

## BASES DE UNA POLITICA REGIONAL DE TRANSPORTE AEREO

Manuel Ocaña Losa  
Doctor Ingeniero Aeronáutico

---

### I.- INTRODUCCION

Se elabora esta Ponencia para su inclusión en la IX Reunión de Estudios Regionales.

Pretende aportar una relación comentada de temas sobre los que un Gobierno Autónomo puede trabajar para elaborar su propia política de transporte aéreo.

### II.- EL AMBITO INTERNACIONAL

El tráfico aéreo regular está sujeto a una compleja trama jurídico-normativa internacional, consolidada en el convenio internacional de Chicago (1944) donde se crea la OACI, y que está suscrito en la actualidad por la mayoría de las naciones del mundo.

Con independencia de la labor constante técnica y jurídica que desarrolla OACI, y que queda reflejada en la actualización constante de sus 18 ANEXOS, la utilización comercial del espacio aéreo mundial quedó marcada en dicho convenio y definida en el posterior convenio de Bermudas que sirvió de ejemplo para regular las relaciones aéreas entre dos países.

Las circunstancias del momento, al final de la II Guerra Mundial, influyeron significativamente, prevaleciendo el criterio de soberanía comercial de cada Estado, sobre el más liberal defendido principalmente por los E.E.U.U.

Con esto se pretendía que cada nación obtuviese su propia cuota de participación en el mercado, por medio de su compañía nacional, repartiendo el tráfico entre cada dos países mediante conve--

nios bilaterales.

Se definieron entonces las llamadas 5 libertades del aire: 1º) sobrevolar; 2º) aterrizar; 3º) llevar pasaje o carga a un segundo país; 4º) tomar pasaje o carga en este segundo país y 5º) real<sup>u</sup>zar transportes entre segundos y terceros países.

Los países firmantes, (hoy cerca de 170) aprobaron las dos pri<sup>u</sup>meras, dejando la 3ª y 4ª sometida a los convenios bilaterales entre estados. Los derechos de 5ª considerados muy restrictivamente requerirían la aprobación de los 3ª países.

El tráfico entre dos países ha resultado repartido así al 50% (en oferta) entre las compañías de bandera de esos dos países, con muy ligeras diferencias en la práctica.

Las características de la oferta, rutas, financiación, horarios, tarifas, capacidad, etc., quedan fijadas en dichos convenios con las revisiones periódicas necesarias.

Para facilitar la coordinación entre compañías se creó años más tarde la IATA, en la que OACI delegó la fijación de tarifas internacionales pero dejando la autorización definitiva de estas a los Gobiernos respectivos.

Una o dos veces al año la IATA se reúne para fijar las tarifas de los tres grandes mercados, y a la vuelta de dicha reunión la compañía de bandera, en representación propia, y en la de las compañías que operan con esa nación, solicitan al Gobierno la aprobación de los paquetes tarifarios.

El tráfico aéreo no regular, aunque sujeto a la normativa OACI raramente se incluye en los convenios bilaterales, estando sujeto cada vuelo, o serie de vuelos a la aprobación discrecional del Gobierno receptor, que puede en ocasiones conceder los llamados derechos de tráfico con criterios limitativos en defensa de los intereses de sus empresas de transporte aéreo.

Normalmente los criterios son diferenciales respecto a las compañías solicitantes, en función de la situación de los mercados, y del conjunto de intereses en los que incide el vuelo.

Los intentos de normalización internacional del tema han sido abundantes pero de escaso éxito.

El Convenio Multilateral Europeo de París consiguió un cierto grado de liberalización en los tráficos de 3ª y 4ª, requiriendo abundantes revisiones posteriores en el marco de la CEAC.

España como firmante de dicho acuerdo redactó un Reglamento (no en el sentido estrictamente administrativo) que marcaba unas directrices ampliamente liberales para la concesión de derechos de tráfico.

