

CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AÉREO PARA EL SIGLO XXI

SEMINARIO PREPARATORIO

Montreal, 19–20 de junio de 2000

**Programa del Seminario
y presentación del moderador**

**Presentación de los oradores
y sumarios de las ponencias**

Texto completo de las ponencias

Temas — Día 1

1. *Situation financière —
¿Cómo pueden ser autosuficientes los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea?*
2. *Formas de atraer financiamiento —
¿Qué están buscando los financieros potenciales?*
3. *Derechos e impuestos —
¿Cuál es cuál y por qué?*
4. *Comercialización y privatización —
¿Ofrecerán lo que prometen?*
5. *Cooperación y mundialización —
¿Qué ofrecen?*
6. *Ingresos de fuentes no aeronáuticas —
¿Ventajas para los proveedores y los usuarios de los aeropuertos?*

9:30 Observaciones introductorias

Moderador — Sr. John Gunther, Consultor de la OACI

9:35 Sesión 1 — Situación financiera

- Dr. Ghanem Mohammad Al-Hajri, Director General, Administración del aeropuerto de Sharjah, Emiratos Árabes Unidos
- Sr. Bernd P. Schuh, Miembro del Consejo de administración, finanzas, Servicios de navegación aérea de Alemania (DFS)

10:30 Sesión 2 — Formas de atraer financiamiento

- Sr. Ellis J. Juan, Director General, Jefe de operaciones bancarias de inversión, Santander Investment Securities Inc.
- Sr. Adolfo Rufatt, Economista principal de infraestructura, Departamento de operaciones regionales para México y Centroamérica, Banco Interamericano de Desarrollo

11:20 Pausa

11:35 Sesión 3 — Derechos e impuestos

- Sr. Richard A. Janis, Jefe de la industria en materia de impuestos, Prácticas de transporte, KPMG LLP (ex Consejero tributario, Asociación del Transporte Aéreo de América)

12:00 Almuerzo

14:00 Sesión 4 — Comercialización y privatización

- Sr. Peter Harbison, Director General, Centro para la aviación en Asia y el Pacífico, Australia
- Sr. Dirk Ackerman, Director General, Airports Company South Africa (ACSA)
- Sr. Tulsi R. Kesharwani, Consultor de la OACI

15:00 Sesión 5 — Cooperación y mundialización

- Sr. Yves Lambert, Director General, EUROCONTROL
- Sr. Ousmane Issoufou Oubandawaki, Director General, Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
- Sr. Frank O'Neill, Presidente y Director General, Vancouver Airport Services Limited, Canadá

16:00 Pausa

16:15 Sesión 6 — Ingresos de fuentes no aeronáuticas

- Sr. Adnan bin Shamsuddin, Director ejecutivo de operaciones, Malaysia Airports Holdings Berhad
- Sr. Niels Boserup, Presidente y Director General, Aeropuertos de Copenhagen A/S

17:00 Clausura de las deliberaciones del día

Moderador — Sr. John Gunther, Consultor de la OACI

9:30 Sesión 7 — Reglamentación económica

- Sr. Brian McDonnell, Director ejecutivo, Irish Aviation Authority
- Dr. Kenneth O. Rattray, Procurador General de Jamaica

10:20 Pausa

10:35 Sesión 8 — Retos principales

- Sr. Jonathan Howe, Director General, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
- Sr. Derek J. McLauchlan, Secretario General, Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO)
- Sr. Pierre Jeannot, Presidente y Director General, Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
- Sr. Philip Butterworth-Hayes, Director, Jane's Information Group
- Sr. Wong Woon Liong, Director General, Administración de Aviación Civil de Singapur
- Sr. Andy K. Mensah, Director General, Autoridad de Aviación Civil de Ghana
- Sr. José Manuel Sánchez, Director, Instituto Panamericano de Aviación Civil (ex Director de planificación, en la Dirección de Aviación Civil de Chile)

12:15 Resumen y clausura del seminario

Moderador — Sr. John Gunther, Consultor de la OACI

14:00 Inauguración oficial de la Conferencia

Temas — Día 2

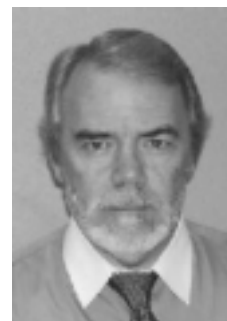
7. *Reglamentación económica —
¿Cuál es la función de los
gobiernos en un mundo en
evolución?*

8. *Retos principales —
¿A qué retos se enfrentan los
aeropuertos y los proveedores
de servicios de navegación
aérea al alborar el siglo XXI?*

(Mesa redonda)

John Gunther, Moderador del Seminario

El Sr. Gunther es actualmente Gerente general de políticas de reglamentación en el Centro para la aviación en Asia y el Pacífico, una firma independiente de investigación y asesoría de Sydney (Australia). Ha tenido una larga asociación con el sector de la aviación. Trabajó en la División de relaciones internacionales del Departamento de aviación de Australia (1974-1976). Desempeñó varias funciones en la Organización de Aviación Civil Internacional (1979-1999) y ocupaba el cargo de jefe de la Sección de política económica en la Dirección de Transporte aéreo al retirarse. En este último cargo tuvo la responsabilidad directa de la planificación, dirección y medidas complementarias de la Conferencia mundial de transporte aéreo, convocada en 1994 por la OACI. El Sr. Gunther ha obtenido títulos en economía y derecho de la Universidad Nacional de Australia y de maestría en derecho aeronáutico de la Universidad McGill.



¿Pueden los aeropuertos gozar de autosuficiencia?

Sumario

El mundo ha sido testigo de un rápido crecimiento de la tecnología, particularmente en la esfera aeronáutica. Han aparecido en escena aeronaves más rápidas y de fuselaje más ancho con lo que son muchos más los que pueden gozar de los viajes por vía aérea. En muchos casos el viaje por vía aérea se ha convertido hoy en día en algo muy ordinario en lugar de constituir un lujo.

La transición del transporte aéreo desde un modo elitista a un modo de transporte en masa será el acontecimiento que ha de influir más en la reglamentación de la industria del transporte aéreo en los años venideros. Como resultado de esta evolución, disminuirá progresivamente el tratamiento especial que los gobiernos han otorgado al transporte aéreo. La industria aeronáutica puede estar sometida a diversos acuerdos de libre comercio internacionales, de forma que los tradicionales acuerdos bilaterales de servicios aéreos estarán complementados o sustituidos por acuerdos más liberales.

Incumbe a cada uno de los aeropuertos reconocer y evaluar las incertidumbres e inseguridades del futuro y seguidamente tratar de encontrar modos de superarlas.

Esto puede llevar a una importante revisión de la función que desempeñan los aeropuertos. Las Administraciones de los aeropuertos en la edad moderna han estado obligadas a revisar sus funciones para que no se limiten a ser meramente explotadores de aeropuertos.

