

## **CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

(Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003)

### **Cuestión 2 del**

**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización**

**2.2: Acceso a los mercados**

### **ASEGURANDO UN SISTEMA GLOBAL EFECTIVO DE ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS**

(Nota presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo)

#### **RESUMEN**

La asignación de franjas horarias de operación sólo se requiere cuando la capacidad del aeropuerto resulta insuficiente para atender la demanda. Esta no incrementa la capacidad y constituye sólo un mecanismo para distribuir lo que está disponible. IATA provee pautas flexibles y justas para la asignación de franjas horarias a nivel global. Las normas nacionales o regionales pueden complicar el sistema, especialmente si no son compatibles con el sistema global. Las normas sobre asignación de franjas horarias deben ser:

- Globalmente compatibles
- Orientarse por la demanda del mercado y dirigidas únicamente para lograr el máximo provecho efectivo de la capacidad del aeropuerto
- Justas, transparentes y no discriminatorias
- Simples, prácticas y económicamente sostenibles.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.1.

---

<sup>1</sup> Las versiones en árabe, español y francés fueron proporcionadas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aeropuertos sólo necesitan franjas horarias de operación y del proceso de asignación de las mismas, cuando su capacidad resulta ser insuficiente para atender la demanda. Cuando ello ocurre, la capacidad que está disponible es racionada y debe ser distribuida de acuerdo con algunos principios básicos. Las Conferencias de Itinerarios IATA, emplean pautas justas y flexibles para organizar la asignación de franjas horarias a nivel global en 215 aeropuertos coordinados alrededor del mundo.

## 2. ORÍGENES DE LAS CONFERENCIAS DE ITINERARIOS

2.1 El proceso de asignación de franjas horarias empezó a inicios de los años 60s, cuando las líneas aéreas, accedieron voluntariamente a respetar determinadas horas de despegue y aterrizaje en un aeropuerto tal y como lo asignara un "coordinador de franjas horarias". Con el tiempo, el proceso se expandió hacia un número creciente de aeropuertos y ciertas pautas aprobadas fueron adoptadas, una vez más voluntariamente, por las líneas aéreas que asistieron a las Conferencias bi-anales sobre Itinerarios IATA.

2.2 Aunque originalmente constituyó un foro simple en el que se coordinaban los itinerarios para optimizar las conexiones entre los mismos, las Conferencias de Itinerarios IATA han crecido hasta convertirse en el punto principal para la asignación de franjas horarias en unos 215 aeropuertos coordinados mundialmente. De igual forma, la participación en la conferencia se ha incrementado en más de 200 líneas aéreas (con vuelos regulares y charters, IATA y no IATA) y 50 Coordinadores de Franjas Horarias de Operación.

2.3 Las "Guías sobre Procedimientos para Establecer Itinerarios" son revisados y actualizados regularmente por todos los participantes en las Conferencias de Itinerarios, y representan un justo y equitativo mecanismo para obtener, retener e intercambiar franjas horarias en aeropuertos congestionados. Las Conferencias de Itinerarios IATA y los grupos de especialistas vinculados, también establecen normas para apoyar la asignación de franjas horarias y la programación de itinerarios en general, incluyendo la homologación de datos, definiciones y formatos de mensaje y protocolos.

## 3. PAPEL A DESEMPEÑARSE POR LOS GOBIERNOS

3.1 Aunque la asignación de franjas horarias evolucionó a partir de un sistema administrado por líneas aéreas, la participación de los gobiernos se ha incrementado a medida que la congestión en los aeropuertos ha empeorado y a medida que el debate sobre la determinación de las aerolíneas que las obtendrán y cómo las emplearán, se ha convertido en un tema cada vez más importante, en términos de acceso al mercado y en una política reguladora.

3.2 Hoy en día, varios gobiernos cuentan con sus propias normas para la asignación de franjas horarias, principalmente en los EE.UU., dónde una Regulación sobre la Asignación de Franjas Horarias, basada en el sistema IATA, ha estado vigente desde el año 1993. Esta y otras normas nacionales han demostrado hasta el momento que son relativamente compatibles con las pautas de la industria global. Sin embargo, existe una creciente preocupación por que la situación esté cambiando.