Esta liberalidad si bien permitió el desarrollo turístico español, no favoreció el crecimiento de las empresas de transporte aéreo nacionales, situándolas en una cuota de participación en el mercado de tráfico no regular hacia/donde España de sólo un 16,5% en el año 82.

Para evaluar la importancia de este hecho indicaremos que el tráfico charter internacional alcanza a nivel mundial el 18% del total, pero a nivel europeo alcanza el 41% en pasajeros y el 55%

en pasajeros/km.

En el tráfico hacia/donde España alcanza casi el 70%, hasta el punto que algunas compañías europeas tienen programas hacia España que superan el 80% de sus vuelos.

Este mercado se mantiene al alza constante experimentando en el año 82 el mayor incremento (10%) de todos los mercados europeos (-8% en Yugoslavia e Italia).

En el tráfico regular la posición de IBERIA es buena ocupando el 2º puesto por pasajeros de las 20 compañías europeas.

### III.- EL AMBITO NACIONAL

El tráfico regular realizado por IBERIA y AVIACO requiere --- igualmente autorización gubernamental de acuerdo con la Ley de Navegación Aérea, hoy en trámite de remisión.

Estas compañías elaboran un programa de vuelos por temporada (2 al año) en función de la situación de la demanda, necesidades del servicio público y posibilidades reales de ofertar servicios.

Las programaciones son analizadas y discutidas entre las compañías y la Dirección General de Aviación Civil, y finalmente se confecciona el programa más adecuado.

Cualquier alteración al mismo requiere autorización de dicha Dirección General, y ni la compañía puede operar sin estas autorizaciones, ni el aeropuerto recibir ningún tráfico, regla general - que se sigue en todas las aviaciones civiles del mundo.

Las tarifas son aprobadas por la Junta Superior de Precios, - mediante un complejo procedimiento que requiere la aprobación previa de Aviación Civil, que marca los criterios de subida por mercado y ruta.

El tráfico interior aéreo es considerado a menudo como excesivo en comparación con otras naciones europeas, existiendo un criterio general restrictivo sobre su desarrollo en favor de los demás modos de transporte.

Se argumenta en contra de este aparente exceso el alto costo del transporte aéreo. La realidad es que IBERIA no ha necesitado - de ninguna consignación estatal para funcionar mientras que RENFE necesita del orden del 200% de sus ingresos comerciales y TRASMEDIA TERRANEA del 60%.

Históricamente los beneficios que IBERIA obtiene en un tráfico internacional eran más que suficientes para compensar el déficit creciente del mercado interior. Este déficit era el resultado de la escasa rentabilidad de las rutas cortas, junto a unas tarifas bajas en general y más aún en aquellos mercados (interinsulares) con precios políticos.

La crisis general derivada del incremento del precio del petróleo produjo el doble efecto de encarecer la oferta y reducir el poder adquisitivo del pasajero.

Algunos mercados, como el Sudamericano, sufrieron especialmente los efectos motivando las pérdidas de estos últimos años en --- IBERIA.

Para ajustar costes, las tarifas interiores sufrieron incrementos superiores al IPC y más aún en relación con las tarifas internacionales (definidos por IATA).

Elle unido a la crisis económica, ha motivado reducciones consecutivas de tráfico interior (-6% en el 81, -3% en el 82), lo cual es coherente con los resultados mundiales en el mismo tráfico (-1,5 y +1,6 respectivamente).

A pesar de ello en el 82 se transportaron 7,6 millones de pasajeros interiores de los 13,1 que transportaron en total (53,4%).

En ingresos la proporción es muy inferior debido a las cortas distancias interiores. De los 157 m. Millones de pesetas solamente 44,7 m.M. de ptas. (28,5%) correspondieron al mercado interior.

#### IV.- LA ACTUACION REGIONAL

Por su contexto internacional es prácticamente imposible realizar transferencias de competencias en la concesión de derechos de tráfico, tarifas, y cualquier otra condición de vuelo.