Se nos exige en la actualidad que prestemos servicios auxiliares además de aquellos que corresponden a nuestra función de “propietarios”. En vista de esta liberalización, es insuficiente que proporcionemos sencillamente los servicios básicos a las líneas aéreas y a los pasajeros si deseamos garantizar la viabilidad de administrar un aeropuerto.

La calidad, la innovación, los nuevos servicios y productos son palabras clave que aseguran la supervivencia en un mercado competitivo.

Para garantizar nuestra supervivencia y el crecimiento del tráfico que pasa por nuestros aeropuertos, tenemos que comprender la necesidad de adaptar nuevas estrategias para generar ingresos, además de los negocios centrales del aeropuerto.

La diversificación lateral habrá de restaurarse buscando mercados que están fuera de la esfera convencional de la industria. Habrán de establecerse medios no aeronáuticos para generar ingresos y para conseguirlo habremos de trabajar activamente.

Los aeropuertos tendrán que recurrir a estrategias imaginativas adaptadas a las nuevas realidades para mantener su clientela.



Ghanem Mohammad Al-Hajri
Director General
Administración del Aeropuerto
de Sharjah
Emiratos Árabes Unidos

El Dr. Al-Hajri ha sido Director General de la Administración del Aeropuerto Sharjah desde 1984, habiendo anteriormente actuado como Gerente de la Administración. En la actualidad es el Presidente de ACI. También fue el último Presidente de la Asociación de Servicios de Aeropuertos del Golfo (GASA). El Dr. Al-Hajri es graduado de la Universidad Woodbury (Estados Unidos), y ha asistido a numerosos cursos y programas de instrucción de aeropuertos. Obtuvo su licenciatura en planificación y administración de aeropuertos de la Loughborough University of Technology y el doctorado en transporte aéreo de Cranfield University (Reino Unido).

¿Cómo puede lograrse la autosuficiencia de los proveedores de servicios de navegación aérea?

Sumario

El tema se extiende a la actual reglamentación económica pertinente, a los factores principales que determinan la autosuficiencia financiera de los proveedores de ANS, a la experiencia de DFS a título de monografía y a problemas posibles y estrategias concebidas para superarlos.

La parte relativa a la reglamentación económica hace recordar las políticas y directrices de la OACI que sirven de base a la determinación de los derechos ANS y a la consulta entre los proveedores de ANS y los usuarios del espacio aéreo. Se añaden aspectos pertinentes de la reglamentación nacional que rigen los DFS.

Como factores importantes que determinan la autosuficiencia financiera de los proveedores de ANS se investiga en la ponencia el entorno de negocios de los ANS, la relación entre los proveedores de ANS dentro del Estado, la responsabilidad civil del Estado, el riesgo de los negocios, el principio de plena recuperación de los costos, la estabilidad de flujo de caja y la habilitación de los proveedores corporativos de servicios ANS por parte de organismos de habilitación (p. ej., Moody's, Standard & Poor's).

La monografía, acerca de la experiencia de DFS desde su inicio en 1993 hasta hoy en día, muestra que la autosuficiencia financiera puede lograrse si un proveedor de servicios ANS sigue los principios establecidos por la OACI. En esta monografía se analizan las hojas de saldos y los estados financieros de flujo de caja, por un período de siete años.

Por último, se estudian problemas posibles para asegurar la autosuficiencia financiera, tales como la ausencia de actividades aisladas que estén claramente fuera de los servicios ANS desde el punto de vista financiero y las estrategias concebidas para contrarrestarlas.



Bernd P. Schuh
Miembro del Consejo
de administración, finanzas
Servicios de navegación aérea
de Alemania (DFS)

El Sr. Schuh es miembro del Consejo de administración de DFS Deutsche Flugsicherung GmbH y oficial financiero principal. Estudió administración de negocios y economía y obtuvo su grado MBA de la Universidad de California en Los Ángeles en 1970. Inició su carrera en los Estados Unidos en el Departamento de finanzas internacionales de Eli Lilly & Co., en la que ocupó el cargo de contable general de una planta de fabricación de Lilly cerca de Estrasburgo y Administrador del Grupo de productos farmacéuticos Eli Lilly France S.A., París. En 1975 se incorporó a la empresa de consultoría en gestión Booz, Allen & Hamilton Inc. en París y Düsseldorf como consultor y administrador de proyectos. Desde 1981 actuó de Director de finanzas y administración de Becton Dickinson GmbH, Heidelberg. Desde 1986 hasta 1990 asumió la responsabilidad de Director de contabilidad y de sistemas informáticos en Boehringer Ingelheim. Antes de incorporarse al DFS, el Sr. Schuh fue Director de planificación y control corporativos en Feldmühle AG, Düsseldorf.

¿Qué están buscando los financieros potenciales?

Sumario

Parece que se han adoptado dos modelos diferentes para transferir al sector privado las responsabilidades relativas a los aeropuertos — el modelo de las economías en desarrollo y el modelo europeo. Ambos tienen importantes repercusiones en las estructuras de financiamiento y en los instrumentos utilizados para financiar el desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

Dichos modelos podrían describirse brevemente de la manera siguiente:

- Modelo 1 (modelo de los países en desarrollo, programas de concesión: “construir, explotar y transferir”). Los programas “construir, explotar y transferir” se basan en un contrato de concesión que incluye compromisos de inversión para ampliar, perfeccionar o construir una instalación aeroportuaria.
- Modelo 2 (modelo europeo, establecimiento de una empresa con una venta estratégica o también una oferta pública inicial en una etapa posterior). Se entiende por establecimiento de una empresa la creación de empresas financieramente independientes bajo dirección del sector privado pero que siguen siendo propiedad estatal. A dicho establecimiento sigue una venta estratégica (a un inversor relacionado con los aeropuertos). Una vez que la empresa aeroportuaria haya logrado resultados financieros positivos, el resto de la propiedad se traspasa mediante los mercados de capital.

Esta presentación se concentrará en los principales elementos de financiamiento en el modelo de los países en desarrollo, reconociéndose que el modelo europeo o de establecimiento de una empresa permite una más amplia variedad de opciones de financiamiento recurriendo a los mercados de capital desarrollados.

Para simplificar, los riesgos del financiamiento crediticio relacionados con los aeropuertos se dividirán en dos categorías principales:

- riesgos relacionados con la actuación del sector privado (o bajo su esfera de influencia) o riesgos relacionados con el proyecto; y
- riesgos relacionados con la actuación del Estado (o bajo su esfera de influencia), que tiene repercusiones en los aspectos económicos del proyecto aeroportuario o riesgos ajenos al proyecto.