## 4. PROBLEMAS EMERGENTES

4.1 El problema radica en que dicha regulación formal resulta ser inherentemente inflexible. La obtención del máximo uso de la capacidad en una situación restringida, se basa en una flexibilidad práctica. Contradictoriamente, como puede parecer en un principio, el introducir la asignación de franjas horarias reduce la capacidad de un aeropuerto. La explicación de ello es simple: el número de movimientos

de aeronaves que pueden lograrse de manera sostenida, hora tras hora, día tras día, es menor que el que puede lograrse en *ciertas horas* sin la asignación de franjas horarias. Una vez dado el requerimiento para garantizar un cierto número de franjas horarias por hora, es probable que el resultado sea menor de lo que podría lograrse de otro modo.

4.2 Con ello en mente, puede entenderse que cada norma o procedimiento de asignación adicional, corre el riesgo de incrementar la complejidad, la reducción de la flexibilidad y, por ende, la reducción del uso eficaz de la capacidad. Esta es la razón del por qué se diseñaron las pautas IATA para ser tan flexibles como fuera posible. Sin embargo, la naturaleza reguladora y las reglas de tipo cuasi legales impuestas por los gobiernos, dejan mucho menor espacio para la flexibilidad y la interpretación. Simplemente se concluye, que mientras más prescriptivas sean las normas, estas serán más propensas a restringir el empleo flexible y efectivo de la capacidad.

4.3 Un segundo problema lo constituye el propósito u objetivo de las normas gubernamentales. Las pautas IATA están simplemente dirigidas hacia la maximización de la capacidad y a su justa distribución. En dicho sentido, las mismas se concentran en la conveniencia del pasajero, en la continuidad y en cuán predecible sea el itinerario, basado en precedentes históricos ("los derechos del abuelo") y en conceptos como el de "esperar su turno" como un ocupante medio, pero incluyendo normas que le aseguren a las nuevas líneas aéreas, que también obtendrán su parte correspondiente en la distribución de franjas horarias.

4.4 Sin embargo, los gobiernos han comenzado a introducir un nuevo criterio, favoreciendo determinadas categorías específicas de operadores o tipos de aeronaves, y agregando nuevos objetivos tales como la "competencia" y la protección del medio ambiente. En tanto éstos son objetivos loables, los mismos no deberían tener ninguna participación en el proceso técnico de asignación de franjas horarias - otras vías se encuentran abiertas para que los gobiernos logren tales objetivos.

4.5 Cada vez que un nuevo criterio de asignación de franjas horarias se agrega al proceso, éste se torna más complicado. Peor aún, ciertos objetivos no son compatibles con otros, asignándose a los coordinadores la difícil tarea de analizar las prioridades, tratando de equilibrar al máximo la eficiencia de la capacidad disponible con los imperativos políticos.

4.6 Dado que casi todas las franjas horarias para despegue deben coincidir en cierto punto con las franjas horarias de aterrizaje en algún otro lugar, el riesgo de su incompatibilidad con normas nacionales, determina que surja el espectro de la fragmentación del sistema y su fracaso. Ello se complica aún más, cuando los aeropuertos se encuentran ubicados en distintos husos horarios.

4.7 Teniendo ello en consideración, IATA ha desarrollado un sencillo grupo de principios que deben respetarse en cualquier sistema de asignación de franjas horarias. Éstos establecen que el sistema debería:

- a) ser globalmente compatible;
- b) tener como único objetivo, la máxima y efectiva utilización comercial de la capacidad del aeropuerto;
- c) ser transparente, justo y no-discriminatorio;
- d) ser simple, práctico y económicamente sustentable.

## 5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 IATA urge a la Conferencia a incluir estos principios en sus conclusiones, dejando en claro que los Estados deben evitar acciones unilaterales que puedan afectar estos principios.

— FIN —