El concepto de compañía de bandera, y la estrecha interrelación de los distintos mercados hacen inviable en la práctica la transferencia de competencias interiores.

Hay sin embargo una necesidad de definición de una política de Transporte Aéreo Regional que ordene las actuaciones de un Gobierno Autónomo a realizar por sí mismos, o en coordinación con el Gobierno Central, en los aspectos que vamos a comentar:

##### a) Los aeropuertos y su infraestructura

La Constitución en su artículo 148 atribuye a las Comunidades Autónomas competencias en aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales, reservando en el artículo 149 competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

Por otra parte no parece excesivamente interesante para una comunidad la gestión de cualquiera de los 44 aeropuertos comerciales que, excepto 3, es deficitaria, ni la separación real de las explotaciones de estos, que si bien produciría una claridad contable que no requiere estas medidas, ocasionaría una separación entre aeropuertos ricos y pobres, y conduciría inexorablemente al cierre de los menos favorecidos.

La experiencia de otros países es que pueden mantenerse aeropuertos en comunidades pequeñas siempre que exista soporte económico suficiente por parte de las autoridades locales, Cámara de Comercio, Industria, etc.

En general estos aeropuertos requieren una gestión empresarial que incluye la promoción entre las compañías aéreas de los servicios que el aeropuerto puede ofrecer.

El personal es polivalente, llegándose en casos extremos de tráfico de tercer nivel, del que luego hablaremos, a prescindir completamente de todo tipo de servicio. No hay médico, ni bombero, ni controladores, ni personal auxiliar.

El pasajero accede directamente al avión, que es autosuficiente, y la misma persona que ha vendido los billetes se sube a la

torre de control a dar la salida al avión, cerrando después el aeropuerto.

Desde este punto de vista, sólo parece interesante para un Gobierno Autónomo la gestión de un aeropuerto que el Gobierno Central estime necesario cerrar, y siempre que sea factible aplicar los criterios de explotación restrictivos que comentábamos antes, para lo cual se puede contar con los medios que el Ayuntamiento Local ya posee (médico, bombero, etc.).

Quedaría aún pendiente de resolver el aspecto legal del artículo 148 de la Constitución.

Más interesante parece la participación en la gestión de aeropuerto a través del comité, planes directores, etc., y la coordinación directa con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para lo cual es preciso que el Gobierno Autónomo conozca bien sus necesidades y las del Estado

#### b) El tráfico regular

La confección bianual de programas de vuelo requiere un equilibrio, no siempre posible, entre las necesidades defendidas por las autoridades locales y centrales, y las posibilidades de la compañía concesionaria, tanto por sus medios como por la lógica utilización de criterios empresariales.

En situaciones de crisis la balanza tiende a inclinarse del lado económico-empresarial. Según criterios empresariales universalmente admitidos el tráfico debe concentrarse en pocos aeropuertos, uno, o como mucho dos, por región. La concentración se hará empleando otros modos de transporte más lógicos para distancias cortas, lo cual significa en el caso de Galicia que en buena lógica empresarial con el Aeropuerto de Santiago de Compostela era suficiente.

Este tráfico se canaliza a través de rutas troncales con uno o dos aeropuertos (Madrid-Barcelona) que sirven de enlace para otras rutas nacionales e internacionales.

Con esto sin embargo no se cubren las necesidades regionales que requieren puntos de embarque más próximos a la demanda, y la posibilidad de enlaces directos con otras regiones vecinas (rutas periféricas), e incluso internacionales.

Afortunadamente la flexibilidad del transporte aéreo es relativamente grande pudiendo atender demandas siempre que estas sean suficientes para rentabilizar la operación, (por ejemplo la doble escala Madrid-Santiago en los vuelos a Nueva York) en la mayoría de los casos no se ve claramente las ventajas de una operación similar, por lo que el Gobierno Autónomo deberá elaborar estudios de demanda con ayuda de los varios organismos locales interesados y sin olvidar a las compañías aéreas que siempre están dispuestas a hacerlos.