Los riesgos políticos y contractuales (riesgo de incumplimiento por el Estado en un contrato) son un componente inherente del financiamiento de proyectos aeroportuarios en las economías en desarrollo. Los ajustes en la estructura de los derechos relacionados con los aeropuertos, las demoras para obtener aprobación gubernamental para aumentar las tarifas o los cambios en la transferencia y el régimen de convertibilidad constituyen algunas de las preocupaciones comunes de los prestamistas al financiar proyectos aeroportuarios en los mercados en desarrollo. En los últimos años, los organismos multilaterales y los aseguradores privados han estado elaborando programas concretos relacionados con la cobertura de riesgos a fin de atenuar estos tipos de riesgos para los fiadores privados.



Ellis J. Juan
Director General
Jefe de operaciones bancarias
de inversión
Santander Investment Securities
Inc.

El Sr. Juan es Jefe de operaciones bancarias de inversión en Santander Investment Securities Inc., de Nueva York, y es responsable del desarrollo del financiamiento de la infraestructura. Antes ocupaba el cargo de especialista principal de desarrollo del sector privado en el Banco Mundial donde se había ocupado activamente de proyectos de participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura en los mercados en desarrollo. También ha participado en programas del sector financiero como la reforma del sistema bancario del Perú (1993-1995) y la reforma del sistema bancario provincial de la Argentina (1995-1997). El Sr. Juan ha trabajado en el sector privado de Venezuela durante casi 20 años y cuenta con una amplia experiencia en gestión. De 1989 a 1991 ocupó el cargo de viceministro de privatización durante el programa de reforma económica del Presidente Pérez y privatizó con éxito varias empresas estatales importantes (p. ej., CANTV, Viasa, Astinave, etc.). El Sr. Juan es graduado de la Universidad Columbia (MBA) y es titular de un diploma en economía de la Universidad Católica Andrés Bello de Caracas.

Sesión 2

Formas de atraer financiamiento

El establecimiento de un mecanismo apropiado de reglamentación económica y los medios para aplicarlo y la adopción de reglas de arbitraje equitativas son uno de los mayores retos para el financiamiento de la infraestructura aeroportuaria en los mercados en desarrollo.

Aviación civil: Desafíos de la modernización

Sumario

Responsabilidades crecientes para los gobiernos

El proceso de cambio vertiginoso por el que atraviesa el sector de aviación civil, y la importancia creciente que el sector tiene en el proceso de integración de las economías nacionales a un mercado globalizado, plantea enormes desafíos para los gobiernos y para las instituciones nacionales e internacionales que participan en este sector.

Una dicotomía

Por un lado nos encontramos con un sector en el que las condiciones objetivas están cambiando dinámicamente, y por el otro nos encontramos con una enorme inercia y pasividad en la formulación de un marco institucional y regulatorio adecuado para el sector. Como consecuencia, los países están mal capacitados para dirigir al sector en las condiciones más favorables para beneficio económico del país.

En el pasado histórico este problema ha sido obviado por la participación directa de los gobiernos nacionales en la formulación de políticas, la regulación, la fiscalización, el financiamiento, desarrollo y operación de la infraestructura, y la prestación directa de los servicios.

En el pasado más reciente, y hoy en día, nos encontramos en cambio, con déficits importantes en la infraestructura sectorial, con necesidades importantes de financiamiento, sin los recursos humanos capacitados, y con necesidades de respuestas más dinámicas para asegurar que los países puedan maximizar y lograr los beneficios del desarrollo del sector.

Los síntomas del problema

Los síntomas más claros y evidentes de la situación actual se reflejan principalmente en la falta de seguridad aérea y aeroportuaria, en las dificultades para hacer arreglos económicos eficientes para el desarrollo de la infraestructura y en las dificultades para movilizar financiamiento privado por los perfiles de riesgos asociados a los proyectos.

Los desafíos de política

Independientemente de los esquemas y arreglos que se escojan para asignar la propiedad de los activos, y la participación del sector privado, los principales elementos de política que deben ser prontamente enfrentados son los siguientes:

- Apertura y protección de la competencia en el mercado.
- Estructuras institucionales adecuadas. Separación de los roles de formulación de políticas, regulación, y prestación de los servicios.
- Responsabilidad (*responsibility*), responsabilidad (*accountability*), autonomía e independencia de los entes reguladores.
- Recuperación de costos eficiente.
- Marcos institucionales y regulatorios que permanezcan vigentes.



Adolfo Ruffat
Economista principal de
infraestructura
Departamento de operaciones
regionales para México y
Centroamérica
Banco Interamericano de
Desarrollo

El Sr. Ruffat es actualmente economista principal de infraestructura en el Departamento de operaciones regionales para México y Centroamérica en el Banco Interamericano de Desarrollo. En lo que atañe a la infraestructura, ha trabajado en los sectores del agua, la electricidad, las telecomunicaciones y el transporte, incluyendo la reorganización sectorial, la privatización, el diseño de concesiones y la reforma jurídica, normativa e institucional. Entre 1974 y 1979 trabajó para Wharton Econometrics en la Universidad de Pennsylvania en modelos económicos y pronósticos macroeconómicos. El Sr. Ruffat se graduó en ingeniería comercial de la Universidad de Chile y es titular de una maestría y un doctorado en economía de la Universidad de Pennsylvania.

¿Cuál es cuál y por qué?

Sumario

Se pronostica que el tráfico de pasajeros aumente a un régimen casi del 5% anual en los próximos 10 años y que llegue a un número de 2 000 millones de pasajeros en el año 2005. Se prevé que la flota comercial de las líneas aéreas del mundo se doble en los próximos 15 años, con lo que aumentaría la presión ejercida en todos los sistemas actuales de aviación.

En respuesta a este crecimiento, ha aumentado la presión por mejorar las instalaciones de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, a fin de satisfacer la demanda del tráfico, y también han aumentado las inquietudes en cuanto a políticas de atenuación del ruido y seguridad y medio ambiente, junto con la necesidad de financiar estas mejoras. El resultado es que ha habido una proliferación y aumento de derechos y de impuestos aplicables al transporte aéreo internacional.

Con todos estos acontecimientos de fondo se explicará en esta ponencia, en primer lugar la distinción entre derechos e impuestos según lo establecido en las políticas y los textos de orientación de la OACI en los documentos: *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082) y *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632); y en segundo lugar, se describe la forma en que actualmente se aplican estas definiciones en la industria del transporte.



Richard A. Janis
Jefe de la industria en materia de impuestos, Prácticas de transporte KPMG LLP

El Sr. Janis es socio y Jefe de la industria en materia de impuestos, prácticas de transporte en la oficina de KPMG LLP Washington, D.C., una empresa de contabilidad, impuestos y consultoría. Empezó su carrera en la industria de las líneas aéreas en United Airlines en 1977 en la que era responsable de investigación y planificación sobre impuestos. Antes de incorporarse a KPMG, prestó servicios como consejero de impuestos de la Asociación del Transporte Aéreo de América (ATA) en la que estaba encargado de la tramitación de asuntos de impuestos internacionales y nacionales que tuvieran un impacto en las líneas aéreas del país. El Sr. Janis ha participado anteriormente como miembro de grupos de expertos en seminarios patrocinados por la Sección de impuestos de la Asociación de Abogados Americanos, así como asociaciones de líneas aéreas como la ATA e IATA. El Sr. Janis ha sido miembro de la Junta de la Asociación de contribuyentes de impuestos de California (Cal-Tax) y miembro del Colegio de abogados en los Estados de Washington e Illinois.

