



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

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

## TURNOS EN LOS AEROPUERTOS

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

## RESUMEN

La industria ha elaborado las Directrices mundiales sobre turnos (WSG) para la gestión y asignación de turnos en los aeropuertos a fin de asegurar el uso más eficaz de la infraestructura de aeropuertos congestionados. La IATA (que facilita la producción y actualización de las WSG) considera que los Estados, explotadores de aeropuertos, coordinadores de turnos, junto con las demás partes interesadas de la industria de transporte aéreo, son socios fundamentales para elaborar políticas y procedimientos sólidos de gestión de turnos en los aeropuertos. La IATA se ha comprometido a asegurar que todas esas partes interesadas sigan contribuyendo y participando en el proceso de examen y revisión de las WSG.

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

- reconocer la función crítica desempeñada actualmente por todas las partes interesadas a nivel mundial y local para definir políticas y reglas de asignación de turnos y a ese fin apoyar los esfuerzos de la IATA para incrementar la participación de Estados, aeropuertos, líneas aéreas, coordinadores de turnos y organizaciones de gestión del tránsito aéreo en futuros esfuerzos mundiales de optimización;
- apoyar el examen estratégico de las WSG como iniciativa clave para asegurar el mejoramiento y optimización de las políticas y procedimientos de las WSG y para ello alentar a los Estados y partes interesadas a contribuir a dicho proceso; y
- determinar que los grupos de trabajo y foros existentes de la industria ofrecidos por las WSG abordan suficientemente las cuestiones de asignación de turnos, eliminando por consiguiente la necesidad de un grupo de expertos o estructuras redundantes similares para abordarlas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Nota WP/231 EC/23 del ACI Nota WP/104 de ATConf/6 de la OACI <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587) de la OACI</i>

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

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Anteriormente la OACI proporcionó orientación que refleja fielmente los principios fundamentales de las WSG en los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587): “*todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible*”.

1.2 El tema de la asignación de turnos en los aeropuertos es por definición un proceso mundial que exige reglas mundiales y la participación de todas las partes interesadas, sin imponer inútiles limitaciones al desarrollo del sistema de transporte aéreo mundial. Las WSG representan las mejores prácticas aceptadas mundialmente para Estados, líneas aéreas y entidades de reglamentación de aeropuertos que tienen que optimizar la escasa capacidad aeroportuaria. Las WSG aseguran que los turnos en aeropuertos con capacidad limitada alrededor del mundo se asignan a las líneas aéreas aplicando políticas, principios y procesos uniformes, basados en cuatro fundamentos: garantía de acceso, flexibilidad para satisfacer las necesidades cambiantes del mercado, sostenibilidad de costos y transparencia de la asignación, independientemente de si el tráfico es principalmente internacional o del interior, de pasajeros o carga.

1.3 Un turno representa la aprobación que una línea aérea necesita para tener acceso a la gama completa de infraestructura aeroportuaria que una aeronave necesita para llegar a un aeropuerto o salir del mismo en determinado día y hora. Las directrices deben ser mundialmente aplicables para asegurar que el turno asignado en un extremo de la ruta se asigna en el mismo marco temporal para las mismas prioridades y con los mismos requisitos del usuario en el otro extremo, garantizando la estabilidad, previsibilidad y normalización a escala mundial.

1.4 En un número creciente de aeropuertos en el mundo entero, el desarrollo de la infraestructura no ha logrado seguir el ritmo del crecimiento. Como resultado de ello, está aumentando alrededor del mundo el número de aeropuertos con capacidad limitada: hace cinco años había 142 aeropuertos coordinados; hoy existen 180 aeropuertos con plena coordinación de turnos. En 2015, el 43% de los pasajeros del mundo salieron de un aeropuerto con turnos coordinados.

