



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 50: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea

NOVEDADES RELATIVAS A LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se informa sobre la importante labor realizada por la OACI desde la última Asamblea para prestar asistencia a los Estados en relación con la explotación eficiente y rentable de aeropuertos y servicios de navegación aérea. Asimismo, se describen brevemente las novedades en cuanto a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y se presenta el plan de acción de la Organización para el próximo trienio.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a respaldar las actividades futuras descritas en el párrafo 4, que comprenden lo siguiente:

- a) cooperación y compromiso de la OACI con los Estados miembros, los participantes de la industria y organizaciones internacionales interesadas para abordar cuestiones de interés común en la esfera de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea;
- b) divulgación y fomento de las políticas en materia de derechos;
- c) finalización de la revisión del Doc 9082 y los dos manuales económicos;
- d) celebración de seminarios prácticos regionales sobre una base de recuperación de costos, y de cursos de instrucción sobre derechos aeroportuarios sobre una base comercial;
- e) elaboración de nueva orientación sobre cuestiones emergentes;
- f) supervisión de la situación financiera de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y el consiguiente impacto en los derechos; y
- g) elaboración de una base de datos en línea respecto a *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100) de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Las medidas propuestas en esta nota contribuyen al logro del Objetivo estratégico D, en particular con respecto al suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea de manera sostenible, eficiente y rentable.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa para 2011-2013 y/o mediante contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	<p>A37-WP/20, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</p> <p><i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)</p> <p><i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos</i> (Doc 9562)</p> <p><i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea</i> (Doc 9161)</p> <p>(Doc 9904) <i>Summary Minutes with Subject Index. Council 180th Session</i></p> <p><i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</p> <p><i>Informe de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS)</i> (Doc 9908)</p> <p><i>Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea</i> (Doc 7100)</p>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde el 36º período de sesiones de la Asamblea, se han producido varias novedades en relación con los aspectos económicos, de gestión y organizativos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. En esta nota se informa sobre los asuntos considerados por el Consejo en el trienio pasado con respecto a estos campos. También se consideran algunos aspectos fundamentales que será necesario incluir en las actividades previstas para el período 2011-2013.

2. PRINCIPAL LABOR REALIZADA POR LA OACI

2.1 El acontecimiento más importante del pasado trienio en este ámbito fue la celebración de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS), que se llevó a cabo en septiembre de 2008. El objetivo de la CEANS era aprender de las experiencias de comercialización/privatización de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP); evaluar los futuros retos; fomentar un mayor nivel de cooperación en la industria del transporte aéreo; alcanzar un consenso sobre los medios de optimizar la eficiencia y rentabilidad en la explotación y suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea. El Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) se reunieron dos veces, en septiembre de 2007 y en febrero de 2008, respectivamente, para ayudar a la Secretaría en los preparativos de la Conferencia.

2.2 La Conferencia adoptó 15 Recomendaciones, 10 de las cuales tenían por objeto fortalecer las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), entre otras cosas, en relación con la vigilancia económica como responsabilidad de los Estados; la implantación de sistemas de gestión del rendimiento; el establecimiento de un procedimiento de consulta claramente definido y regular; una mayor flexibilidad en la fijación de derechos; una clara separación de las funciones de reglamentación y operacionales; la aplicación de las mejores prácticas para una buena gobernanza corporativa; y la implantación del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial de manera eficaz y rentable. En las recomendaciones también se alentaba a los Estados a integrar los principales principios comprendidos en las políticas de la OACI en su legislación, reglamentos y políticas nacionales, así como en todos los acuerdos de servicios aéreos. En otras recomendaciones se pedía la realización de estudios específicos, la revisión o ampliación de textos de orientación y la adopción de medidas específicas por los Estados miembros. El informe de la Conferencia se publicó como *Informe de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS)* (Doc 9908).

2.3 El 17 de noviembre de 2008 (C-DEC 185/11) el Consejo respaldó las recomendaciones de la Conferencia y en enero de 2009 se publicó el Doc 9082 revisado como octava edición. Se envió la comunicación SD 38/1-09/2 de fecha 30 de enero de 2009 a los Estados miembros para informarles sobre los resultados de la Conferencia.