¿Ofrecerán lo que prometen?

Sumario

Con la comercialización o la privatización de instalaciones y servicios públicos debe lograrse algo más que meramente satisfacer a los ideólogos. Por cierto, el concepto amplio de “eliminar de las actividades comerciales al gobierno” tiene sus ventajas en muchos casos. Pero esto por sí solo no es suficiente, particularmente cuando se trata de actividades que son fundamentales para el bienestar público y del comercio.

¿Quiénes se benefician o quiénes deberían beneficiarse de la transferencia de los aeropuertos y de otros recursos aeronáuticos al dominio privado? La venta de activo se acumula inmediatamente en el tesoro nacional — el cual puede dirigirse hacia un ulterior desarrollo de la infraestructura de la aviación o a otros fines — o meramente ser asignado para consolidar los ingresos.

Entre otros posibles beneficiarios se incluyen el público viajero del país, la industria del turismo, los inversores y los que prestan fondos (quienes deben obtener una recompensa justa y ser atraídos hacia futuras iniciativas del gobierno ya sean una venta comercial o un nuevo lanzamiento), al público en general, a los explotadores de aeropuertos, a las líneas aéreas, a los actuales empleados y a otros interesados. Pero hay otros muchos, una nueva sección mixta de intereses exigentes, cuyas necesidades pueden en gran parte estar en conflicto entre sí.

Los beneficiarios en último término — y la amplitud con la que se benefician — dependerán en gran manera de la índole y de la estructura normativa establecida para garantizar en el futuro los intereses del público. Para muchos gobiernos, esta evaluación de los intereses públicos es bastante compleja.

Tienen aplicación al establecerse un régimen normativo dos principios básicos; debe ser justo para todos los interesados y tener una capacidad razonable de permitir que se logren los objetivos públicos establecidos en la forma en que sean definidos en un caso particular. Esto constituye un reto que será distinto de un Estado a otro. La índole de la reglamentación dependerá de la complejidad de las necesidades en materia de intereses públicos y de la estructura jurídica del Estado en cuestión.

El modelo australiano es un precedente para un régimen normativo. Pero sea cual fuere el sistema, la voluntad de cooperar por parte de todos los que intervienen para lograr metas similares — o por lo menos que no estén en conflicto — será fundamental para el éxito de cualquier sistema comercial.

En breve, un desplazamiento completo hacia la privatización — o incluso un paso significativo hacia la comercialización — genera una necesidad que se intensifica profundamente de establecer nuevas relaciones entre los principales protagonistas. En particular, evolucionarán rápidamente en este nuevo entorno las dinámicas de interacción entre los explotadores de los aeropuertos y sus principales clientes, las líneas aéreas.

Queda claramente un camino muy largo por recorrer a este respecto, dados los antecedentes de diferencias profundamente arraigadas. Para establecer un sistema que tenga éxito de propiedad privada será necesario en gran parte que esta transición se realice alejándose de la confrontación y dirigiéndose hacia la cooperación.



Peter Harbison
Director General
Centro para la aviación
en Asia y el Pacífico

El Sr. Harbison es Director General del Centro de Aviación para Asia y el Pacífico, una empresa de consultoría en materia de aviación con sede en Sydney (Australia). El Sr. Harbison es abogado para asuntos aeronáuticos por razón de su carrera que se inició en el departamento de aviación civil australiano, luego trabajó por 10 años en la IATA y después varios años en una empresa jurídica de Sydney, especializada en asuntos aeronáuticos. Después del establecimiento del Centro, ha trabajado para que éste evolucione convirtiéndose en una empresa de consultoría de vanguardia para investigación y gestión independientes de la región, haciendo hincapié en servicios de aeropuerto y de líneas aéreas (incluida una circular mensual sobre acontecimientos aeroportuarios y de las líneas aéreas en la región), asesoramiento estratégico y normativo, comercialización, capacitación, turismo y pronósticos.

¿Ofrecerán lo que prometen?

Sumario

Los aeropuertos pueden describirse como servicios públicos cuya función principal consiste en proporcionar infraestructura e instalaciones de aviación que correspondan a la demanda económica. Su primer cliente debe ser la economía del país; el requisito fundamental ha de ser el cumplimiento absoluto de las normas de seguridad. Además, los aeropuertos tienen la responsabilidad de tratar a todos los usuarios comerciales equitativa e imparcialmente. Sea que pertenezcan a intereses estatales o privados, los aeropuertos tienen una responsabilidad respecto al medio ambiente y a las comunidades vecinas. Por consiguiente la reglamentación es necesaria.

La comercialización y la privatización tienen diversos motivos. Esencialmente ambas persiguen objetivos similares. Sin embargo, la aplicación depende de la situación. Al contestar a la pregunta “¿Ofrecerán lo que prometen?” he establecido cinco factores esenciales:

- **Estructura de reglamentación**
Debe adoptarse una doble estructura. Debe prevalecer el principio de que “el usuario ha de pagar”. Los derechos deben ser previsibles. La reglamentación debe abarcar aspectos tales como la eficiencia, las normas de servicio y los componentes de la infraestructura.
- **Alcance de la competencia**
Un trato preferencial injusto y no comercial para el transportista nacional constituye un posible obstáculo para lograr el éxito. No debe descuidarse la reglamentación de las tarifas como medida para evitar precios abusivos. Es importante asegurarse de que existe una competencia nacional suficiente para proteger a los aeropuertos.
- **Relaciones entre las líneas aéreas y los aeropuertos**
En la ACSA hemos adoptado una estrategia de “Asociaciones para la excelencia en los servicios aeroportuarios” con objeto de mantener sanas relaciones entre las líneas aéreas y los aeropuertos. Para poder ofrecer al público viajero una experiencia de viaje sin estorbos a niveles de categoría mundial, la necesidad de la consulta y la cooperación no es negociable.
- **Legislación gubernamental y la industria**
La política de “cielos abiertos” debe convertirse en realidad. Entre tanto, los aeropuertos deberían poder desempeñar un papel más significativo en las negociaciones bilaterales. La gestión de los aeropuertos exige autonomía e interferencia gubernamental limitada. Las autoridades gubernamentales regionales y nacionales deberían cooperar para limitar y reducir las repercusiones de la contaminación.
- **Innovación y métodos originales**
La innovación es necesaria para que se logre el verdadero potencial comercial. Hemos oído hablar o hemos hablado de la simplificación de los viajes para los pasajeros, del comercio electrónico, de la función de la tecnología de la información y del aumento de los ingresos de fuentes no aeronáuticas, pero ahora debemos lograr resultados. Es indispensable contar con una estrategia relativa a la internacionalización para poder ser parte de la aldea mundial.



