

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

DERECHOS DE TRÁFICO, CAPACIDAD AEROPORTUARIA Y TURNOS DE AEROPUERTO: EL PUNTO DE VISTA DEL EXPLOTADOR AEROPORTUARIO

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

RESUMEN

Los derechos de tráfico, la capacidad aeroportuaria y los turnos de aeropuerto son aspectos totalmente distintos y separados. Los explotadores aeroportuarios hacen todo lo posible por ampliar la capacidad aeroportuaria y tienen derecho a definir y declarar dicha capacidad. También deberían desempeñar una función principal en el proceso de establecimiento de turnos y supervisar la eficiente asignación de turnos a las líneas aéreas. Cuando se les asignan turnos, también se otorga a las líneas aéreas el derecho a usar dichos turnos, pero no los derechos de propiedad. Esto también se aplica al tráfico de turnos por las líneas aéreas.

La medida recomendada a la Conferencia figura en el párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El crecimiento del tráfico aéreo ha superado normalmente el crecimiento de la capacidad aeroportuaria, especialmente en los últimos años. Como se señala en la nota ATConf/5-WP/8 de la Secretaría de la OACI, la escasez de capacidad aeroportuaria se ha relacionado con limitaciones económicas, ambientales, políticas y físicas que han impedido que tuvieran éxito los incesantes esfuerzos de los explotadores aeroportuarios y los gobiernos por aumentar la capacidad de los aeropuertos. Ello a su vez ha limitado el acceso a los mercados. A menos que se aumente considerablemente, la actual capacidad aeroportuaria no estaría en condiciones de ajustarse al crecimiento previsto del tráfico aéreo

¹ Las versiones en español y francés son proporcionadas por el consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

resultante de la liberalización del transporte aéreo. Los puntos principales de las políticas de ACI para la eficiente gestión de la capacidad aeroportuaria se describen a continuación.

2. POLÍTICAS DE ACI PARA LA GESTIÓN EFICIENTE DE LA CAPACIDAD AEROPORTUARIA

2.1 Los derechos de tráfico, la capacidad aeroportuaria y los turnos de aeropuerto son aspectos completamente diferentes. Los derechos de tráfico permiten a los transportistas tener acceso a un mercado, la capacidad aeroportuaria puede limitar la capacidad de un aeropuerto en hacer lugar a dicho acceso en ese aeropuerto, mientras que los turnos se establecen y asignan para facilitar el acceso de las líneas aéreas a los aeropuertos congestionados. El proceso de intercambiar u otorgar derechos de tráfico es totalmente diferente y separado del proceso de establecer y asignar turnos. Cuando se asignan los turnos, también se otorga a las líneas aéreas los derechos de usufructo de dichos turnos pero no los derechos de propiedad.

2.2 Impacto del tráfico de punta y limitaciones a la capacidad: El tráfico de punta en los aeropuertos genera graves penalidades económicas, como la subutilización de costos, instalaciones y servicios aeroportuarios, costos de oportunidad debido al impacto directo e indirecto de servicios perdidos, y demoras para las aeronaves y los pasajeros. Pueden obtenerse considerables mejoras redistribuyendo el tráfico mediante consultas efectivas entre todas las partes interesadas, incluidos los aeropuertos. En el folleto conjunto ACI-IATA *“Directrices para la gestión de la capacidad/demanda aeroportuaria”*, figura más información al respecto.

2.3 Coordinación de horarios, asignación de turnos y tráfico de turnos: Los explotadores aeroportuarios tienen el derecho de definir y declarar la capacidad aeroportuaria en términos de movimientos horarios para pistas, terminales y plataformas en consulta con el ATC y otras autoridades apropiadas, según sea necesario. El proceso de coordinación de horarios y asignación de turnos de aeropuerto de la IATA ha mantenido en gran medida un grado de coherencia y estabilidad en el transporte aéreo internacional. No obstante, todavía está dominado en su mayor parte por los intereses de las líneas aéreas. Dado que esto podría conducir a un comportamiento anticompetitivo, contrario a los intereses de los explotadores aeroportuarios y sus comunidades locales, tanto la coordinación de horarios como la asignación de turnos requieren autorización gubernamental.

