



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea

NUEVOS ELEMENTOS PARA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA, NAVEGACIÓN AÉREA E IMPUESTOS SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por los 22 (*) Estados miembros de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota señala las condiciones y afectación de los cargos por servicios en la aplicación de los derechos aeroportuarios de navegación aérea e impuestos para el usuario final. Es esencial determinar nuevos enfoques y medidas, que permitan fortalecer y potenciar el sistema del transporte aéreo dentro de nuevas perspectivas directamente reflejadas ante la implantación e inversión de infraestructura aeroportuaria y navegación aérea por parte de sus administradores y de los Estados, así como los impuestos que se aplican al transporte aéreo. Al respecto, se hace necesario considerar los conceptos de “responsabilidad social” y “servicio aéreo amigable”. Se debería tener en cuenta que los mercados de negocios y turísticos aprecian los vuelos de bajo costo, conectividad, continuidad y accesibilidad de puntos de conexión no atendidos, así como hacia lugares de atracción turística.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información presentada;
- apoyar los esfuerzos de los Estados para establecer nuevos enfoques en la gestión y administración de infraestructura aeroportuaria y servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta la transparencia de los costos en el desarrollo del sistema de transporte aéreo internacional; y,
- encargar a la OACI para que, a través del Grupo de expertos, considere los elementos de responsabilidad social, servicio aéreo amigable y adecuada conectividad en las modificaciones que se realicen en los documentos y guías de orientación que produce la Organización.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	<i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea (Doc 9082)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562)</i>

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por la CLAC.

(*) Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1. INTRODUCCION

1.1 La vigilancia económica tiende al equilibrio entre los intereses en el suministro de servicios aeroportuarios y de los ANSP, donde los proveedores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, responden con los objetivos de política pública que pretenden y obtienen: minimizar prácticas anticompetitivas o abuso de la posición dominante que puedan tener; evitar la discriminación y lograr la aplicación de transparencia en la aplicación de los derechos; propender que las inversiones y capacidad de servicios aeroportuarios y de navegación aérea respondan a la demanda actual y futura de manera eficiente, capaz proteger los intereses de los usuarios.

2. ANALISIS

2.1 Algunos aeropuertos y proveedores servicios de navegación aérea aplican procedimientos impositivos que les permiten aumentar los derechos aeroportuarios y de navegación aérea, por momentos de manera indiscriminada; siendo más notorio en el caso de los aeropuertos concesionados, en lo cuales se calcula una mayor magnitud de recargos e impuestos para incrementar sus ingresos tanto de fuentes aeronáuticas como no aeronáuticas, por ende estos en el comportamiento de tráfico reflejan la reducción en la demanda y la limitación de mercados aéreos. La importancia del transporte aéreo es lograr la conectividad y el desarrollo económico de los países.

2.2 Es substancial, examinar enfoques, perspectivas y ordenamientos para que los operadores y usuarios logren enfrentar estos impedimentos, a fin de que no se limiten en la selección de determinados aeropuertos y un número condicionado de rutas.

2.3 El establecimiento de políticas y procedimientos se deben enfocar con elementos como es el manejo del negocio del transporte aéreo o con un perfil nuevo en el concepto de responsabilidad social y amigable, es así que los mercados de negocios y turísticos aprecian los vuelos de bajo costo, continuidad de frecuencias y accesibilidad de puntos de conexión y lugares de atracción turística. Mercados que actualmente se incorporan como uno de los niveles para el desarrollo del transporte aéreo, para que los Estados provengan con cautela al tratar de compensar déficits de ingresos, sin dejar de tener en cuenta el impacto del aumento de los derechos para los explotadores de aeronaves y los usuarios finales.

2.4 Respetando el equilibrio de intereses de los administradores de los aeropuertos y de los ANSP, de los explotadores de aeronaves y los usuarios finales, dado lo trascendental y vital del sistema de transporte aéreo para los Estados, así como su predominio en el desarrollo y reciprocidad económica, cultural y social entre Estados. Esto se aplica particularmente en períodos de problemas económicos. Los Estados deben enfocar una mayor cooperación entre los aeropuertos y proveedores de la navegación aérea, y operadores aéreos, para asegurar que los conflictos económicos que todos enfrentan sean compartidos en forma razonable.

2.5 Los explotadores aéreos podrán acceder a más mercados proveyendo un buen servicio a los pasajeros para fidelizar a sus usuarios, con operaciones seguras, puntuales, ofreciendo continuidad de frecuencias; deben incentivar ingreso efectivo de clientes potenciales con una adecuada accesibilidad tarifaria. Posibilitando incrementar los niveles de ocupación de las aeronaves y reduciendo costos, las rutas dejarían de ser poco atractivas llegando a ser razonablemente rentables, de esta forma se mejoraría la conectividad del país.

2.6 Es importante considerar que los aeropuertos responden a la conectividad de países y las diferentes regiones, de allí que es trascendente considerar nuevos conceptos en el manejo de infraestructura aeroportuaria y aeronáutica en la administración de aeropuertos con aplicación ambiental y amigables, que reflejen la reducción de costos, para que se establezca el manejo de cargos y tarifas en el concepto de responsabilidad social y que permitan en el mediano plazo fidelizar el mercado.

2.7 Mejorar la conectividad interna y externa, que se constituye como un elemento fundamental en el desarrollo ordenado y sostenido del transporte aéreo. La operación de rutas bajo el concepto de conciencia social desarrollando nuevos mercados la contribución sería enorme, mejorando conectividad, entre varios puntos, no es precisamente para enriquecerse, se entiende que la operación de rutas rentables o tráficos vertebrales deberían estimular la continuidad y accesibilidad del transporte aéreo, mediante la explotación con aeronaves de menor capacidad para incentivar aquellos puntos con demanda exploratoria o mercados no atendidos o con rentabilidad mínima; aspectos estos, que representan desafíos para algunos Estados.

2.8 La capacidad de las flotas de aeronaves y un determinado número de equipos deberían ser ajustados en proporción a la cantidad de la demanda; generalmente en rutas que son con baja rentabilidad y donde hay poca demanda; por consiguiente, convendrían ser operadas con aviones pequeños, sin desperdiciar espacio, ni combustible.

2.9 Es importante establecer prioridades para la economía de los Estados y del sector privado la inversión aeroportuaria, considerando que a veces resulta insuficiente la cantidad de aeropuertos y servicios de navegación aérea, por su elevado costo de y el conflicto para contar , contratar y mantener suficiente personal especializado. De ahí lo trascendental de que la imposición de derechos, únicamente sean con respecto a servicios y funciones que se proporcionan para operaciones de aviación civil, o con relación directa a los servicios provistos y en que en definitiva son de beneficio para los Estados y para sus usuarios.

3. **DECISIÓN**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) apoyar los esfuerzos de los Estados para establecer nuevos enfoques en la gestión y administración de infraestructura aeroportuaria y servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta la transparencia de los costos en el desarrollo del sistema de transporte aéreo internacional; y,
- c) encargar a la OACI para que, a través del Grupo de expertos, considere los elementos de responsabilidad social, servicio aéreo amigable y adecuada conectividad, en las modificaciones que se realicen a los documentos y guías de orientación que produce la Organización.