Dirk Ackerman
Director General
Airports Company South Africa
(ACSA)

Antes de ocupar el cargo de Director General de ACSA, el Sr. Ackerman ocupó numerosos puestos de nivel administrativo y ejecutivo, incluyendo el de Gerente nacional de hipotecas para la South African Permanent Building Society (parte del Grupo bancario Nedcor), Gerente General de la South African Housing Trust y de la Intersite Property Management (Pty) Ltd. En su calidad de Director General de ACSA, dirigió la reestructuración de la empresa y aumentó los ingresos procedentes de fuentes no aeronáuticas. Actualmente es miembro de los Consejos de administración de Thebe Scitech, Rainbow Construction, OSIAS, Duna Properties, Vuna Construction, Strategy Systems Consulting Services y Aviation Training and Development Foundation. El Sr. Ackerman es titular del grado de bachiller en antropología y derecho y es evaluador jurado para el Ministerio de Justicia y comisario para juramentos.

Sesión 4

Comercialización y privatización

Como conclusión, las líneas aéreas y los aeropuertos deberían concentrarse en una planificación común de la infraestructura aeroportuaria, así como en la teoría del desplazamiento. Si se imponen restricciones a los explotadores de aeropuertos no se les podría exigir que proporcionen instalaciones de categoría mundial. Deberían establecerse sólidas estructuras de reglamentación que se concentren ante todo en los pasajeros, pero logrando al mismo tiempo un equilibrio para satisfacer las expectativas de los accionistas de las líneas aéreas y los aeropuertos.

¿Privatización del suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea?

Sumario

La privatización del suministro de aeropuertos y, hasta cierto punto, de los servicios de navegación aérea, está adquiriendo nuevo impulso en casi todas las partes del mundo. Estrictamente hablando la privatización lleva consigo la propiedad completa o la propiedad mayoritaria de instalaciones y servicios. Cuando el control de la propiedad continúa estando en manos de los Estados, los casos de arrendamientos, contratos de administración y participación minoritaria en las acciones deberían considerarse como participación privada.

Los aeropuertos y los servicios de navegación aérea son esencialmente monopolios de los que en gran manera dependen los usuarios, es decir los explotadores de aeronaves, los pasajeros y los expedidores de carga. La seguridad es otra de las principales inquietudes que ha de tenerse en cuenta. El Convenio de Chicago ha impuesto varias obligaciones a los Estados; siendo la más importante la de asumir la responsabilidad del suministro de aeropuertos y de servicios de navegación aérea en su territorio, de conformidad con las normas y métodos recomendados de los Anexos. Existen otros principios básicos incluidos en el Convenio de Chicago. Si se permite la privatización y la participación privada en los aeropuertos y en los servicios de navegación aérea, debe asegurarse que se cumplen plenamente estas obligaciones internacionales.

En líneas generales, los Estados tienen diversas opciones de propiedad y de administración para sus aeropuertos:

- Propiedad del Gobierno.
- Contrato de administración.
- Arrendamientos.
- Participación minoritaria del sector privado en el capital social.
- Propiedad o control mayoritario del sector privado.

Un cambio de propiedad y de administración pudiera no ser suficiente para resolver todos los problemas con los que se enfrenta un aeropuerto o un grupo de aeropuertos. No es posible generalizar las situaciones concretas en las que pueda convenir adoptar una opción particular. La opción más apropiada puede ser solamente determinada después de un estudio concreto. Varios de los asuntos importantes que requieren atención en relación con la privatización son los siguientes:

- Puesto que el sector privado se interesará solamente en instalaciones y servicios que produzcan ingresos, ha de considerarse la forma en la que se administrarán las restantes instalaciones y servicios.
- Proporcionar reglas y reglamentación para asegurar que se satisfacen las inquietudes en materia de seguridad y otras. Además, intensificar los actuales órganos normativos y preferiblemente garantizar su independencia.
- El proceso de privatización debería ser transparente. Debería prepararse muy bien el documento de licitación que han de presentar las partes interesadas.
- Asegurarse de que se prepara cuidadosamente la lista final de selección de licitantes aceptables, puesto que este es con mucho el paso más importante.
- Debe prepararse con cuidado el documento de contrato.



Tulsi R. Kesharwani
Consultor de la OACI

El Sr. Kesharwani es un economista de transporte aéreo con más de 40 años de experiencia en la industria aeronáutica. Trabajó en la India en la Comisión Nacional de Planificación (Departamento de transporte) por unos 18 años y después se incorporó a la Administración de Aeropuertos Internacionales en los primeros años de su formación y organizó un nuevo departamento comercial. Se jubiló como miembro a tiempo completo de finanzas en la Junta de Directores. En los últimos 15 años, el Sr. Kesharwani ha sido consultor de la OACI y del Banco Asiático de Desarrollo. Ha trabajado en 33 misiones internacionales en el campo de economía y finanzas de la aviación en diversas partes del mundo, 31 de las cuales para la OACI; la última fue la preparación de un informe sobre la privatización del suministro de aeropuertos y de servicios de navegación aérea.

Sesión 4

Comercialización y privatización

El éxito de una opción dependerá de un estudio adecuado, sin olvidarse de los objetivos, la claridad de los objetivos, el suministro de salvaguardas necesarias mediante reglamentación apropiada y preferiblemente el establecimiento de una autoridad normativa independiente.

¿Qué ofrecen?

Sumario

La cooperación y la mundialización son conceptos que la OACI declara. No obstante, siguen necesitándose en la aviación, particularmente en los campos operacionales. En el frente económico, la Oficina de derechos de rutas centrales, de EUROCONTROL, constituye un excelente ejemplo de coordinación multinacional, al proporcionar un servicio uniforme, rápido y eficaz a una amplia variedad de clientes.

Sin embargo, se necesita cada vez más una estrecha cooperación en otras áreas económicas, dado que el aumento en el número de proveedores de servicios de navegación aérea privatizados o convertidos en empresas en Europa contribuye a la complejidad del sistema e introduce diferencias en los niveles de servicio.

La Comisión de examen del rendimiento de EUROCONTROL y su unidad correspondiente han publicado recientemente un informe que comprende las diferencias en los costos unitarios, la cuestión de los márgenes brutos, los costos variables de los servicios meteorológicos, los precios de referencia y la importancia de compartir la información económica.

Se examinan estos aspectos individualmente y se llega a la conclusión de que se necesita todavía un mayor grado de coordinación y transparencia.



