



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

MODERNIZACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE IMPOSICIÓN DE DERECHOS AEROPORTUARIOS: MEJORAR LA VIABILIDAD ECONÓMICA Y LA COMPETITIVIDAD DE LOS AEROPUERTOS - HACIA UN MARCO DE FIJACIÓN DE PRECIOS COMERCIAL Y ORIENTACIONES SOBRE LOS MODELOS DE FIJACIÓN DE PRECIOS DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN UN ECOSISTEMA COMPETITIVO

(Nota de estudio presentada por Omán)

RESUMEN

El sector del transporte aéreo mundial está experimentando un cambio transformador impulsado por la creciente privatización de los aeropuertos, la rápida expansión de las líneas aéreas de bajo costo y la intensificación de la competencia entre los aeropuertos. La política actual de la OACI relativa a la imposición de derechos aeroportuarios, descrita en el Doc 9082, se basa en los principios de recuperación de costos y no discriminación. Estos principios, formulados en una época en la que la mayoría de los aeropuertos eran propiedad del Estado, se están desfasando cada vez más respecto a la dinámica comercial y competitiva moderna.

En esta nota de estudio se resalta la necesidad de actualizar el marco de reglamentación económica de la OACI para reflejar las realidades de un ecosistema de aviación liberalizado y movido por el mercado. Para ello, se propone incorporar mecanismos de fijación de precios basados en el mercado, reglamentos orientados a los resultados y modelos flexibles que respondan a la demanda y fomenten la eficiencia económica, la competencia leal y la sostenibilidad financiera a largo plazo.

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

- a) reconocer las limitaciones del marco actual de fijación de precios de la OACI en el contexto de la comercialización de los aeropuertos, la expansión de las líneas aéreas de bajo costo y la competencia en el mercado;
- b) respaldar la modernización de las políticas de fijación de precios de la OACI para los servicios aeroportuarios y recomendar la creación de un equipo especial específico;
- c) promover la adopción de modelos de fijación de precios que se basen en los resultados y que respondan a las necesidades del mercado; y
- d) facilitar la ejecución de programas piloto y la celebración de consultas con las partes interesadas a escala mundial para ensayar y perfeccionar marcos modernizados de fijación de los precios de los servicios aeroportuarios.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se han determinado hasta la fecha.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los derechos aeroportuarios en todo el mundo están sujetos a una vigilancia reglamentaria que normalmente mantiene consonancia con las políticas de la OACI establecidas en el Doc 9082.

1.2 Estas políticas hacen hincapié en principios de imposición de derechos no discriminatorios relacionados con los costos que abarcan la totalidad de los costos operacionales, la inversión de capital y la depreciación. Sin embargo, este modelo carece de la flexibilidad necesaria para hacer frente a perturbaciones económicas —como descensos repentinos del tráfico— habida cuenta de las estructuras de costos inherentes a las operaciones aeroportuarias que son, en gran medida, fijos.

1.3 Entre los principales acontecimientos que están reconfigurando el sector de la aviación desde la creación del marco de fijación de precios de la OACI cabe citar los siguientes:

- a) **Privatización y comercialización de los aeropuertos:** Un número creciente de aeropuertos opera bajo modelos privatizados o de sociedades público-privadas. Estos aeropuertos adoptan cada vez más un modelo de fijación de precios orientado al mercado, buscando el rendimiento de la inversión a través de mecanismos como la fijación de precios para períodos de punta, recargos por congestión y diferenciación por servicios de categoría superior (premium), prácticas estas que divergen del marco tradicional de recuperación de costos.
- b) **Expansión de las líneas aéreas de bajo costo:** Las líneas aéreas de bajo costo dan prioridad a la eficacia en función de los costos y a los grandes volúmenes de público pasajero, lo que impulsa la demanda de infraestructuras simplificadas e incentivos basados en el desempeño. El marco actual de la OACI no se adapta adecuadamente a los modelos de precios diferenciados y basados en el volumen que se requieren para sostener el crecimiento de las líneas aéreas de bajo costo.
- c) **Surgimiento de la competencia entre varios aeropuertos:** Las principales regiones urbanas albergan ahora varios aeropuertos que compiten por el tráfico, lo que exige estrategias de fijación de precios dinámicas e impulsadas por el mercado —incluidos los descuentos negociados y la diferenciación basada en el servicio— que chocan con los principios de fijación de precios uniformes de la OACI.
- d) **Auge de los ingresos no aeronáuticos:** Muchos aeropuertos obtienen entre el 60% y el 70% del total de sus ingresos de actividades comerciales como ventas al por menor, estacionamientos y bienes inmuebles. El modelo de caja única aprobado por la OACI está cada vez más lejos de las prácticas híbridas o de doble caja adoptadas por los organismos reguladores de todo el mundo, que están más en consonancia con las operaciones aeroportuarias comerciales modernas.
- e) **Viabilidad financiera de los aeropuertos pequeños:** Los aeropuertos pequeños suelen tener dificultades para recuperar la totalidad de los costos debido a los bajos volúmenes de tráfico. Las orientaciones de la OACI siguen siendo limitadas en cuanto a la manera de equilibrar los objetivos socioeconómicos con la sostenibilidad financiera en estos casos.