Es frecuente el caso de rutas interiores en que la demanda resulta insuficiente, y es necesaria una compensación económica para el sostenimiento de la misma.

Aparte del freno económico que ello supone existe el inconveniente de crear la mala imagen de que se subvenciona al que más posee, el hombre de negocios, con el dinero de los más humildes contribuyentes.

Aunque esto pueda ser cierto, la realidad es que al hombre de negocios no le importaría pagar más, pero la recesión de la demanda del resto del pasaje motivada por unos precios excesivamente altos haría inviable el servicio.

Por otra parte el beneficio de una inversión en transportes no se deduce directamente, sino a través del efecto inducido de creación de riqueza.

Queda aún la solución del tercer nivel que requiere un planteamiento aparte.

c) El tráfico no regular y el turismo

Esta forma de transporte aéreo tiene una importancia muy diferente para las distintas comunidades autónomas.

Existe además un cierto desconocimiento de las peculiaridades del sistema, que hasta la fecha no ha permitido a los entes locales una evaluación adecuada de los variados problemas que pueden presentarse y sus soluciones.

Es sobradamente conocido el efecto de promoción mutua turismo-transporte aéreo, y es aceptado generalmente el carácter liberal de la reglamentación española de vuelos charter; menos conocido es el efecto que el mayor o menor grado de flexibilidad en la concesión de derechos de tráfico, tiene en la captación de turistas hacia España, y en las economías de las empresas españolas de transporte aéreo.

A falta de estudios cuantificados (existen muchos informes no evaluados) basta por ahora indicar que la facturación de los 700000 vuelos que se autorizan anualmente por Aviación Civil alcanzan en el año 83 cifras del orden de los 800 m.M. de pesetas, cifra del mismo orden que la de ingresos por turismo.

Frente a estas cifras las denegaciones de autorizaciones de vuelos especiales pueden parecer ridículas, y justificadas sobradamente por la protección a las empresas españolas del sector pero conviene insistir en el tema ya que en algunos casos estos criterios pueden interferir con las políticas autonómicas.

El criterio lógico es que un turista que entra en España volando en una compañía española deja en nuestro país 2,5 veces más divisas que el que viene en una compañía extranjera.

Por ello las autorizaciones especiales sólo se conceden salvo excepciones, en aquellos casos en que el operador turístico, fletador del avión ha contratado un porcentaje adecuado de sus vuelos con compañías españolas.

El valor de referencia usado hasta ahora ha sido el 25%, alcanzando la participación española un 16,5% en el 82. El actual Director General de Aviación Civil ha fijado como objetivo conseguir un 40% de cuota de mercado en tres años, lo que supone prácticamente triplicar la producción española.

Las negativas a los operadores turísticos que no alcanzaron el 25% y por tanto consiguieron los llamados derechos de intercambiabilidad se referían a todos los aspectos no recogidos, o denegados en la reglamentación española, pero que debido al carácter de recomendación, y no de reglamento en el sentido administrativo podrían ser legalmente concedidos.

Los más importantes son:

Autorización de dobles escalas en territorio español. El operador no tiene suficiente demanda para un sólo destino, y necesita repartir la capacidad del avión en dos destinos distintos.

La denegación tiene escasa trascendencia para zonas turísticas tradicionales, pero puede representar una dificultad a la promoción de nuevos destinos turísticos.

En la misma línea se pueden considerar otros tipos de facilidades para mercados en primera etapa como poder utilizar medios distintos a la ida o a la vuelta (colaboración intermodal), el uso de distintas compañías, o incluso de distintos vuelos de la misma compañía.

Todos estos aspectos han sido ampliamente discutidos con la IFTO (Federación Internacional de Operadores Turísticos), que periódicamente insiste en estos temas.

