



**ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

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

**REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DE LOS AEROPUERTOS  
EN LA INDIA**

(Nota presentada por la India)

**RESUMEN**

Se informa en esta nota sobre los grandes avances que ha realizado la India desde la última Asamblea en el establecimiento de un órgano independiente de reglamentación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. Dicho órgano trabaja actualmente en la formulación de su filosofía y enfoque de reglamentación y el diseño de los sistemas y procedimientos que se aplicarán para la fijación de las tarifas. Se prevé que esta tarea se termine en poco tiempo, momento en el cual el órgano estará en condiciones de iniciar el proceso de fijación de tarifas. Se espera con ello poder dar al sector de la infraestructura aeroportuaria en la India la certidumbre jurídica necesaria.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D — Eficiencia: Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector de la aviación indio está en franco crecimiento desde 2004-2005. El total de pasajeros tramitados en la India llegó a los 123,75 millones en 2009-2010, frente a los 40 millones registrados en 2000-2001. Las estimaciones (para 2010-2015) del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) sugieren que el tráfico de pasajeros en la India alcanzará los 177,71 millones para 2015, y que en el largo plazo (2008-2027) podría llegar a los 580,78 millones para 2027, lo que supone un crecimiento del 9,2% anual.

1.2 Este crecimiento sin precedentes del tráfico aéreo ha exacerbado la demanda de servicios e instalaciones aeroportuarias. En la actualidad se cuenta en el país con 89 aeropuertos en servicio. Históricamente, la provisión de infraestructura y servicios aeroportuarios ha estado en manos del Estado con carácter monopólico. Ante la necesidad de recurrir a la inversión privada para poder acceder a infraestructura de primera línea, el Gobierno de la India sancionó en 2003-2004 una reforma legislativa que permitió el ingreso de capitales privados para obras de modernización de aeropuertos. Posteriormente se decidió permitir la inversión privada directa, sin necesidad de participación pública, para la construcción de aeropuertos nuevos.

1.3 En el marco de estas políticas se reestructuraron/privatizaron los cuatro aeropuertos principales del país en Delhi, Mumbai, Hyderabad y Bangalore en modalidad de economía mixta (participación pública-privada, o PPP). Los aeropuertos de Delhi y Mumbai, los más grandes del país ya que reciben aproximadamente el 50% del tráfico total, han sido arrendados a empresas privadas encargadas de su explotación, gestión y desarrollo por un plazo de 30 años renovable por otros 30 años. También se pusieron en funcionamiento mediante el sistema de participación pública-privada nuevos aeropuertos en Hyderabad y Bangalore en marzo y mayo de 2008, respectivamente. La empresa estatal Autoridad aeroportuaria de la India (AAI) realiza por su parte importantes inversiones en infraestructura aeroportuaria, en especial en las ciudades de nivel 2 y 3. Se estima que las inversiones en desarrollo aeroportuario durante el período 2007-2012, incluida la construcción de aeropuertos nuevos, será del orden de los \$10 000 millones EUA, con una fuerte participación privada.

1.4 La AAI conserva la exclusividad para la provisión de los servicios de navegación aérea.

1.5 En este contexto, se vio la necesidad de contar con un órgano de reglamentación independiente para crear condiciones equitativas y fomentar una sana competencia entre los principales aeropuertos, propiciar la inversión en estructura aeroportuaria y regular las tarifas de los servicios aeronáuticos. En 2008 el Parlamento indio sancionó la ley que dispone la creación de la Autoridad de reglamentación económica de los aeropuertos de la India (AERA).

## 2. FACULTADES Y FUNCIONES DEL ÓRGANO DE REGLAMENTACIÓN

2.1 La AERA tiene a su cargo las siguientes funciones en relación con los aeropuertos principales:

- a) fijas las tarifas de los servicios aeronáuticos
- b) fijar el importe de los derechos por desarrollo de infraestructura, incluidos los que se aplican a los usuarios

- c) fijar el importe de los derechos por desarrollo de infraestructura que se aplican a los pasajeros
- d) vigilar el cumplimiento de los parámetros de calidad, continuidad y fiabilidad de los servicios que establezca el Gobierno por sí o a través de una autoridad debidamente habilitada

2.2 Para tales fines, se entiende por “aeropuerto principal” todo aeropuerto que reciba o esté diseñado para recibir un tráfico superior a los 1,5 millones de pasajeros, o que el Gobierno mediante notificación defina como tal. De acuerdo con las estadísticas de tráfico del período 2009-2010, 14 aeropuertos encuadran en la definición de aeropuerto principal. Estos aeropuertos gestionan alrededor del 85% del tráfico total del país (95% del tráfico internacional total y 83% del tráfico interior total) Además, según los datos disponibles, este grupo de 14 aeropuertos constituye el conjunto de aeropuertos más grande del mundo que esté sometido a la reglamentación de un único órgano independiente.