1.4 Los principios tradicionales de la OACI —recuperación de costos, transparencia y no discriminación— ya no bastan para gestionar un entorno aeroportuario moderno y orientado al mercado. Se necesitan estrategias comerciales de fijación de precios que contribuyan a la sostenibilidad económica,

mejoren la conectividad y permitan a los aeropuertos responder con flexibilidad a las demandas del mercado.

1.5 Si bien el Doc 9082 ofrece un marco fundacional, su implementación enfrenta dificultades derivadas de las variaciones económicas, reglamentarias y políticas. La falta de un modelo de aplicación universal genera incoherencias, controversias e ineficiencias en los sistemas mundiales de fijación de precios de los servicios aeroportuarios. Existe la necesidad ineludible de evolucionar hacia un sistema de fijación de precios más flexible y adaptado al mercado.

2. ANÁLISIS

2.1 Principales problemas de implementación

2.1.1 Privatización y comercialización de los aeropuertos

- Los aeropuertos privatizados deben atraer inversiones y equilibrar la rentabilidad con las obligaciones de servicio. Las restricciones de la fijación de precios basada en los costos limitan la capacidad de estos aeropuertos para operar de forma eficiente y competitiva.
- Las políticas actuales de la OACI desalientan la adopción de soluciones innovadoras para la fijación de precios que equilibren la demanda en horas de punta y fuera de ellas.
- Un modelo de precios más flexible y basado en el valor facilitaría la planificación a largo plazo, fomentaría la inversión eficiente de capital y ajustaría mejor los precios a la dinámica de la demanda.

2.1.2 Competencia entre los aeropuertos

- Una fijación de precios uniforme y basada en los costos es poco práctica en las regiones donde operan múltiples aeropuertos, que deben competir por líneas aéreas y público.
- La flexibilidad de precios, incluidos los descuentos por volumen y los acuerdos negociados a largo plazo, es esencial para fomentar una competencia sana.
- La OACI debería proporcionar orientaciones actualizadas en respaldo a la diferenciación competitiva, especialmente en el caso de los aeropuertos con franjas horarias limitadas.

2.1.3 Sostenibilidad económica de los aeropuertos pequeños

- Los aeropuertos más pequeños enfrentan desventajas estructurales para la recuperación de costos, debido principalmente a los bajos volúmenes de tráfico.
- Las soluciones pueden incluir la subvención pública o un sistema de aeropuertos agrupados que compartan políticas de precios y referencias de costos de capital.
- La OACI debería apoyar estos modelos para cuidar de la conectividad y la continuidad de los servicios en las regiones subatendidas.

2.1.4 Dar cabida a las líneas aéreas de bajo costo

- Las líneas aéreas de bajo costo requieren derechos más bajos e infraestructuras específicas para mantener la eficiencia en cuanto a sus costos.
- Las políticas de precios uniformes limitan la capacidad de los aeropuertos para ofrecer incentivos adaptados a estas líneas aéreas que puedan contribuir a aumentar el volumen de personas viajeras.
- La fijación de precios diferenciados cónsonos con los modelos de negocio de las líneas aéreas de bajo costo puede mejorar la eficiencia de los aeropuertos, la utilización de los activos y el crecimiento del tráfico.