La política regional de Transporte Aéreo deberá contemplar estas situaciones para hacer valer la conveniencia en algunos casos excepcionales de un mayor grado de flexibilidad, que en mi opinión debería limitarse a los casos de promoción de nuevos destinos turísticos (algunas zonas de Almería), o nuevos mercados (el Norteamericano).

Las matizaciones pueden ser distintas a las meramente turísticas, por ejemplo el transporte de emigrantes a Santiago. (Doble escala en Salamanca?).

Otro caso de excepcional interés que afecta a las Canarias y algún punto de Andalucía y Levante es la posibilidad de transportar carga en vuelos charter a precios muy bajos debido a un carácter de beneficio añadido, y cuya autorización produce el doble efecto de bajar los costes del vuelo para el turista, y ayudar a la exportación Canaria, a cambio de distorsionar la red española de transporte aéreo, por lo que sólo se conceden desde hace poco tiempo y con criterios restrictivos que requieren un fuerte control.

#### d) El tráfico de tercer nivel.

Es en este campo donde la actuación de un Gobierno Autónomo puede ser más eficaz.

Aún cuando el concepto está muy discutido el término tercer nivel se suele aplicar al transporte aéreo en distancias cortas -- (de 100 a 400 Km.) y aviones de pequeña capacidad (menos de 40 plazas aún cuando a veces se considere hasta las 100 plazas).

Opera este tráfico desde aeropuertos convencionales o desde STOLPUERTOS, aeropuertos con pistas muy cortas (del orden de 600 a 800 m.) que pueden ser de tierra compactada, o césped, y con unas instalaciones mínimas que permitan unos costes de gestión muy bajos.

Por su tamaño pueden estar situadas cerca, o incluso, dentro de aglomeraciones urbanas o, más frecuentemente, cerca de los centros de comunicaciones de pequeñas ciudades o pueblos.

Las características de funcionamiento varían mucho en función de las circunstancias de cada país.

En E.E.U.U., la RPC de sus habitantes y su demanda de comunicación permite en lazos del orden de los 100 km. entre comunidades muy pequeñas.

En otros países como Indonesia son sus características geográficas las que promueven este tráfico.

En España está prácticamente sin desarrollar, a pesar de que se han realizado estudios sobre ello.

La operación de las compañías de tercer nivel se basa en organizaciones extremadamente sencillas, con sueldos de tripulaciones muy bajos en relación con las líneas convencionales, y la polivalencia de todos sus trabajadores. Con ello se combate el mayor coste operativo por asiento de estos aviones en relación con los reactores de mayor capacidad.

Los fabricantes de aviones están luchando por imponer una gran variedad de modelos concebidos para este mercado. A cambio de un incremento en la longitud de la pista (800 m.), la mayor finura aerodinámica y el empleo de turbohélices de gran rendimiento están consiguiendo abaratar los costes al tiempo que están realizando esfuerzos para mejorar la habitabilidad de la célula.

Estan dotados de todo tipo de ayudas a la navegación y no requieren de equipo auxiliar en pista.

El éxito comercial se basa en su utilización en rutas de demanda insuficiente para aviones comerciales, pero capaces de cubrir la oferta de un avión pequeño con coeficientes de ocupación superiores al 60%.

La situación española en este tipo de tráfico es bastante peculiar, habiéndose utilizado en el pasado el criterio de que no había rutas adecuadas para este tipo de explotación.

La realidad es que existen, pero están siendo operados, o lo están siendo en muchos casos por avión reactor. Un ejemplo típico es la operación con melilla, que actualmente emplea con dificultad un avión FOKKER de 40 plazas, y anteriormente se realizaban con un ISLANDER de 20.

El caso más conocido es el tráfico interinsular ahora relativamente bien resuelto en Baleares por los aviones FOKKER.

En Canarias donde tradicionalmente se había operado con este tipo de avión, se suprimieron por considerarlos IBERIA como no rentables, lo cual en sí es correcto.