2.4 Deberían establecerse comités de coordinación en los aeropuertos en que los horarios de líneas aéreas se coordinan o facilitan, con plena participación del aeropuerto en el establecimiento de reglas para asignación de turnos, para permitir la consulta y la comunicación periódica entre las líneas aéreas y los aeropuertos afectados. Los aeropuertos interesados también deberían estar en condiciones de asistir a las Conferencias de coordinación de horarios de la IATA al menos con carácter de observadores. Cuando la demanda pueda superar los turnos disponibles, deberían elaborarse procedimientos de horarios más severos para lograr el uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria, incluyendo la asignación de turnos, bajo la responsabilidad de un coordinador independiente. Estos procedimientos deberían ser transparentes, justos, e incluir sanciones para contrarrestar la no utilización o la utilización abusiva de los turnos. Para mejorar la competencia, se podría reservar un porcentaje de los turnos disponibles a lo largo del día para reasignar a nuevos ingresos a pedido del aeropuerto en cuestión. También pueden otorgarse solamente por un período limitado turnos para ciertos tipos de vuelo, como los de aeronaves pequeñas, aeronaves más ruidosas o para vuelos de una longitud de tramo específica.

2.5 Este aspecto no se considera en la misma forma en todas las regiones. Por ejemplo, en los Estados Unidos, los aeropuertos consideran que los Comités de coordinación son órganos inherentemente anticompetitivos, que deberían ser sustituidos por un mecanismo equitativo y transparente para asignar turnos que incluiría sanciones para contrarrestar el no uso o el uso abusivo de los turnos, teniendo en plena consideración los intereses del público viajero. Los aeropuertos de los Estados Unidos también creen que deberían diseñarse reglas de asignación de turnos para prohibir el comportamiento colusorio

por los transportistas aéreos y maximizar el uso de mecanismos de mercado disponibles para asignar turnos en un mercado secundario. Además opinan que los Comités de coordinación deberían utilizarse solamente como una medida paliativa a corto plazo, por ejemplo como parte de una respuesta a interrupciones por razones meteorológicas o situaciones de emergencia.

2.6 A menos que se introduzcan reglamentación y salvaguardias efectivas, no debería permitirse a las líneas aéreas realizar un tráfico secundario de los derechos de usufructo de los turnos. Todo tráfico debe reflejar los principios de asignación establecidos en los aeropuertos afectados, pero sin ir más allá de los límites de capacidad del aeropuerto, no deben ser anticompetitivos y deberían mantener el uso eficaz de la capacidad aeroportuaria. Deben aplicarse las reglas de “úselo o piérdalo”. Los explotadores aeroportuarios deberían aprobar reglas y procedimientos para el tráfico de turnos, gestionar o supervisar el proceso de tráfico, y seguir muy de cerca la situación cuando un coordinador independiente lleva a cabo esta función.

3. CONCLUSIONES

3.1 Los derechos de tráfico, la capacidad aeroportuaria y los turnos de aeropuertos son aspectos totalmente diferentes y separados. Los explotadores aeroportuarios hacen todo lo posible por ampliar la capacidad de sus aeropuertos y, en consulta con las líneas aéreas y agencias involucradas, deberían oponerse a las limitaciones de capacidad. Los explotadores aeroportuarios tienen el derecho de definir y declarar la capacidad de sus aeropuertos y deberían desempeñar una función principal en el proceso de establecimiento de turnos así como supervisar la eficiente asignación de turnos a las líneas aéreas. Cuando se asignan los turnos, se otorga también a las líneas aéreas derechos de usufructo de esos turnos, pero no derechos de propiedad.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) convenir en que los derechos de tráfico, la capacidad aeroportuaria y los turnos de aeropuerto son aspectos totalmente diferentes;
- b) convenir en que los explotadores aeroportuarios tienen el derecho de definir y declarar la capacidad de sus aeropuertos, que deberían desempeñar una función principal en el proceso de establecimiento de turnos y supervisar la eficiente asignación de turnos en las líneas aéreas y que, cuando se asignan los turnos, se otorga también a las líneas aéreas derechos de usufructo de los mismos, pero no derechos de propiedad; y
- c) instar a los Estados contratantes de la OACI a que apliquen las políticas de ACI presentadas anteriormente en la sección 2, lo antes posible, para mejorar la eficiente gestión de la capacidad aeroportuaria.