Yves Lambert
Director General
EUROCONTROL

El Sr. Lambert, anteriormente Director de navegación aérea en Francia (1989-1993) y Secretario General de la OACI (1976-1998), ha sido Director General de EUROCONTROL desde el 1 de enero de 1994. Ingeniero graduado de la École Polytechnique y de la École Nationale de l'Aviation Civile de París. Inició su carrera en 1961 como jefe del Servicio técnico de aviación civil de Argelia y luego Director de la Organización para la gestión y seguridad aeronáuticas, de Argelia. Posteriormente dirigió la Oficina de servicios de tránsito aéreo de la Dirección de navegación aérea de Francia. Fue Representante de Francia en el Consejo de la OACI antes de su nombramiento como Secretario General de la misma. Recibió numerosas condecoraciones y premios por sus destacados logros y contribuciones.

¿Qué ofrecen?

Sumario

La cooperación entre todos los implicados en el transporte aéreo es una necesidad, para asegurar su desarrollo, que está íntimamente relacionado con la mundialización, en el siglo XXI, en condiciones de equilibrio y de seguridad, que no son algo que pueda darse por descontado. Los intereses en juego son distintos e incluso contradictorios desde un principio.

- Mundialización: inevitable y con una plétora de promesas pero enfrentándose a muchos peligros.
 - Es un estímulo abrir el sector a la competencia y por consiguiente una promesa de ganancias en productividad y posiblemente un aumento y una mejora de la calidad y un suministro mundial de transporte por un precio inferior. Pero esto es también, y esta es su causa más enraizada, el resultado de la voluntad de conquistar los mercados y de lograr el máximo rédito para el capital invertido.
 - Por lo tanto, la dificultad consiste en canalizar este movimiento hacia buenos objetivos en armonía con el desarrollo del transporte aéreo: asegurar que se satisface la oferta en toda la gama de las demandas sin discriminación alguna entre zonas geográficas o tipos de líneas aéreas, tanto a nivel de aeropuertos como a nivel de tránsito aéreo.
 - Para ello, debe permitirse que la competencia se mantenga dentro de un marco claramente definido y proteja al usuario final, el pasajero por vía aérea, frente a riesgos de un desarrollo incontrolado o el resurgir de monopolios privados. Por consiguiente, la existencia de Estados “fuertes” es más necesaria que nunca para ejercer plenamente su soberanía sobre el espacio aéreo del que son responsables. El fortalecimiento de las autoridades muy poderosas de certificación, control y otorgamiento y concesión de licencias debe ir unido e incluso preceder a la liberalización del sector.
 - Tal mundialización no debe tener como consecuencia congelar el desequilibrio tecnológico o incluso agravarlo en los países en desarrollo. Por lo tanto, es natural que el desarrollo de nuestro sector se centre en torno a las esferas de competencia que ya están establecidas y se pida a los inversores que dediquen una parte importante negociada de sus esfuerzos a la capacitación del personal.

La mundialización adecuadamente preparada puede contribuir a satisfacer las aspiraciones de desarrollo; la cooperación entre los Estados y los actores es importante y hará posible que se eviten nuevos desequilibrios graves e incluso fracasos monumentales.

- La cooperación entre todos y cada uno de los interesados del transporte aéreo es una necesidad.
 - Cooperación entre los Estados, más necesaria que nunca para simplificar la organización de los servicios, aprovecharse de sinergias y mejorar la calidad de los servicios en el contexto de las nuevas tecnologías por satélite.



Ousmane Issoufou Oubandawaki
Director General
ASECNA

Antes de ser elegido Director General de la Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) el 13 diciembre de 1998, el Sr. Oubandawaki fue Ministro de Transporte de Níger y presidente de la Junta de Directores de Air Afrique. Ingeniero graduado en la Escuela Nacional de Aviación Civil de Toulouse (Francia) empezó su carrera como Director del Aeropuerto de Niamey y luego pasó a ejercer muchos puestos superiores a nivel nacional en el campo de la aviación civil, incluidos los de Director Administrativo de Air Niger (1980-1983) y Director de Aviación Civil de Níger (1983-1985). Fue asignado a la sede de ASECNA en Dakar y seguidamente actuó como Director de operaciones, Secretario General, Gerente administrativo y financiero y Director de recursos humanos. En 1996 volvió a Níger como Ministro de Defensa y fue nombrado, por último, Director General de ASECNA después de tres años de trabajos ministeriales al servicio de su país.

Sesión 5

Cooperación y mundialización

- La cooperación entre los proveedores del ATS en beneficio de las líneas aéreas para aprovecharse de las nuevas tecnologías y aplicar las recomendaciones de la OACI.
- La cooperación entre los proveedores del ATS y los usuarios — que es inevitable puesto que las tasas pagadas deben solamente financiar la producción de los servicios, lo mismo hoy que en el futuro para los sistemas CNS/ATM — obtener los beneficios previstos de las tecnologías por satélite.
- La cooperación entre los proveedores (ATS, servicios aeroportuarios) y los que suministran el equipo. Está en juego la calidad de los servicios; disponibilidad de equipo, respuesta rápida en caso de falla, al mismo tiempo que se controlan los costos. Este objetivo puede beneficiarse de auténticas asociaciones con los fabricantes de equipo.

¿Qué ofrecen?

Sumario

Se ha convertido en realidad la mundialización de los explotadores de aeropuertos de vanguardia ampliándose su alcance para incluir otros aeropuertos que están fuera de su jurisdicción nacional. Estos explotadores mundiales de aeropuertos responden a los deseos de muchos gobiernos de transferir la administración, el desarrollo y la financiación de los aeropuertos a otros. En la actualidad, aproximadamente el 2% de los aeropuertos del mundo han sido privatizados, aunque el Banco Mundial estima que se privatizarán más de 150 aeropuertos en pocos años. ¿Cuáles son los impulsos hacia la privatización de los aeropuertos y en qué medida se comparará este modelo con el enfoque tradicional de aeropuertos explotados por el gobierno?

La tendencia de retirar al gobierno de los aeropuertos ha reunido una mezcla internacional de explotadores de aeropuertos, organizadores, instituciones e inversores en todo el mundo. Estos nuevos actores en la explotación de aeropuertos traen consigo diversas experiencias y expectativas. ¿Cuáles han sido los resultados obtenidos hasta la fecha y cuál es la probabilidad de que continúe esta tendencia hacia la privatización?

En líneas generales se presentarán varios modelos de privatización obtenidos a partir de la experiencia de un explotador de aeropuerto mundial, Vancouver Airport Services (YVRAS). YVRAS ha concertado contratos en 14 aeropuertos de siete países y se describirán los tipos de socios que constituyen un consorcio y las ventajas que cada uno de ellos aporta a la privatización. Se describirá el proceso ordinario de privatización de los aeropuertos y también la contribución de cada uno de los socios al proceso. Se esbozarán las metas de la privatización desde la perspectiva de gobiernos e inversores. Por último, se presentará una evaluación de las ventajas de la privatización y una opinión acerca de lo que puede esperar el público viajero de los aeropuertos privatizados.