La infraestructura de una gran Compañía Internacional es absolutamente incapaz de operar de la forma adecuada a este tipo de flotas.

Por ejemplo los sueldos de los pilotos de IBERIA, justificados en su comparación con los de otras líneas internacionales, son cuatro veces mayores que los que cobraría un piloto en una compañía de tercer nivel (hay más de 100 pilotos de transporte en paro).

El apoyo comercial, de mantenimiento, operativo, etc..., son absolutamente distintos.

El problema surge ante la necesidad de servicio público de estas líneas, actualmente servidas por reactores, con una gran reducción de frecuencias, y a pesar de ello bajos índices de ocupación.



Si unimos a todo ello el bajo nivel tarifario se llega a los ruinosos resultados de explotación.

La Subsecretaría de Aviación Civil realizó un completo estudio sobre este tema llegando a la conclusión de que la operación sería menos deficitaria con aviones de tercer nivel, sin incidir de masiado en quién debía de explotarla.

Quedó sin embargo una idea clara, la conveniencia de que este tipo de tráfico se realice por compañías dedicadas ex-profeso a este tema.

Los resultados por sector serían mucho mejores que los obtenidos por IBERIA, mejorando además la oferta al establecer más frecuencias. Por contra habría que volver a habituar al pasajero a volar en turbohélices menos cómodo y más lento que el reactor.

A pesar de ello la rentabilidad no estaba asegurada a las tarifas actuales.

El break-even del coeficiente de explotación rentable ascendía en el caso de IBERIA en las rutas interinsulares a cifras del orden de 200 al 300%.

En el caso de una compañía de tercer nivel los valores eran más bajos pero oscilaban del 80 al 120% cuando la realidad operativa indica la dificultad de pasar del 60% de media.

Había dos tipos de solución, o el aumento de tarifas con los problemas que conlleva (legales, retracción de demanda, protestas públicas, etc.) o subvencionar la explotación.

En este último caso las cantidades que se barajaron fueron muy inferiores (del 10 al 30%) al déficit de explotación de IBERIA en estos sectores, pero quedaba el problema de quién lo pagaba, y qué se hacía con el personal excedente de IBERIA.

De todas formas quedaba claro en el caso de Canarias la conveniencia de una compañía regional de tercer nivel.

Otros casos estudiados con bastantes posibilidades de éxito se referían a Baleares, Andalucía y Cataluña (ésta con un alto componente de vuelos internacionales). La idea primitiva fué promocionar compañías regionales cuya propiedad se reparten al 50% entre el INI y la Comunidad Autónoma.

El cambio de Gobierno y la evolución de la política autonómica junto al alto déficit de IBERIA, han conducido a un replanteamiento de estos criterios, que en estos momentos parecen estar orientados a encomendar a AVIACO la gestión de este tráfico, utilizando para ello el avión español (fabricado conjuntamente con INDONESIA) CASA 235 especialmente diseñado para este tráfico y del que se han encargado 20 unidades.

Las posibilidades de comunicación interregional aumentaron -- considerablemente pudiendo establecerse nuevas rutas, algunas de ellas difíciles de concebir en este momento.

#### e) Aviación General

Es un tema bastante amplio y poco conocido del que sólo podemos dar aquí alguna referencia.

Lo constituyen dos grandes grupos, la aviación privada y de--

portiva (aero-clubs), y las empresas de trabajos aéreos.

Es un campo que permite un cierto grado de transferencia de - competencia dado el carácter más localizable de sus actividades.

Los pequeños aeropuertos utilizados por estas actividades no suponen gastos excesivos y permiten realizar una actividad deportiva al tiempo que la prestación de unos servicios de gran utilidad para el desarrollo económico de la región.

El contar en la propia comunidad con empresas de trabajos aéreos facilita su utilización, por la mejor difusión de su utilidad, y por el abaratamiento de costes que supone el realizar vuelos más cortos.