2.3 Según se define en la legislación, los servicios aeronáuticos abarcan:

- a) los servicios de navegación, vigilancia y comunicaciones de apoyo para la gestión del tránsito aéreo
- b) los servicios de aterrizaje, alojamiento o estacionamiento de aeronaves y todas las instalaciones y servicios en tierra para las operaciones de aeronaves en los aeropuertos
- c) los servicios de seguridad operacional en los aeropuertos
- d) los servicios de escala para aeronaves, pasajeros y carga en los aeropuertos
- e) las instalaciones y servicios de carga en los aeropuertos
- f) el abastecimiento de combustible aeronáutico en los aeropuertos
- g) todo otro servicio que se preste en los aeropuertos y respecto al cual el Gobierno determine, fundamentando su decisión por escrito, que corresponde al órgano de reglamentación fijar los derechos correspondientes.

2.4 Al fijar las tarifas de los servicios aeronáuticos, la AERA debe tener en cuenta los siguientes factores:

- a) los gastos de capital e inversiones que se hayan realizado en mejoras de las instalaciones aeroportuarias
- b) los servicios prestados, su calidad y otras consideraciones pertinentes
- c) el costo de las mejoras de la eficiencia
- d) la explotación económica y viable de los aeropuertos principales
- e) los ingresos percibidos por servicios no aeronáuticos

- f) las concesiones otorgadas por el Gobierno que se hayan formalizado por contrato o memorando de acuerdo o por otros medios
- g) todo otro factor que debiera considerarse para los fines de la legislación

2.5 La legislación dispone que el órgano de reglamentación debe fijar las tarifas por períodos quinquenales. Las tarifas que se fijen podrán modificarse durante su período de vigencia toda vez que se considere necesario por motivos de orden público.

### 3. **FILOSOFÍA DE REGLAMENTACIÓN, ENFOQUE, SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS**

3.1 La AERA se creó en mayo de 2009 y sus funciones reglamentarias se promulgaron con efecto a partir del 1 de septiembre de 2009. A partir de allí, la AERA ha puesto en marcha un proceso abierto y transparente, con un alto grado de participación de los interesados mediante consultas, para delinear su filosofía y enfoque de reglamentación y elaborar procedimientos y sistemas detallados de fijación de tarifas y control del cumplimiento de los parámetros de desempeño.

3.2 La AERA se propone un modelo de gestión donde todos los actos tiendan a la protección de los intereses de los pasajeros y los usuarios de los servicios de carga.

3.3 La AERA reconoce tres ámbitos diferenciados para el ejercicio de su función y se propone adoptar el siguiente enfoque de reglamentación económica para cada uno:

	<b>Servicios aeronáuticos</b>	<b>Enfoque propuesto</b>
1.	Servicios que prestan los explotadores de aeropuertos	Tope de precios con el criterio de “caja única”
2.	Servicios de navegación aérea	Recuperación de costos más un margen de rentabilidad razonable
3.	Servicios para los movimientos de carga, servicios de escala, servicios de abastecimiento de combustible	(a) Para los servicios “no esenciales”, o bien “esenciales” pero prestados en régimen de competencia: bajo nivel de injerencia reglamentaria (b) Para los servicios “esenciales” que no se prestan en régimen de competencia: tope de precios

3.4 El enfoque propuesto para la reglamentación económica de los aeropuertos coincide en lo esencial con el adoptado en el Reino Unido, Sudáfrica y la República de Irlanda.

### 4. **SITUACIÓN ACTUAL**

4.1 Poco tiempo atrás se terminó de definir la filosofía y el enfoque para la reglamentación económica de los servicios de navegación aérea. Se han dado a conocer para las consultas públicas las orientaciones detalladas que permitirán concretar esta filosofía, así como los procedimientos para la fijación de las tarifas y los requisitos de información. Se ha propuesto que el primer período quinquenal de control tarifario de los servicios de navegación aérea se inicie el 1 de abril de 2011, por lo que el ANSP debería presentar su propuesta tarifaria plurianual para el 31 de octubre de 2010.

4.2 El Gobierno había ya finalizado el proceso de selección y otorgamiento de los contratos de concesión de aeropuertos privados antes de que se estableciera el órgano de reglamentación. Por ese motivo, se considera de particular interés el aporte del Gobierno en lo que se refiere a la reglamentación económica de los servicios prestados por dichos explotadores aeroportuarios. El Gobierno está terminando de elaborar sus comentarios al respecto.

4.3 Entre tanto, para poner a prueba los sistemas y procedimientos propuestos la AERA ha aplicado un proyecto de política y enfoque de reglamentación para la fijación de los derechos por desarrollo de infraestructura que deben abonar los usuarios en los aeropuertos de Ahmedabad y Thiruvananthapuram.

4.4 Se prevé que la labor preparatoria se termine en poco tiempo y que el órgano esté en condiciones de iniciar el proceso de fijación de las tarifas durante el ejercicio económico en curso. Se espera con ello poder dar al sector de la infraestructura aeroportuaria en la India la certidumbre jurídica necesaria.

— FIN —