1.5 Como se indica en las WSG, la coordinación no es una solución al problema fundamental de la falta de capacidad aeroportuaria sino más bien una solución temporal hasta que se implante la solución a más largo plazo de ampliar la mencionada capacidad. La industria de transporte aéreo y los Estados deberían concentrar sus esfuerzos en proporcionar capacidad suficiente, de modo que se necesite menos coordinación de turnos que la que tenemos actualmente, mientras siguen los esfuerzos en curso para optimizar las WSG.

## 2. ANÁLISIS

***Intensificar la actual participación vital de Estados, explotadores de aeropuertos y todas las partes interesadas a nivel mundial.***

2.1 Las WSG han evolucionado continuamente desde 1974 para abordar las cuestiones planteadas por una industria en constante cambio y crecimiento; se trata de un documento en evolución que asegura una asignación óptima de capacidad aeroportuaria escasa para beneficio de toda la industria de transporte aéreo, los consumidores y las comunidades locales. Los procesos de asignación de turnos deben mantenerse pertinentes y aplicables para garantizar el funcionamiento fluido de la aviación comercial. Actualmente se examinan las WSG cuatro veces al año con miras a posibles actualizaciones y

revisiones. La IATA aplaude y alienta la aportación de todas las partes interesadas en este proceso, incluida la oportunidad de proponer enmiendas a las WSG.

2.2 Las partes interesadas que participan en el proceso de asignación de turnos incluyen Estados, explotadores de aeropuertos, líneas aéreas, coordinadores de turnos y organizaciones de gestión del tránsito aéreo. La IATA reconoce la necesidad de que cada una de ellas participe en la definición de las políticas y procesos de mañana y espera que los Estados, los explotadores de aeropuertos y todas las demás partes interesadas participen más ampliamente en este examen estratégico.

2.3 Teniendo esto presente, se han formalizado reuniones entre el Grupo de trabajo sobre políticas de turnos (SPWG) y el Grupo de expertos en turnos (EGS) del ACI para constituir un foro en que se iniciaron análisis técnicos y de expertos en materia de turnos en los aeropuertos, incluso sobre la manera en que puede mejorarse la participación de los explotadores de aeropuertos.

2.4 Además del examen y revisión en curso de las WSG y siguiendo las recomendaciones de la OACI en su sexta Conferencia de transporte aéreo (2013), la comunidad de aviación ha convenido en llevar a cabo un examen estratégico a fondo de las directrices para asegurarse de que evolucionen y sigan viables en los años venideros. La industria abordará toda deficiencia en el proceso de asignación de turnos mediante este examen estratégico para garantizar que se mantenga un proceso mundialmente compatible.

***Reconocer la actual participación de los explotadores de aeropuertos a nivel local, protegiendo al mismo tiempo la necesidad imperiosa de uniformidad mundial.***

2.5 La participación de Estados, explotadores de aeropuertos y todas las demás partes interesadas constituye una parte importante del proceso actual para establecer reglas locales; la IATA apoya su participación continua, pero advierte que no debería permitirse que dicho proceso local ponga en peligro la uniformidad mundial.

2.6 Conforme a la recomendación de la sexta Conferencia de transporte aéreo de la OACI (2013), la IATA cree firmemente que la existencia de reglas y procesos diferentes para la asignación de turnos a ambos extremos de la ruta añade complejidad y conduce a ineficiencias innecesarias. A fin de equilibrar la necesidad de reglas locales flexibles, en que se tienen en cuenta las circunstancias específicas de un aeropuerto dado, con la garantía de que dichas reglas no den lugar a involuntarios conflictos con el proceso uniforme mundial, se reconoce en las WSG el valor de las directrices locales únicamente si son aprobadas por el comité consultivo establecido de la industria -que incluye al explotador del aeropuerto, quien a menudo lo preside- y no aplicadas por una sola parte interesada.

