

Segundas asambleas y conferencias mundial y europea de AACI

Entre los días 9 y 13 de noviembre último se celebraron en el Palacio de Congresos de Madrid las Segundas Asambleas Mundial y Europea de Airports Association Council International (AACI).

La AACI es la organización de aeropuertos a escala mundial, de la que dependen más de 400 aeropuertos, con un tráfico global superior a los 2.000 millones de pasajeros y 32 millones de toneladas de carga. En esta organización, España está representada por el ente público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (AENA), que es la organización encargada de la gestión de los 40 aeropuertos de que disponemos, con un tráfico total de 75 millones de pasajeros al año. Los objetivos de AACI son: desarrollar el apoyo mutuo entre los aeropuertos civiles de todo el mundo; definir y adoptar posiciones y métodos recomendados de interés común para los aeropuertos miembros; formular políticas con vistas a estrechar la cooperación entre los principales implicados en la industria aeronáutica, con el fin de promover un sistema de transporte aéreo seguro y eficaz, promover sistemas avanzados de gestión aeroportuaria y facilitar el intercambio de información entre las distintas esferas. Tiene un total de 386 miembros correspondientes a 123 países y territorios, miembros que están agrupados en seis regiones: África, Asia, Europa, América latina y Caribe, América del Norte y Pacífico.

La autoridad suprema de la AACI es la Asamblea General, pero la supervisión la lleva un Comité de 28 miembros, entre los que son elegidos siete que componen el Comité Ejecutivo, cuya tarea consiste en formular recomendaciones sobre la política a

seguir, comprobar que se aplican las decisiones tomadas por el Comité de los 28 y promover desarrollos aeronáuticos y cuidar que sean aplicados.

La sede central de la AACI está en el aeropuerto de Ginebra y las regionales están ubicadas en Nueva Delhi, Bruselas, Caracas, Washington DC y Honolulu. De momento, la región africana no tiene sede.

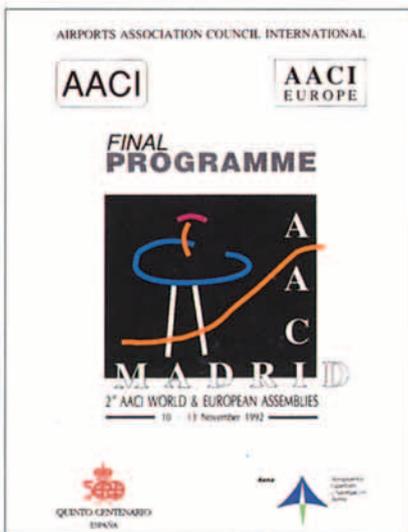
Dentro de la AACI existen cinco Comités, que son los encargados de formular las políticas aeroportuarias dentro de sus áreas de competencia. Estas son: Técnica y Seguridad, Medio ambiente, Economía, Seguridad de Aeropuertos y Facilidades.

AACI colabora con numerosas organizaciones internacionales, particularmente con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otras agencias de Naciones Unidas. Asimismo colabora muy estrechamente con la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), manteniendo contactos regulares con la Federación Internacional de Aso-

ciaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), con la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tráfico Aéreo (IFATCA), con la Cámara Internacional de Comercio (ICC), con el Consejo Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y con muchas otras organizaciones mundiales, tal como el Grupo Internacional de Trabajo de las Industrias (IIWG).

La AACI está constantemente luchando para defender a los usuarios. Insiste cerca de los Gobiernos para aumentar la seguridad del vuelo, vela para que se den mayores facilidades a los que utilicen el transporte aéreo, urge para que se tomen las medidas adecuadas para proteger al medio ambiente, estudia la forma de reducir las congestiones en los aeropuertos y promueve la automatización de los mismos.

El título del congreso mundial fue "Los aeropuertos, puerta hacia el mundo de los viajes". Por ello estuvo centrado fundamentalmente en la utilización del transporte aéreo en el Tu-





rismo. Los diferentes oradores trataron varios aspectos del tema, tomando la palabra autoridades y expertos en la cuestión, como el Secretario General de la Organización Mundial del Turismo, el Secretario de Estado británico para los viajes, el Director General del Club Mediterráneo, un alto directivo de la IATA y el Presidente del Ente Público español AENA. Clausuró las intervenciones el Ministro indio de Aviación Civil y Turismo. Todos ellos hicieron hincapié en que, a pesar de la crisis económica mundial, cada vez hay más turismo e incluso se prevén cifras espectaculares para el próximo siglo.

A continuación se celebró una mesa redonda en la que destacó la actitud altamente crítica y escéptica del conocido periodista internacional Roger Collis, del "International Herald Tribune", que destacó que hay aeropuertos que deben evitarse, y otros, como por ejemplo el de Schiphol, en Holanda, que son muy agradables, pese a que, según dijo, tuvo en él cierta aventura desagradable.

