



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas**

**TURNOS (“SLOTS”) AEROPORTUARIOS**

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

**RESUMEN EJECUTIVO**

Los operadores de aeropuertos desean promover la eficiencia en la asignación y utilización de la capacidad que construyen, mantienen y operan, que a su vez afecta a cuestiones tales como: destinos servidos, capacidad de asientos de las aeronaves, competencia, retrasos en las aeronaves, coste y nivel de servicio en las terminales de pasajeros, conectividad y la plena utilización de los turnos asignados.

El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) desea involucrarse con los Estados y los demás intervinientes de la industria para mejorar las directrices de la industria para la asignación de turnos, y explorar formas de modernizar los criterios de asignación para encarar la evolución de la industria y los nuevos desafíos.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a acordar las decisiones del párrafo 3.

<i>Objetivos Estratégico(s):</i>	Este documento de trabajo se relaciona con el objetivo estratégico D — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Implicaciones Financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	No se aplica.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Algunos Estados y comunidades de Estados han adoptado regulaciones que rigen la asignación de turnos en los aeropuertos que enfrentan congestión en el tráfico. Estas regulaciones, en diversos grados, toman en cuenta directrices de la industria como las Directrices mundiales sobre turnos (WSG por sus siglas en inglés) de la IATA, que existen desde hace muchos años para armonizar la coordinación de turnos o slots aeroportuarios.

1.2 La estructura de la industria del transporte aéreo ha cambiado radicalmente en los últimos veinticinco años, impulsada por el crecimiento, los avances tecnológicos, la liberalización y desregulación, con las consiguientes presiones debidas a la competencia resultando en la transformación de líneas aéreas y aeropuertos por igual. Los operadores aeroportuarios, en particular, pasaron de ser proveedores de infraestructuras a empresas por derecho propio y tienen un fuerte y legítimo interés económico y social en operar sus activos con el objetivo de satisfacer no solo los intereses de las líneas

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ACI.

aéreas sino también los de los pasajeros y las comunidades a las que sirven. En el caso de los aeropuertos propiedad de inversores privados, esta expectativa también está motivada y justificada por el riesgo que supone la gestión e inversión en un negocio intensivo en capital.

1.3 El crecimiento del transporte aéreo ha aumentado la congestión tanto en el espacio aéreo como en los aeropuertos. Con el crecimiento esperado en la demanda a nivel mundial, especialmente en los mercados emergentes como América Latina y Asia, hay aeropuertos en estas regiones que están experimentando dificultades de capacidad similares a los de sus competidores de Europa y Norteamérica.

1.4 A nivel mundial, alrededor de 300 aeropuertos se ven afectados directamente por los principios de coordinación en aeropuertos. De estos, unos 120 son de nivel 2 porque aplican una coordinación voluntaria de horarios.

1.5 Aproximadamente 180 aeropuertos en el mundo están clasificados como Nivel 3, donde los turnos o slots aeroportuarios son asignados por un coordinador de aeropuerto para cada despegue y aterrizaje. El número de turnos que pueden ser asignados es determinado por los parámetros de coordinación (declaración de capacidad) antes de comenzar la temporada y no deben ser superados por el coordinador del aeropuerto. En este caso, bajo las directrices de la industria, el operador del aeropuerto ya no tiene influencia directa en la asignación y uso de la escasa capacidad proporcionada. En muchos países, los operadores de aeropuertos ni siquiera son el organismo que hace la declaración de capacidad, es decir, el número de turnos aeroportuarios disponibles para el mercado.

1.6 Sin embargo, como establecen las directrices de la industria, la designación del nivel de coordinación de un aeropuerto debería basarse en un profundo análisis de capacidad que considere la capacidad de la infraestructura del aeropuerto para atender a la demanda en los niveles de servicio deseados como tiempos de cola, niveles de congestión o retraso. La designación como Nivel 3 debe ser considerada como último recurso, cuando no se encuentran otras formas para reducir o eliminar la necesidad de coordinación.

1.7 Es importante tener en cuenta que optimizar la utilización de la capacidad existente es un paso esencial pero no proporcionará la suficiente capacidad para cumplir con la demanda futura del mercado. Planificación y provisión de nueva capacidad son requisitos previos para que la industria aeroportuaria, especialmente en los mercados emergentes, pueda satisfacer la demanda de tráfico proyectada en el futuro de manera competitiva.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Los operadores de aeropuertos desean promover la mayor eficiencia posible en el uso de la infraestructura que construyen, lo que implica la utilización plena y eficiente de todos los turnos. Los operadores aeroportuarios también tienen como objetivo la construcción de nueva capacidad para hacer frente a la demanda pero, por una variedad de motivos, pueden estar limitados en su capacidad para hacerlo.