Frank O'Neill
Presidente y Director General
Vancouver Airport Services Ltd.

El Sr. O'Neill es Presidente y Director General de Vancouver Airport Services Ltd. (YVRAS), una filial de propiedad completa de la Administración del aeropuerto internacional de Vancouver. Fue Administrador general del Aeropuerto de Vancouver (1987-1992) hasta su transferencia del Gobierno del Canadá a una administración aeroportuaria local. Desde noviembre de 1994, ha estado encargado de establecer y dirigir YVRAS para comercializar lo relativo a conocimientos y experiencias en gestión y operaciones de aeropuertos, planificación y administración al pormenor, planificación de negocios y gestión de la transición. En su carrera aeronáutica por más de 35 años, el Sr. O'Neill ha ocupado muchos cargos superiores. Fue Presidente del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Región del Pacífico (1993-1996), miembro de la Junta directiva del ACI (1993-1998), miembro del Comité ejecutivo de la Junta directiva del ACI (1996-1998), y miembro del Comité mundial permanente del ACI, Economía (1992-1994).

¿Ventajas para los proveedores y los usuarios de los aeropuertos?

Sumario

Las líneas aéreas y los viajeros son los dos clientes principales de un aeropuerto, lo cual repercute no solamente en la repartición de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos sino que también contribuye al bienestar financiero del aeropuerto. Para las líneas aéreas, los aeropuertos sirven de punto de reunión y de distribución del tránsito en el que los viajeros optan por embarcar y desembarcar. Para los viajeros por vía aérea, los aeropuertos son punto de transición que sirven como enlaces de destino para el inicio, la continuación y la conclusión de un viaje.

Los proveedores de los aeropuertos se enfrentan al reto de satisfacer las necesidades de las líneas aéreas, de los viajeros y de otros usuarios, ya que la sociedad ha evolucionado transformando la idea de que viajar por vía aérea es una distracción y un lujo a la expectativa de las personas que confían obtenerlo todo. Sin embargo, esta demanda pudiera ser un capital a favor de los proveedores de los aeropuertos mediante una adecuada planificación y diseño de la configuración de los edificios terminales que les permitan la coexistencia de empresas de venta al pormenor y de las funciones de tramitación de los pasajeros.

El diseño y los planes de venta al pormenor deberían concebirse con imaginación creativa e innovadora para atraer mercancías de marca y de gran calidad así como puestos para alimentos y bebidas en términos de ingresos y de servicios. Aparte de lograr el objetivo de elevar a un máximo los ingresos no aeronáuticos, los proveedores de los aeropuertos desean también que éstos resulten agradables para los usuarios y proporcionen el nivel más elevado posible de conveniencias y comodidades para los pasajeros y promuevan la cultura de la región en la que esté situado un aeropuerto.

El interés combinado de los proveedores de los aeropuertos, de los viajeros por vía aérea y de otros usuarios, si se planifica adecuadamente, se integra y se lleva a la práctica, llevará definitivamente a una situación en la que sólo sea posible ganar.



Adnan bin Shamsuddin
Director ejecutivo de operaciones
Malaysia Airports Holdings
Berhad

El Sr. Shamsuddin es el Director ejecutivo de Operaciones de Airports Holdings Berhad de Malasia, una empresa de carácter público que obtuvo la licencia de explotar todos los aeropuertos de Malasia. Obtuvo su título de universidad en Economía en la Universidad de Malaya en 1971, se incorporó al servicio civil de Malasia y ocupó un cargo en el Ministerio de Transporte. Más tarde continuó sus estudios en Estados Unidos (1975-1977) y luego ocupó un cargo en el Departamento de Aviación Civil como Director de Transporte Aéreo. Continuó trabajando con la DCA durante 15 años, ocupando al final el cargo de subdirector general de aviación civil. El Sr. Shamsuddin ha estado trabajando en la industria del transporte y de la aviación por un total de 29 años, y ocupa un puesto en la Junta regional del Consejo Internacional de Aeropuertos.

¿Ventajas para los proveedores y los usuarios de los aeropuertos?

Sumario

- Aeropuertos de Copenhague A/S es una empresa inscrita en la bolsa desde 1974.
- Aeropuertos de Copenhague A/S está cotizada en la Bolsa de Dinamarca y cuenta 8 000 accionistas.
- Aeropuertos de Copenhague A/S tiene la obligación de ofrecer servicios de calidad a las líneas aéreas a precios equitativos.
- Aeropuertos de Copenhague A/S tiene también la obligación de producir beneficios para los accionistas.
- La privatización del Aeropuerto de Copenhague dio lugar a un crecimiento extraordinario en los ingresos comerciales.
- Durante el período 1994-1999 los ingresos de las concesiones alcanzaron el doble de su volumen anterior.
- El aumento de los ingresos — combinado con una mayor eficacia — permitió al Aeropuerto de Copenhague reducir los derechos aeroportuarios durante siete años consecutivos.
- Los derechos aeroportuarios se han reducido a pesar de considerables inversiones en infraestructura.
- La pérdida de la franquicia aduanera ha dado lugar a derechos aeroportuarios más elevados. (Acuerdo voluntario con las líneas aéreas incluyendo el mantenimiento de los mismos precios durante tres años).
- Los ingresos comerciales crecientes han permitido financiar una parte importante del considerable programa de inversiones.



Niels Boserup
Presidente y Director General
Aeropuertos de Copenhague A/S

El Sr. Boserup fue nombrado Presidente y Director General de Aeropuertos de Copenhague A/S en marzo de 1991. Después de haber estudiado matemáticas y ciencias, se graduó de la Universidad de Periodismo de Dinamarca con una maestría. Empezó su carrera como redactor financiero de "Jyllands-Posten", un importante periódico danés, y en 1973 fue nombrado redactor jefe adjunto. En 1976 pasó a ser vicepresidente encargado de relaciones públicas, personal y comercialización del grupo industrial Burmeister & Wain. El Sr. Boserup ocupó sucesivamente (1982-1991) los cargos de Director y vicepresidente del grupo de seguros danés "Baltica". Fue Presidente del Consejo Internacional de Aeropuertos, Región Europa, y es actualmente miembro del Consejo de administración de varias empresas y organizaciones en Dinamarca.

¿Cuál es la función de los gobiernos en un mundo en evolución? — La experiencia irlandesa

Sumario

La Irish Aviation Authority (Administración de Aviación irlandesa) es una empresa corporativa cuya equidad es propiedad del gobierno. Después de la realización de un informe importante de consultoría por encargo del Ministro de Transporte en 1984, se decidió reorganizar el suministro de servicios de navegación aérea y la reglamentación y modificar su estructura institucional.

