



Integra a:



miembros de:



La Privatización de Aena es Inconstitucional.

Palma de Mallorca, 14 de marzo de 2011

El artículo 149.1.20 de la Constitución Española dicta que el Estado tiene competencia exclusiva sobre los aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves. Igual que la tiene en Defensa y Fuerzas Armadas (149.1.4) o Administración de Justicia (149.1.5). La calificación de «exclusividad» de una competencia estatal supone, pues, en primer término, el carácter necesario, permanente e intangible de la titularidad de la misma en el Estado¹. Por tanto, no se pueden transferir: los aeropuertos de interés general son materia exclusiva del Estado.

Para ello, Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre Calificación de Aeropuertos Civiles, fija los criterios básicos para limitar técnica y administrativamente la discrecionalidad con que se han de calificar los aeropuertos según se considere o no de interés general, y las formas posibles de gestión de los mismos. Veamos, pues, cuáles son las formas de gestión que se establecen, y para ello nos basta copiar el artículo tercero del citado RD2858/1981.

“Artículo tercero.- Los servicios enumerados en los puntos uno, dos y tres del artículo anterior se prestarán, en todo caso, directamente por la administración del estado:

El estado puede reservarse la gestión directa de los aeropuertos de interés general. La gestión será necesariamente directa del Estado en aquellos aeropuertos calificados de interés general en virtud de lo dispuesto en el número cuatro [puesto que son interés para la Defensa Nacional] del artículo primero del presente real decreto.

La gestión directa de un aeropuerto supone necesariamente la prestación por la administración del estado, además de los servicios a que se hace referencia en el párrafo primero de este artículo, de aquellos otros comprendidos en el punto cuatro del artículo anterior.”

Y cuáles son esos puntos:

“**Uno.** Los servicios aeronáuticos que integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea y formando parte de esta infraestructura, sirven para el control del espacio aéreo y que dependen directamente de la subsecretaría de aviación civil, de acuerdo con el real decreto-ley doce/mil novecientos setenta y ocho, de veintisiete de abril.

Dos. Los servicios aeronáuticos que sirven para instrumentar la ordenación del tránsito y la ordenación del transporte aéreo que dependen asimismo directamente de la subsecretaría de aviación civil.

Tres. Todos los demás servicios aeroportuarios estatales como los aduaneros, de policía, correos, seguridad exterior e interior y cualesquiera otros que, por su naturaleza y función están encomendados a autoridad pública no aeronáutica.

Cuatro. Aquellos otros servicios que, no siendo estrictamente aeronáuticos puedan tener incidencia en ellos y que, por el volumen del tráfico del aeropuerto de que se trate, se declaren imprescindibles para su buen funcionamiento .

Cinco. Las actividades no comprendidas en los números anteriores que se realicen en el recinto aeroportuario y que tengan trascendencia para la explotación económica del aeropuerto.”

1. Revista Española de Derecho Constitucional. Año 2. Núm 5. Mayo-Agosto 1982. La Significación de las Competencias Exclusivas del Estado en el Sistema Autonómico. Eduardo García de Enterría

Esto supone que todo el personal de Operaciones (Técnicos de Operaciones Aéreas, Señaleros y Bomberos) entraría en ese punto "dos". Y el resto de trabajadores de Aena de aeropuertos, entra en el "cuatro". Por tanto, todo este personal debe pertenecer a la Administración del Estado. O sea, todos los trabajadores de Aena en los Aeropuertos de interés general (todos ellos) deben seguir siendo Empleados Públicos.

ENTONCES ¿QUÉ PUEDE SER PRIVADO EN UN AEROPUERTO DE INTERÉS GENERAL?

"Artículo cuarto.-La reserva de la gestión directa por parte del estado no es obstáculo para que en todo caso el titular dominical del recinto aeroportuario de que se trate pueda ejecutar por si o por otras personas aquellas actividades de entre las comprendidas en el número cinco del artículo segundo que se determinen al autorizarse , por la oportuna resolución de la subsecretaria de aviación civil , la apertura al tráfico del aeropuerto o con posterioridad a petición del interesado.

En los recintos aeroportuarios titularidad del estado la prestación de las actividades a que se refiere el punto cinco del artículo segundo se realizara en las formas establecidas en la legislación vigente."

Esto es según el Abogado del Estado: actividades de explotación de la superficie del aeropuerto (que pueden ser también muy variadas, y abarcan principalmente a los establecimientos de carácter comercial que puedan instalarse en el recinto)

PERO, ¿QUÉ IMPIDE CAMBIAR LA LEY?

Ciertamente nada, un Real Decreto es fácil de cambiar. Creo que la Constitución no tanto. En cualquier caso cabe recordar la *sentencia 68/1948 del Tribunal Constitucional* sobre el conflicto de competencia planteado por la *Generalitat de Catalunya*. Y es que el *Estatut de Catalunya* (como la gran mayoría -si no todos) en su artículo 11.8, se atribuye competencia ejecutiva de los "aeródromos con calificación de interés general cuando el Estado no se reserve la gestión directa".

En este sentido expone el fundamento sexto de la sentencia que únicamente "en lo que atañe a las actividades del último (quinto [actividad comercial, según hemos visto]) grupo, cabe que el Estado no se reserve su gestión directa, al no incidir sobre el ejercicio de funciones de soberanía, y de derecho". Y también en su fundamento quinto: "hemos de interpretarla [la gestión por parte de la Generalitat] dentro del marco de la Constitución en la línea de lo que establece su artículo 147.2.d), entendiéndolo que se refiere sólo a los servicios cuya gestión no se haya reservado el Estado".

Es decir, que en opinión del Tribunal Constitucional la no reserva de gestión directa de los puntos uno al cuatro citados en el RD2858/1981 no es posible puesto que inciden en la Soberanía del Estado. En contradicción a esto, en el inconstitucional caso que estos servicios se dejaran de ejercer por el Estado entrarían (sólo los servicios) dentro del ámbito competencial de las Comunidades Autónomas.

Por ultimo, un apunte: Pone el Abogado del Estado de relieve como el órgano competente en materia aeronáutica y aeroportuaria es siempre el Ministerio de Defensa, siquiera actúe desde el Real Decreto-ley de 1978 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones [ahora de Fomento] como delegado del Ejército del Aire, en tiempos de paz, para el control de la circulación aérea general, y algunas funciones sean ejercidas conjuntamente por los Ministerios militar y civil, revelándose en ello el alto interés de los aeropuertos para la defensa nacional. Así lo reconoce el fundamento primero: "y el uso por la Constitución de la locución <aeropuertos de interés general> permite al legislador estatal incluir en ésta, en la disposición transitoria del Real Decreto, a todos los que hasta este momento eran aeropuertos públicos y en función de criterios que no dejen lugar a dudas sobre el interés general del aeropuerto, por cuanto pueden reducirse a la significación que todos ellos tienen para la defensa nacional".

Obviando la Constitución, la Soberanía, la Defensa Nacional, el Interés General... el Gobierno dona todo el patrimonio Aeroportuario propiedad del Estado, y además renuncia a su gestión. No, no para cederlo a las Comunidades (por supuesto que no, para eso hay que modificar la Constitución), sino para dárselo a empresas privadas. ¡Toma ya!