2.7 Como ejemplo de la participación del explotador del aeropuerto a nivel local, un comité sobre límites de capacidad conviene en los parámetros de coordinación (o la declaración de capacidad) antes del inicio de cada temporada a fin de informar al coordinador de turnos acerca de los parámetros en cuyo ámbito debe asignar turnos. El explotador del aeropuerto dirige el proceso normalizado de la industria, que tiene carácter colaborativo y se apoya en las funciones de cada una de las partes interesadas, incluidas las organizaciones de gestión del tránsito aéreo, el coordinador de turnos y los equipos de desarrollo del aeropuerto. En las WSG se recomienda, además, que el explotador del aeropuerto evalúe la capacidad periódicamente, lo que le proporciona mayor influencia directa sobre decisiones locales importantes en materia de capacidad.

2.8 Dicha influencia deberá, sin embargo, moderarse mediante la participación de una parte neutra a fin de asegurar que las reglas locales sigan satisfaciendo las normas justas, no discriminatorias y transparentes de las directrices mundiales. A ese fin, se recomienda en las WSG que el coordinador de turnos sea funcional y financieramente independiente de todas las partes interesadas, actuando de modo

neutro, transparente y no discriminatorio. Ninguna otra parte interesada puede desempeñar este papel neutro, por lo que la IATA insiste en que la participación del coordinador de turnos es un requisito obligatorio para el proceso de asignación de turnos.

### ***Trayectoria propuesta.***

2.9 Si bien comprende las inquietudes expresadas en la nota WP/231 EC/23 del ACI y su solicitud de orientación mediante el grupo de expertos que propone, la IATA no apoya dicha propuesta, dado que la formación de foros adicionales de la industria para analizar cuestiones relativas a los turnos crearía duplicaciones e ineficiencias innecesarias. La IATA recomendaría en cambio que los grupos de trabajo y foros de la industria en el marco de las WSG abordaran dichas cuestiones suficientemente, eliminando por consiguiente la necesidad de un grupo de expertos o estructuras redundantes similares.

2.10 Además, la IATA se opondría a toda consideración de mecanismos primarios de asignación de turnos basados en el mercado. Estos últimos han sido analizados en numerosas oportunidades en el pasado por múltiples organizaciones independientes universitarias y de expertos, sin claras indicaciones de que mejoran la utilización de la capacidad de aeropuertos ya congestionados o proporcionan beneficios relacionados con una mejor experiencia y selección para los clientes en materia de conectividad y tarifas. Las consecuencias involuntarias de tales posibles alternativas en la red mundial de transporte aéreo representan un riesgo mucho más grave de distorsión del sistema que superaría todo beneficio teórico.

2.11 Los explotadores de aeropuertos son socios fundamentales en la elaboración de políticas y procedimientos sólidos de gestión de la asignación de turnos en los aeropuertos. La IATA se ha comprometido a asegurar que los explotadores de aeropuertos sean un contribuyente y participante clave en el próximo examen estratégico de las WSG a fin de proporcionar una norma mundial única para los años venideros. La IATA espera seguir trabajando en colaboración con Estados, explotadores de aeropuertos y todas las demás partes interesadas a nivel tanto mundial como local para atender a todas las inquietudes relativas a la asignación de turnos y convenir en más amplias mejoras del proceso cuando sea necesario.

## **3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la función crítica desempeñada actualmente por todas las partes interesadas a nivel mundial y local para definir políticas y reglas de asignación de turnos y a ese fin apoyar los esfuerzos de la IATA para incrementar la participación de Estados, aeropuertos, líneas aéreas, coordinadores de turnos y organizaciones de gestión del tránsito aéreo en futuros esfuerzos mundiales de optimización;
- b) apoyar el examen estratégico de las WSG como iniciativa clave para asegurar el mejoramiento y optimización de las políticas y procedimientos de las WSG y para ello alentar a los Estados y partes interesadas a contribuir a dicho proceso; y
- c) determinar que los grupos de trabajo y foros existentes de la industria ofrecidos por las WSG abordan suficientemente las cuestiones de asignación de turnos, eliminando por consiguiente la necesidad de un grupo de expertos o estructuras redundantes similares.