Por eso mismo, estamos desarrollando este proceso con diligencia y cuidado, paso a paso, sin estridencias, asegurando siempre el interés general.

En nombre de dicho interés general, hay que identificar el mejor momento para tratar de que la incorporación del sector privado, contribuya:

- Tanto a una gestión más competitiva, con la inclusión de nuevos elementos,

- Como a mejorar los activos de la empresa.

Hemos llevado a cabo una gran inversión en los últimos años, que ha hecho posible que tengamos algunas de las infraestructuras aeroportuarias más modernas del mundo.

El reto de estos próximos años es ser más competitivos globalmente, maximizando nuestra capacidad comercial. Y en este ámbito, la iniciativa privada, tiene mucho que aportar.

Al mismo tiempo, con los cánones de los aeropuertos concesionados, aseguramos la sostenibilidad económica de la red y su titularidad pública.

Además, el nuevo modelo flexibiliza la estructura en red, y asegura una gestión totalmente independiente en los aeropuertos concesionados.

Las reformas que estamos realizando, posibilitan que AENA encare este proceso con las máximas garantías. Permitiendo además que vaya a entrar en beneficios 3 ó 4 años antes de lo previsto. Adelantándonos a las previsiones establecidas.

Una buena marcha que se ve reflejada también en la mejora general de los resultados por aeropuerto, que haremos públicos, tal y como hicimos el año pasado.

Asimismo, hemos garantizado los derechos de los trabajadores, y en base al dialogo y al acuerdo estamos garantizando también la paz social, a lo largo de todo el proceso.

Porque, como vengo afirmando, el principal objetivo del Gobierno es salvaguardar el interés general, al tiempo que mejoramos la competitividad de nuestro sistema aeroportuario.

Espero que sus señorías también lo entiendan así, y sigan, por tanto, apoyando al gobierno en estas importantes reformas para nuestro país.

Reformas que están transformando el dinamismo dentro del nuestro sistema de transportes.

Reforzando nuestra posición de cara a los retos de futuro. Y sobre todo, potenciando el papel de nuestra economía, a través de un sistema de transportes más competitivo, más eficiente, y más sostenible.