2.2 A su vez, la asignación de turnos afecta a cuestiones tales como los destinos servidos, capacidad de asientos de las aeronaves, el nivel de servicio en las terminales, la capacidad de la plataforma y los niveles de emisiones y ruido. Una asignación eficiente de los turnos facilita el cumplimiento de la demanda de los intervinientes de la industria de la aviación, pero por sí sola no es suficiente – los operadores de aeropuertos deben considerar el bienestar económico y social de los consumidores y las comunidades locales con las que interactúan a diario.

2.3 Por otra parte, dadas las circunstancias específicas de aeropuertos y regiones, una flexibilidad adecuada debería garantizarse a través de normativas locales, como se reconoce en la regulación de la Unión Europea en materia de turnos.

2.4 El turno aeroportuario actualmente se define como “*el permiso dado por un coordinador para una operación prevista, el cual permite utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en un aeropuerto de Nivel 3 en una fecha y hora determinadas*”. (WST IATA; 7ª edición Sección 1.6.1). La definición de turno debe ser explícita, no solo en referencia al beneficio para el operador de la aeronave de utilizar la infraestructura en una fecha y hora determinadas, sino también respecto a su obligación de utilizar la capacidad asignada. Bajo las directrices actuales, la no utilización de los turnos asignados (por tanto, la infraestructura aeroportuaria) no tiene consecuencias para las líneas aéreas durante la temporada en curso, lo que puede resultar en un uso ineficiente de la capacidad aeroportuaria y en un impacto económico para el operador del aeropuerto y para la comunidad, así como potenciales consecuencias perjudiciales para la competencia en el aeropuerto.

2.5 Más allá de la regla de “úselo o piérdalo”, los despegues o aterrizajes adelantados o retrasados sin causa operativa no están definidos en términos de ventanas o espacios de tiempo claramente formulados, y entra dentro de la discreción del coordinador de turnos hacer estos cálculos de acuerdo a sus propios parámetros y reglas locales.

2.6 En el contexto de un aumento en el nivel de congestión en un número cada vez mayor de aeropuertos, es necesaria una discusión más amplia entre Estados y la industria para mejorar los métodos actuales de asignación de turnos y asegurar un uso más eficiente de la capacidad existente desde una perspectiva general en el futuro. Señalamos que las herramientas están disponibles para permitir la optimización simultánea de diferentes criterios (por ejemplo, efectos en la conectividad, en las operaciones de aeropuertos centrales, dificultades operativas, competencia y valor económico) y pueden permitir un resultado óptimo de acuerdo a los objetivos de eficiencia definidos.

2.7 Bajo las directrices actuales de la industria, criterios importantes para el uso eficiente de la escasa capacidad como son los destinos servidos, tamaño de aeronave o mejor oferta son ignorados o, en el mejor de los casos, son considerados como criterios secundarios opcionales. El operador de cada aeropuerto coordinado debería ser capaz de priorizar los criterios secundarios de uso por el coordinador del aeropuerto, dependiendo de sus circunstancias.

2.8 Por otra parte, se deben explorar los potenciales beneficios de métodos alternativos de asignación de turnos. Se han usado mecanismos de mercado en otros campos para asignar recursos limitados en la forma más eficiente.

2.9 En este contexto, ACI también cree que cuando se firman nuevos acuerdos de servicios aéreos no debe figurar la concesión de turnos para los nuevos servicios, ya que esto puede distorsionar las prioridades de asignación de turnos y tener repercusiones no previstas en otros servicios y operadores.

### 3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) coincidir en que el interés de los operadores de aeropuertos debe ser considerado junto con el interés de las líneas aéreas en la definición de la política de asignación de turnos y el desarrollo de directrices para el beneficio común de pasajeros y comunidades;

- b) reconocer a los operadores de aeropuertos como actores relevantes en las reglas locales de asignación de turnos para adaptarse a las necesidades de cada aeropuerto y de sus usuarios. La cooperación local beneficia a todas las partes y mejora el resultado en términos de uso eficiente, tanto operacional como económicamente, de las instalaciones aeroportuarias;
- c) recomendar que se modifique la definición de turno de aeropuerto y lo que se entiende por asignación de turnos, con el fin de contener tanto la autorización de operadores de aeronaves a utilizar la infraestructura requerida como la obligación del operador de la aeronave de utilizar la capacidad asignada, con sanciones proporcionadas por el uso incorrecto intencionado; y
- d) recomendar que se refiera el tema a un grupo de expertos para explorar y evaluar los beneficios potenciales de métodos alternativos de asignación de capacidad para los turnos aeroportuarios.

— FIN —