



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 41: Reglamentación del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea

**DESARROLLO ECONÓMICO Y REGLAMENTACIÓN
DE AEROPUERTOS**

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

ACI apoya las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios señalando que la finalidad de las consultas entre explotadores aeroportuarios y usuarios de aeropuertos debería ser que, en lo posible, los derechos se establezcan por acuerdo entre usuarios y proveedores.

La reglamentación económica de los derechos aeroportuarios sólo debería aplicarse para asegurar que el explotador aeroportuario no abusa de una posición de poder indebida en el mercado. Además, un mecanismo normativo sólo debería actuar cuando las consultas directas entre el explotador aeroportuario y los usuarios no hayan producido un acuerdo sobre derechos aeroportuarios.

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

- a) tener en cuenta la opinión de ACI, en particular al considerar enmiendas de las políticas y textos de orientación de la OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y el proceso de consulta entre usuarios y proveedores;
- b) apoyar la posición de ACI de que se otorgue prioridad a la ampliación de la infraestructura aeroportuaria y correspondientes inversiones;
- c) convenga en que las consultas regulares entre usuarios y proveedores de aeropuertos son el método principal de lograr acuerdo sobre derechos aeroportuarios y que la reglamentación de esos derechos sólo debería aplicarse en circunstancias excepcionales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)</i>

¹ Las versiones en español, francés e inglés fueron proporcionadas por el ACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El tráfico aéreo internacional enfrenta importantes retos en términos de futuras demandas de capacidad y graves presiones sobre el uso eficaz de los recursos. El pedido de derechos de usuario de aeropuerto reglamentados y estables, o incluso menores, por un lado, y la urgente necesidad de ampliar considerablemente la capacidad terrestre debido a la prevista duplicación del tráfico aéreo para 2020 por otro, se contradicen mutuamente. ACI desea señalar a la atención de la Asamblea la nota de información de ACI en el marco de la cuestión 42 titulada: “Los aeropuertos como catalizadores vitales del crecimiento económico”. Esta nota de información subraya el continuo crecimiento del tráfico y concluye en que la capacidad aeroportuaria existente y la ampliación moderada serán insuficientes para enfrentar la demanda de tráfico pronosticada.

1.2 ACI ve con agrado la propuesta de la OACI de celebrar una conferencia mundial sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea. La Conferencia brindará la oportunidad de debatir las muchas novedades y cambios institucionales ocurridos en la industria a lo largo de los últimos años.

2. REGLAMENTACIÓN DE LOS AEROPUERTOS

2.1 Estudios regulares de la OACI sobre la situación económica de los aeropuertos no han mostrado pruebas de abuso del poder de mercado en la industria aeroportuaria. La porción de los derechos de usuario de aeropuerto en el costo de las operaciones de línea aérea ha permanecido notablemente estable en los últimos decenios, en alrededor del 4%. Variaciones regionales en los niveles de los derechos se justifican debido a los distintos grados de las necesarias ampliaciones e inversiones en infraestructura, hecho a menudo estimulado por la liberalización y desreglamentación dentro o entre los mercados aeronáuticos así como la creciente demanda de viajes por vía aérea.

2.2 En una industria aeroportuaria cada vez más liberalizada, comercializada y competitiva, la reglamentación económica debería ser la excepción más que la regla. La reglamentación económica, especialmente para los derechos de usuario, sólo debería introducirse en el caso de que un explotador aeroportuario haya demostrado estar abusando de un poder de mercado y solamente si no han tenido éxito las negociaciones directas entre el proveedor y los usuarios. Por lo tanto, toda medida de reglamentación debería ser flexible y más bien dirigida a la mediación entre ambas partes en vez de una imposición unilateral de niveles de gravámenes.

2.3 La reglamentación económica de los aeropuertos, cuando corresponda, debe asegurar la inversión adecuada y procurar el logro de un equilibrio entre normas sobre costos y servicios apropiados para usuarios, líneas aéreas y pasajeros. Además, ninguna medida normativa debe introducir una carga adicional administrativa o de costos indebida para el explotador aeroportuario.

2.4 Las inversiones aeroportuarias actuales deben cumplir con los mismos criterios de viabilidad que cualquier otra inversión, dado que los gobiernos, al igual que los inversionistas privados, ya no financian la ampliación aeroportuaria sin la perspectiva de un rendimiento económico razonable para su inversión. Interesa a los usuarios aeroportuarios permitir que el explotador del aeropuerto supere las carencias en capacidad permitiéndole contar con ingresos suficientes para financiar la ampliación o adquirir capital en el mercado, creando así un medio de explotación eficiente y capacidad para el futuro crecimiento, así como la rentabilidad de toda la industria aeronáutica.

3. DERECHOS DE USUARIO

3.1 Las consultas entre proveedores y usuarios deberían realizarse a intervalos regulares para promover la transparencia y la confianza y deberían basarse en la cooperación más que en el enfrentamiento. Es fundamental que proveedores y usuarios se informen y actualicen mutuamente con carácter regular sobre sus planes y estrategias futuros, lo que les permitirá comprender y evaluar mejor las necesidades respectivas.

3.2 Los derechos de usuario son la fuente de ingresos básica y principal de los aeropuertos. El nivel de inversión en un aeropuerto necesariamente debe reflejarse en el nivel y estructura de los derechos. Los pedidos generales de reducir los derechos de usuario de aeropuerto carecen de perspectiva y, en última instancia, no promueven explotaciones aeroportuarias eficientes. También demuestran ir en detrimento de la eficiencia de las líneas aéreas y de todo el sistema, dado que la continua falta de capacidad aeroportuaria produce importantes costos debido a las demoras tanto en el aire como en tierra.

3.3 Es fundamental que las políticas de la OACI sobre derechos de usuario se promuevan y difundan activamente para maximizar su aplicación y lograr coherencia internacional en el establecimiento de derechos de usuario de aeropuertos. ACI continuará ofreciendo apoyo a la OACI en esta esfera.

3.4 ACI se preocupa de que los aeropuertos tengan profesionales bien capacitados en su personal y, por consiguiente, está fuertemente comprometido a continuar cooperando con la OACI en cursos de capacitación conjuntos sobre derechos aeroportuarios que, hasta la fecha, han contado con la participación de 92 alumnos de más de cuarenta países.