2.4 La tercera reunión conjunta AEP-ANSEP se llevó a cabo del 30 de noviembre al 4 de diciembre de 2009. La reunión tenía como objetivo hacer el seguimiento de las recomendaciones de la Conferencia, en especial con respecto a lo siguiente: a) la revisión y ampliación de los textos de orientación para el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161); y, b) la mejora de la estructura y legibilidad del Doc 9082. En la cuarta reunión conjunta del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos y el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea, prevista para el período del 7 al 11 de febrero de 2011, se adelantará aún más la elaboración de los textos de orientación para los dos manuales mencionados y el Doc 9082.

2.5 Durante el período considerado, la Secretaría realizó varios seminarios prácticos regionales en seguimiento de la recomendación de la CEANS de que se tomaran todas las medidas correspondientes para promover la sensibilización y el conocimiento de las políticas de la OACI sobre derechos. El primero de estos seminarios prácticos se llevó a cabo en Viena, en diciembre de 2008 para los Estados europeos; el segundo se celebró en Bangkok, en febrero de 2009, para los Estados de Asia/Pacífico. En África se llevó a cabo un Simposio regional sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, en Kampala, en agosto de 2009, el cual se realizó en cooperación con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y con la Autoridad de Aviación Civil de Uganda en calidad de anfitrión. Este simposio fue complementado con dos seminarios prácticos subregionales, en Dakar y Nairobi, que se llevaron a cabo en febrero y marzo de 2010, respectivamente.

2.6 Además, en asociación con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la OACI desarrolló un curso de instrucción sobre derechos aeroportuarios, que, hasta la fecha, se ha impartido en nueve ocasiones para beneficio de 172 profesionales aeronáuticos de 72 Estados.

3. NOVEDADES EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

3.1 Según un estudio sobre la situación financiera de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, realizado por la Secretaría a principios de 2009, en general, los aeropuertos fueron rentables en 2007. Sin embargo, un considerable número de aeropuertos internacionales con bajo volumen de tráfico continuó operando con pérdidas. La situación de los ANSP fue similar a la de los aeropuertos. En términos de porcentaje de los gastos totales de explotación de las líneas aéreas regulares, en los últimos años tanto los derechos de los aeropuertos como de los servicios de navegación aérea se mantuvieron en niveles estables; en 2008, estos derechos representaron provisionalmente el 4,0% y el 2,3%, respectivamente.

3.2 El contexto económico general de los servicios de transporte aéreo comenzó a deteriorarse a fines de 2008 y se agravó en 2009. La continua disminución del tráfico aéreo creó un desafío económico para muchos explotadores de aeropuertos y para los ANSP. En 2009, los ingresos disminuyeron como resultado de un menor número de vuelos con menos pasajeros. Los aeropuertos y los ANSP en todo el mundo redujeron sus costos, reconsideraron sus inversiones de capital, congelaron sus contrataciones y redujeron su plantilla. Muchos de ellos no aumentaron sus derechos o limitaron los aumentos previstos, mientras que otros hasta disminuyeron sus derechos de modo temporal.

3.3 Un estudio de la Secretaría sobre las prácticas relativas a propiedad, organización y reglamentación de los aeropuertos y los ANSP (realizado en 2008) puso de manifiesto que el ritmo de

comercialización y privatización de los aeropuertos había decrecido en los últimos años. Esto se debe principalmente a que muchos de los aeropuertos más prometedores (desde la perspectiva del inversionista) ya se han transferido a intereses privados o se han comercializado, y también como consecuencia de la crisis financiera mundial que comenzó en 2008. Sin embargo, las inversiones transfronterizas y los arreglos transnacionales de gestión continuarán mientras la comunidad económica siga considerando que un aeropuerto puede ser una inversión sólida. De modo similar, la comercialización de los ANSP también ha disminuido.

3.4 El entorno comercializado y privatizado en el que operan los aeropuertos y los ANSP y las tendencias de la industria han aumentado el riesgo de un menor conocimiento de las políticas de la OACI. La falta de un firme compromiso de adhesión a las políticas de la OACI por parte de los Estados conduce a que sus aeropuertos y sus ANSP apliquen diferentes reglas para fijar los derechos, lo cual a su vez no propicia el desarrollo ordenado y sostenible del transporte aéreo y de la infraestructura aeronáutica.