La autorización de estas compañías es competencia de la Dirección General de Aviación Civil, que controla su funcionamiento, es tado de los aviones, licencia de los pilotos, etc.

Para ello establece unos condicionantes mínimos que se refieren a número mínimo de aviones, capital social, etc.

Estos criterios han sido discutidos en el pasado, y probablemente están siendo reconsiderados en este momento.

Con independencia de esta autorización, y de los controles -- mencionados, establecidos de acuerdo con las recomendaciones OACI, en el impulso y desarrollo de estas actividades, los Gobiernos Autónomos tienen un papel importante por la gestión de los aeródromos utilizados, y la coordinación de estas empresas con los organismos afectados.

Comentemos brevemente las actividades más características:

AERO-TAXIS: Aún cuando su coste es caro se debe contar con alguna empresa que atienda las demandas, sobre todo por parte del hombre de negocios.

Es posible que se llegue a autorizar empresas con un sólo --- avión mono-motor y tripulada por un único piloto.

Los costes bajarían, las licencias aumentarían y cada pequeña ciudad podría contar al menos con un avión de estas características.

El contar con algún servicio fijo, como transporte de correo urgente o efectos bancarios, ayudaría a su mantenimiento.

En algunas islas menores, se pueden suplir las lógicas deficiencias sanitarias contando con aero-taxis ambulancia como ya hay. Dada su utilidad, por ejemplo, en el caso de amputaciones y grandes quemaduras se espera un incremento para el interior de la península.

FOTOGRAFIA AEREA: Se utiliza en trabajos artísticos (edificios), reconocimiento de grandes superficies, y de restitución fotogramétrica.

El desarrollo de la fotografía está contribuyendo a la promoción de nuevas actividades, como por ejemplo la utilización de películas infrarrojos para control de los escapes de energía en la ciudad de Pamplona, o a el inventario de cosechas por técnicas --- cromáticas especiales.

El abaratamiento de los levantamientos topográficos por medio de reconstitución fotogramétrica los convierte en medio imprescindible para la confección de planos de ciudades, planos de ordenación, etc.

FUMIGACION: es una de las actitudes donde probablemente será menos necesaria la obligación de contar con una flota mínima (3) de aviones.

El abaratamiento de costes en grandes superficies ha permitido un cierto desarrollo que se ha visto estancado en los últimos años a consecuencia de la sequía.

Cada Comunidad Autónoma debe contar con su flotilla con la -- que coordinen la planificación de los trabajos en cada época recurriendo en meses punta al resto de la flota nacional.

PUBLICIDAD AEREA: Existe un cierto rechazo en algunos Ayuntamientos a este tipo de actividad por distintas razones como su posible inseguridad, o malestar que causa.

La realidad es que el riesgo es mínimo, del orden de cualquier vehículo motorizado, y que puede ser eliminado en la práctica asignando los corredores adecuados.

HELICOPTEROS: La disponibilidad de helicópteros, que además -- pueden emplearse en los trabajos anteriores, es de gran utilidad -- para trabajos de montaje, traslado a zonas accidentadas y salvamento.

En Cataluña y Aragón se han comprado ya helicópteros por los organismos oficiales para su utilización en estos casos, especialmente en salvamento en coordinación con los medios disponibles del ejército, policía, seguridad ciudadana, etc.

#### V.- RESUMEN

De lo anterior se deduce la conveniencia de una definición de la política del transporte aéreo o de Aviación Civil regional, que cuantifique objetivos y evalúe actuaciones.

Dado el carácter de la Aviación Civil, la transferencia de -- competencias ha de ser forzosamente mínima, por lo que las actuaciones más importantes de un Gobierno Autónomo habrán de ser de -- gestión y coordinación con las autoridades del Estado, lo cual requerirá no un desentendimiento de estos temas, y si, por el contrario, un conocimiento profundo de los mismos, para que dichas actuaciones fructifiquen en realizaciones prácticas para la Comunidad.