

XXIII JORNADAS, CURACAO (ANTILLAS HOLANDESAS), 1993

CONCLUSIONES

- 1.- Las reglas de competencia de Tratado constitutivo de la CEE, han ampliado su campo de aplicación, abarcando mercados interiores de los Estados miembros, y a sus relaciones con terceros países. El concepto de mercado único, implica la idea de unidad de negociadora.
- 2.- La firme decisión de la Comisión de intervenir y negociar directamente, siempre que sea posible, los acuerdos bilaterales que quieran suscribir los Estados miembros con terceros países, abren un nuevo ámbito a este tipo de tratados, fundamentales hasta ahora en el desarrollo de la aviación comercial.
- 3.- Dentro del contexto europeo, la política de globalidad del transporte, es asumida como solución a los problemas económicos, y representa además, la posibilidad de incorporar nuevos elementos al mercado y optimizar los que hasta ahora, como era el caso de las infraestructuras, eran elementos inactivos del mercado.
- 4.- Los aeropuertos y la terminales intermodales deben ser piezas fundamentales en las nuevas redes de comunicación, ubicándose de forma coherente y complementaria, y no de forma subsidiaria.
- 5.- Las infraestructuras y principalmente los aeropuertos deben ser objeto de planes Directores, susceptibles de evolución y comprensivos de todo los elementos interiores y exteriores que permitan una perfecta comunicación y el desarrollo de actividades inducidas por la propia existencia o actividad aeroportuaria.
Por ello, deben darse la mayor colaboración y coordinación entre las Autoridades estatales, regionales, municipales y Aviación civil (por supuesto también aeroportuaria), implicadas o afectadas por el sector o la actividad, a fin de armonizar la ubicación, utilización y desarrollo de las infraestructuras con el medio ambiente, los planes urbanísticos y necesidades sociales.
- 6.- Los aeropuertos deben ser elementos activos del mercado del transporte aéreo. A estos efectos, los criterios a seguir son los de autofinanciación, rentabilidad y adopción de aquellas políticas de deverdificación de actividad, que sin perjuicio de su actividad especializada, proporcionen los oportunos recursos.
- 7.-El espacio aéreo, debe ser objeto de un nuevo planteamiento y distribución, readecuando, limitando o en su caso suprimiendo en lo posible su utilización por fines militares, lo cual produciría una mayor disponibilidad del medio a fin de conseguir evitar la saturación actual y un reparto más equitativo.
- 8.-La compañías aéreas deberán tener una participación más lógica y coherente en los aeropuertos a través de la asunción coordinada y responsable de funciones de

comunicación , que deben tender a su unificación ; coordinación entre compañías en servicios de atención a las aeronaves y pasajeros tendente a reducir costos operacionales; colaboración en establecimiento de los SLOTS de tráfico y horarios aeroportuarios , así como en la determinación y reparto de las franjas horarias y horas punta, con criterios de optimización y no discriminación.

9.- Estableciendo de una armonización tarifaria en los sistemas intermodales, a fin de evitar los graves desajustes existentes, y fomentar la utilización de los mismos.

10.- Adopción de las medidas normativas oportunas a fin de favorecer la incorporación y participación de instituciones y en su caso empresas, a los Entes gestores y explotadores de los aeropuertos; cuya consecuencia inmediata seria la de disminuir la aportación de dinero publico y la inversión del Estado en la construccuib y mantenimiento de las infraestructuras.