3.5 En algunos Estados en que se han separado las funciones de reglamentación y de explotación, se plantean dificultades en relación con la financiación de las diversas funciones de vigilancia dentro de una autoridad normativa. La financiación también constituye un problema para algunas organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

3.6 Asimismo, se expresó inquietud con respecto a la explotación de aquellos aeropuertos que no son económicamente viables pero, por ser parte de una red integrada de transporte aéreo, son necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional del transporte aéreo internacional y para responder a consideraciones socioeconómicas.

3.7 En lo atinente al aspecto operacional y de gestión, se están produciendo cambios importantes en: a) Norteamérica, donde en el marco del Plan nacional integrado relativo al sistema de transporte aéreo NextGen, el control del tránsito aéreo pasará de un sistema de radares basado en tierra a un sistema basado en satélites; y b) en Europa, donde el proyecto relativo al Programa de investigación ATM en el marco del cielo único europeo (SESAR) está destinado a elaborar el sistema de gestión del tránsito aéreo de nueva generación, con capacidad para garantizar la seguridad operacional y la fluidez del transporte aéreo en los próximos 30 años. Con la adopción de un segundo conjunto de medidas relativas al Cielo único europeo se ha dado un paso importante para mejorar la actuación del sistema ATM ya que se han fijado metas que hay que cumplir en las áreas clave de seguridad operacional, capacidad, eficiencia de vuelo, rentabilidad y sostenibilidad ambiental.

4. **LABOR FUTURA**

4.1 La OACI trabajará y cooperará con los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales interesadas y otros participantes, para abordar cuestiones de interés común en el ámbito de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

4.2 La OACI continuará proporcionando orientación e información a los Estados, aeropuertos, ANSP y usuarios para promover una mejor comprensión de las políticas sobre derechos y el modo de aplicarlas a fin ayudar en cuanto a la mejora de su actuación global para que el suministro y la explotación de aeropuertos y de servicios de navegación aérea se lleve a cabo de modo rentable.

4.3 La OACI finalizará la revisión del Doc 9082, cuya novena edición habrá de publicarse, y completará los textos de orientación para el Doc 9562 y el Doc 9161. Tal perfeccionamiento de las políticas y los textos de orientación de la OACI proporcionará a los Estados una valiosa herramienta para

que puedan ejercer su gobernanza y control de forma apropiada en un entorno de aeropuertos y servicios de navegación aérea comercializados y privatizados.

4.4 Con objeto de aumentar la sensibilización y el conocimiento de las políticas de la OACI sobre derechos y lograr el mayor grado de aplicación de las mismas, la OACI continuará realizando seminarios prácticos regionales sobre una base de recuperación de costos, a fin de difundir información sobre el estado de aplicación de dichas políticas por los Estados, y para ofrecer cursos de instrucción sobre derechos aeroportuarios sobre una base comercial.

4.5 La OACI también tiene programado elaborar nuevos textos de orientación sobre cuestiones emergentes, que incluyen: a) los medios de financiar las funciones de vigilancia a niveles nacional y regional (incluyendo las RSOO); b) la sostenibilidad de los aeropuertos que no son viables económicamente; y c) derechos, aspectos económicos e institucionales relativos a la transición de servicios de información aeronáutica a gestión de la información aeronáutica.

4.6 Considerando la naturaleza específica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, también será necesario seguir de cerca la evolución de su situación financiera y las repercusiones de la misma en los derechos a fin de asegurar que se consiga un equilibrio apropiado entre los intereses de todos los participantes.

4.7 Otro aspecto conexo que exige una considerable labor es la elaboración de una base de datos para las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100), de la OACI, cuya finalidad es acrecentar la transparencia al facilitar la información en línea de los derechos en todo el mundo, en forma de documento interactivo.

4.8 La labor futura relativa a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea descrita se llevará a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa para 2011-2013 y/o mediante contribuciones extrapresupuestarias.