

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN ECONÓMICA**

#### **Cuestión 28: Reglamentación y organización de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea**

#### **COOPERACIÓN PARA LOGRAR UNA MEJOR RELACIÓN DE COSTO A EFICIENCIA EN LOS AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

#### **RESUMEN**

Las políticas y directrices de la OACI han ayudado a gestionar la relación evolutiva entre los proveedores de servicios y las compañías aéreas. La ANSConf 2000 condujo a cambios importantes que correspondían a los retos que en esa fecha planteaban la privatización y el establecimiento continuo de asociaciones de aeropuertos y de servicios de navegación aérea. Las compañías aéreas y sus socios comerciales de aeropuertos y servicios de navegación aérea continúan manteniendo el diálogo sobre la recaudación de derechos y sobre cuestiones de planificación teniendo particularmente en cuenta las presiones económicas que se ejercen para lograr una mejor relación de costo a eficiencia. La IATA pide a la Asamblea que tome nota de sus opiniones y apoyo al trabajo futuro de la OACI en la esfera de aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y de las iniciativas de la IATA dirigidas a mejorar la relación de costo a eficiencia, los costos del control e impulsar mejoras continuas.

### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Desde principios del decenio de 1990, han tenido lugar importantes cambios en la organización y explotación de los aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), que han llevado progresivamente a la privatización y al establecimiento de asociaciones de los proveedores de los servicios y a la creación de entidades autónomas. Estas modificaciones plantean un reto a los gobiernos, a las compañías aéreas y a los proveedores de servicios, a fin de que elaboren relaciones estratégicas que aseguren una mayor eficiencia y mejor relación de costo a eficiencia, al mismo tiempo que proporcionan la capacidad y los servicios requeridos en condiciones de seguridad.

<sup>1</sup> Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron suministradas por la IATA.

Los gobiernos han desempeñado una función importante en cuanto a proporcionar la supervisión normativa adecuada sin restringir indebidamente el juicio de los negocios.

## **2. RESEÑA DE POLÍTICAS**

2.1 Las compañías aéreas favorecen en general la creación de entidades autónomas que exploten los aeropuertos y los servicios ANS con la esperanza de que los explotadores comerciales de instalaciones y servicios serán más eficientes, con los consiguientes beneficios para todos los interesados directos. Las compañías aéreas no respaldan la comercialización ni la privatización sin una reglamentación efectiva y económica que reduzca a un mínimo los posibles abusos de un dominio monopolístico del mercado y para asegurar la transparencia y las consultas. Con la reglamentación económica debería asegurarse que no existe ninguna discriminación, que los costos y los derechos impuestos son razonables y que se mantienen niveles de calidad normalizados para los servicios apropiados y convenidos y se invierte en ellos oportunamente.

## **3. FUNCIÓN DE LA OACI**

3.1 La OACI ha desempeñado una función importante en elaborar los principios que han ayudado a gestionar la relación evolutiva entre proveedores de servicios y compañías aéreas. La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000) dio un paso importante hacia un ajuste de las políticas desde tiempo inmemorable establecidas por la OACI para que se ajusten a las nuevas circunstancias.

3.2 En particular, la ANSCConf llevó a revisiones importantes del Doc 9082 “Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea”, al Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562), y al Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161) de la OACI.

3.3 Un aspecto importante de estos cambios ha sido el reconocimiento de que el enfoque tradicional “costo-plus” para fijar los derechos aeroportuarios y de navegación aérea abre el camino a una búsqueda continua de mejoras en la reducción de los costos y en la eficiencia. Es implícito a este cambio un compromiso no fácil entre los objetivos comerciales de los aeropuertos y de los ANSP y los de sus usuarios de las compañías aéreas quienes deben lograr una disminución de sus costos de explotación para poder sobrevivir en mercados cada vez más competitivos.

3.4 En atención a los requisitos apremiantes del mercado respecto a una mejor relación de costo a eficiencia en todos los componentes de la cadena de valores del transporte aéreo, la IATA está avanzando en dos frentes:

- a) el establecimiento de blancos de relación de costo a eficiencia, con rendimiento de cuentas y mensurables, para los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea particulares que sean un impulso de mejoras continuas;
- b) la colaboración con el AOCI (Consejo Internacional de Explotadores de Aeropuertos) y con CANSO (Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil) para fomentar e impulsar los cambios necesarios mediante el desarrollo de nuevos modelos de cooperación y con hitos claros fiables y aceptados de rendimiento y de relación de costo a eficiencia.

3.5 Este último trabajo está en sus primeras etapas pero se presentará a la consideración de la OACI en fecha oportuna, junto con cualesquiera cambios propuestos de las directrices vigentes que pudieran ser necesarios. La IATA opina que hay un reconocimiento obvio de la necesidad de dialogar entre las compañías aéreas y sus socios comerciales (aeropuertos y proveedores ANSP) para instaurar consultas sobre imposición de derechos y cuestiones de planificación, así como acerca de enfoques innovadores. La OACI desempeña una función importante en transmitir las prácticas óptimas a los Estados.

#### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a que inste a los Estados a:

- a) prestar apoyo a medidas para mejorar la eficiencia, reducir los costos y proporcionar una supervisión económica apropiada; y
- b) alentar a los representantes de la industria a seguir arreglos innovadores de cooperación que mejorarían y prestarían apoyo a la relación de trabajo entre las compañías aéreas y sus proveedores monopolísticos de servicios (aeropuertos y servicios de navegación aérea).

— FIN —