2.1.5 **Crecimiento de los ingresos no aeronáuticos**

- Muchos aeropuertos dependen ahora de fuentes de ingresos no aeronáuticos para preservar su viabilidad financiera.
- La preferencia de la OACI por el modelo de caja única puede desincentivar la inversión comercial al obligar a la subvención cruzada.
- La OACI carece de orientaciones claras sobre los modelos de caja doble e híbrida, así como sobre las circunstancias y condiciones que permitirían considerar los enfoques de fijación de precios con estos modelos, lo que crea incoherencias entre los enfoques de fijación de precios y reparto de ingresos a nivel mundial. Esta falta de uniformidad entre las estructuras de fijación de precios afecta negativamente a las aerolíneas que operan a escala internacional.

3. **PROPUESTAS DE REVISIÓN DEL MARCO DE FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA OACI**

3.1 **Transición hacia la fijación de precios basada en el mercado**

- Introducir mecanismos de fijación de precios flexibles que respondan a la demanda y estén vinculados a las condiciones del mercado y a los resultados.
- Fomentar modelos de fijación de precios relacionados con la eficiencia, la calidad del servicio y el valor aportado.

3.2 **Orientación sobre mercados competitivos**

- Elaborar recomendaciones OACI para gestionar la fijación de precios en entornos competitivos, desregulados o de múltiples aeropuertos.
- Establecer herramientas mundiales de evaluación comparativa y vigilancia para velar por la aplicación de prácticas justas.

3.3 **Modelos de fijación de precios orientados a las líneas aéreas de bajo costo**

- Promover la fijación de precios diferenciados para las líneas aéreas de bajo costo, incluidos descuentos por volumen y derechos de terminales especializadas.
- Fomentar la aplicación de estrategias de fijación de precios para dentro y fuera de los períodos de punta a fin de optimizar el uso de las infraestructuras.

3.4 **Apoyo a los aeropuertos pequeños y regionales**

- Recomendar la adopción de marcos de subvención cruzada o ayudas públicas para mantener los servicios aéreos esenciales y cuidar de la continuidad de las operaciones en los aeropuertos pequeños.
- Proponer metodologías de fijación de precios que tengan en cuenta las prioridades socioeconómicas y de conectividad regional.

3.5 Integración de ingresos no aeronáuticos

- Proporcionar orientación sobre la adopción de modelos de caja híbrida o doble cuando proceda.
- Recomendar la implementación de acuerdos transparentes de reparto de ingresos entre los aeropuertos y las líneas aéreas.

3.6 Mecanismos de fijación de precios vinculados a la sostenibilidad

- Introducir incentivos para el uso de aeronaves de bajas emisiones y prácticas ambientalmente sostenibles.
- Crear marcos para la fijación de precios del carbono y derechos dinámicos basados en la congestión.

4. PROPUESTA DE ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN

4.1 **Creación de un equipo especial OACI:** Crear un equipo especializado para revisar el Doc 9082 y elaborar orientaciones complementarias.

4.2 **Proyectos piloto:** Poner en marcha planes de fijación de precios a modo de ensayo en determinadas regiones [por ejemplo, la del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) o la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN)] para evaluar el funcionamiento de modelos basados en el mercado y sus repercusiones.

4.3 **Consulta mundial:** Colaborar con las partes interesadas —incluidos los explotadores de aeropuertos, los organismos reguladores y representantes de las líneas aéreas— para velar por la formulación de una política integradora.

4.4 **Finalización y adopción:** Presentar las versiones revisadas de las políticas de precios y las directrices de implementación para su aprobación en la próxima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI.

5. CONCLUSIÓN

5.1 El marco actual de fijación de precios de la OACI, que se basa en la recuperación de costos y la no discriminación, es insuficiente para hacer frente a las realidades modernas de un sector del transporte aéreo liberalizado y competitivo. Teniendo en cuenta la forma en que ha evolucionado el sector —y, en especial, la privatización de los aeropuertos, el crecimiento de las líneas aéreas de bajo costo y el auge de modelos de ingresos híbridos—, es esencial realizar una actualización fundamental del Doc 9082. La OACI debe adoptar un enfoque de fijación de precios más flexible y orientado al mercado que fomente la

inversión, la innovación y el acceso equitativo, salvaguardando al mismo tiempo la transparencia y la rendición de cuentas.

— FIN —