En reuniones reservadas para miembros regulares de AACI, se celebraron varias sesiones de su Asamblea General bajo la presidencia de su Presidente, en las que se debatieron ampliamente varias cuestiones que ya habían sido tratadas en reuniones anteriores por el Comité de Gobierno. Entre estas cuestiones estaba la aprobación del presupuesto de la AACI,

modificaciones de su estructura, informes sobre las actividades de las regiones, actividades de los diferentes Comités de la AACI y la adopción de un Manual de Política de la AACI.

El martes 10 de noviembre se inauguró, dentro del mismo Palacio de Congresos, una exposición con bastantes participantes de empresas e industrias relacionadas con los aeropuertos y los transportes aéreos. Esta exposición se clausuró el viernes 13, estando siempre muy concurrido el stand de Malta, país en el que se organizará la Tercera Asamblea de AACI Europa, el año que viene. La Tercera Asamblea Mundial tendrá lugar en la India.

El jueves 12 de noviembre y a continuación de la clausura de la Reunión Mundial, empezó el Congreso Europeo, con el lema "Evolución del estatuto corporativo de los aeropuertos en Europa", tema muy interesante y de gran actualidad, ya que muchos aeropuertos europeos han pasado de ser estatales a privados. En España tenemos un ejemplo con la constitución de AENA, empresa que debe funcionar con sus recursos, cuando en la situación anterior, los aeropuertos dependían de la Administración y de los Presupuestos Generales del Estado.

El Congreso empezó con una sesión inaugural en la que, después de los discursos de bienvenida del Presidente de la AACI de Europa y del Director General de Aeropuertos españoles, hubo una presentación en vídeo sobre la experiencia de Malta. A continuación empezó la primera sesión



de trabajo que versó sobre la propiedad de los aeropuertos. Se presentó el caso de la BAA plc británica que, desde su privatización en julio de 1987, explota a través de sus filiales siete aeropuertos en el Reino Unido, entre ellos el de Heathrow, considerado desde hace bastante tiempo como el mayor aeropuerto internacional del mundo.

Se presentaron unos resultados extraordinarios; sin embargo, en el debate que tuvo lugar a continuación, se explicó que no era así. También se presentó el caso del aeropuerto de Birmingham, con su sociedad Eurohub Limited, que parece ser obtiene unos resultados interesantes. Otro caso fue el del aeropuerto Bruxelles-National, que tiene una explotación mixta, estatal y privada. La explotación de ese aeropuerto está actualmente encargada a una sociedad de derecho privado, en lo que se refiere al terminal para los pasajeros, y en lo que se refiere a los otros aspectos, a la Administración de las Vías Aéreas. Esta

última, que por cierto es accionista casi mayoritaria de dicha sociedad privada, está además encargada del control aéreo en todos los aeropuertos belgas y en el espacio inferior sobre el Reino de Bélgica, situación que da lugar a un funcionamiento más transparente.

En la segunda sesión de trabajo de AACI Europa se abordó el tema de la financiación de los aeropuertos. Primero se expuso el caso del aeropuerto de Viena, que se financia con emisiones públicas, hasta ahora parece que con resultados óptimos. El caso del aeropuerto irlandés de Shannon, que es el último del Oeste de Europa y por el que pasa gran parte del tráfico con América del Norte, con 900.000 pasajeros terminales y 800.000 de tránsito. Para su administración se creó la compañía "Aer Rianta", cuyo único propietario es el Estado irlandés, y que además de Shannon, está encargada de los aeropuertos de Dublin y Cork, actualmente dirige los de Varsovia y Bahrein. Además dirige las

tiendas libres de impuestos de los aeropuertos de Moscú, San Petersburgo, Kiev, Bahrein, Budapest y Karachi. A pesar de los excelentes resultados, para el futuro se están estudiando varias opciones, entre las que figura la privatización de algunas partes de la compañía. Otro caso presentado fue el modelo alemán, con un sistema "multi-central" de aeropuertos, en el que participan el Estado Central, los landers, los municipios y capital privado. Se presentaron algunos problemas debido a la reunificación germana y a la crisis del Golfo.

Se terminaron los actos con la Asamblea General de AACI Europa, en la que se debatieron temas de gran interés para los aeropuertos europeos, entre ellos, las tiendas libres de impuestos, los derechos de tráfico y las cargas aeroportuarias, con miras a la desaparición de las barreras aduaneras.

La organización, que fue responsable de AENA, fue francamente punto en el que coincidieron todos los Delegados. ■



Centro de Estudios de la Energía Solar

CONVOCATORIA DE BECAS

Para cursar, durante el año 1993-1994, y en régimen de enseñanza a distancia, los estudios conducentes a la obtención del Diploma de Proyectista-Instalador de Energía Solar (autorizado por el Ministerio de Educación y Ciencia, O.M. 26-III-82).

REQUISITOS:

Poseer unos conocimientos técnicos previos de grado medio, valorándose otros niveles.

Los aspirantes, para obtener los impresos de solicitud, deben dirigirse a CENSOLAR, (Avda. República Argentina, 1, 41011-SEVILLA), indicando sus circunstancias personales, situación económica y motivo por el que se interesan por el tema de la Energía Solar, antes del 30 de abril del presente año.