Se nombró a un nuevo Director ejecutivo, se reorganizó la estructura existente, se modificaron los procesos de gestión y se emprendieron importantes inversiones. El programa de inversión se adelantó en cuanto al presupuesto y a la fecha prevista de terminación y se logró la reorganización mediante el consenso del personal de los servicios de navegación aérea. Al concluir este proceso, se había llegado a un consenso claro de la necesidad de cambio y a este respecto el gobierno decidió que la oficina de servicios de navegación aérea que formaba parte del Departamento de transporte debería constituirse como corporación y organizarse como entidad separada e independiente.

En esa fecha el gobierno aceptó que el contexto de servicio civil no se adaptaba bien desde el punto de vista cultural, financiero y de planificación y deseó establecer una organización comercial que atendería a los requisitos permanentes multianuales para el suministro de servicios de navegación aérea y para la reglamentación de la seguridad de la industria aeronáutica. Se consultó ampliamente a los sindicatos comerciales del personal y se llegó a un acuerdo sobre el proceso.

El motivo que subrayaba el deseo de requerir la decisión del gobierno fue:

- La seguridad debía ser el criterio absoluto en el suministro de servicios y en la reglamentación de la industria.
- La Administración constituida como corporación debería controlar sus propias finanzas.
- La Administración debería gozar de flexibilidad en la dotación de personal.
- La Administración debería gozar de flexibilidad en cuanto a gastos de capital y a operaciones.
- Debería mejorarse la relación de costo a eficacia.
- Habrían de aplicarse disciplinas comerciales.
- Una estructura corporativa y una entidad legal facilitarían todos los elementos precedentes.

El Parlamento irlandés aprobó la Ley IAA de 1993. En virtud de esta ley, la mayoría de los Anexos de la OACI fueron delegados a la Administración, así como la responsabilidad en virtud del Convenio de Eurocontrol. Se definieron las funciones de Director ejecutivo, así como los derechos del personal y los límites superiores de inversión de capital. También se determinaron las funciones de la Administración y esto llevó a aclarar de forma muy amplia su responsabilidad en una estructura corporativa.

Desde un principio, ha continuado mejorando la seguridad de la aviación irlandesa. Ha continuado siendo un proveedor rentable y de buena relación de costo a eficacia para los servicios de navegación aérea y debido a su estructura es capaz de concentrar sus medidas estratégicas en cooperación con su personal. También se ha elaborado el suministro de servicios de consultoría y servicios de capacitación a nivel comercial.



Brian McDonnell
Director ejecutivo
Irish Aviation Authority

El Sr. McDonnell ha sido miembro de la Junta y Director ejecutivo de Irish Aviation Authority desde el 1 de enero de 1994. Se graduó en el colegio militar en 1960, fue piloto militar durante 18 años hasta 1980, siendo condecorado en múltiples ocasiones. Después de retirarse del servicio militar recibió habilitación para las aeronaves B737-200 y B747-100 y actuó de inspector de transportistas aéreos para Aer Lingus, Aer Turas y otros transportistas. El Sr. McDonnell fue nombrado Subsecretario de defensa en 1986 y Director ejecutivo de servicios de navegación aérea, Departamento de transporte en 1988. Con más de 10 años de experiencia en la cumbre de los servicios civiles/públicos y a nivel de gobierno/ ejecutivo, administró la transición de la Administración de Aviación de Irlanda en cuanto a su estructura y costumbres pasando de un departamento de servicios civiles a una organización de foco comercial. Actuó también como Presidente del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Irlanda y del Comité de gestión de Eurocontrol.

¿Cuál es la función de los gobiernos en un mundo en evolución?

Sumario

Junto con la tendencia a la mundialización y la liberalización, en numerosos países el papel del Estado ha sido objeto de una perceptible modificación pasando del papel de proveedor principal de bienes y servicios al de facilitador, supervisor y agente de reglamentación. En el papel moderno del Estado en relación con los aeropuertos y los servicios de navegación aérea deben tenerse en cuenta las características especiales relativas al sector y en particular:

- las obligaciones en virtud del Convenio de Chicago y de acuerdos internacionales;
- el carácter de monopolio que tienen los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea y la necesidad de proporcionar protección contra el abuso de dicha posición;
- el carácter estratégico de los aeropuertos en relación con la seguridad;
- las consideraciones predominantes de la seguridad que exigen una supervisión y una vigilancia estrechas de los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea;
- la creciente mundialización del espacio aéreo mediante la introducción de sistemas mundiales de navegación por satélite;
- la situación particular de algunos Estados, particularmente los Estados isleños que dependen del turismo, así como la importancia estratégica del sector de la aviación para el desarrollo nacional; y
- los requisitos de financiación de la onerosa infraestructura y las necesidades operacionales y las fuentes adecuadas para dicha financiación.

Todos estos elementos destacan el hecho de que el papel del Estado en el sector de la aviación no puede limitarse al mínimo y que los mecanismos aplicados deben permitir que se tengan debidamente en cuenta las características especiales de la aviación.

Las estrategias que deben aplicarse exigirán un apropiado marco de reglamentación a fin de satisfacer las necesidades de países diferentes. Tal vez no se logre un modelo uniforme. Pero entre las opciones posibles, podría adaptarse de manera útil lo siguiente:

- el establecimiento de entidades autónomas mediante la creación de empresas independientes de propiedad pública con fondos adecuados;
- el establecimiento de empresas sin fines de lucro con fondos adecuados, como NAV Canada; y
- la adopción de un modelo de privatización de aeropuertos apropiado para aquéllos que tengan una elevada densidad de tráfico. Todo modelo de privatización, sin embargo, debería garantizar objetivos fundamentales incluyendo garantías de: obligaciones conformes con el Convenio de Chicago y las orientaciones de la OACI; la seguridad y la protección de la aviación; la



Kenneth O. Rattray
Procurador General de Jamaica

El Dr. Rattray estudió en la Escuela Beckford & Smith's y en la Universidad de Londres y es titular de un bachillerato, una maestría en derecho y un doctorado en derecho de las empresas (1956, 1960 y 1966). Ocupa el puesto de Procurador General de Jamaica desde 1972. Participa activamente en cuestiones constitucionales y de derecho internacional, reforma y privatización del sector público y ha contribuido significativamente a la evolución de dichos sectores. Ha participado en amplias y diversas negociaciones internacionales relativas, entre otras cosas, a aviación civil, la Comunidad y Mercado Común del Caribe, la explotación de recursos naturales, el derecho del mar y los derechos humanos. Ha participado activamente en la labor de la OACI desde 1964. Durante su carrera el Dr. Rattray ha recibido numerosos honores y premios incluyendo el "Honour of Commander of the Order of Distinction" (1974) y el Orden de Jamaica (1983). En 1988 recibió el Premio Edward Warner, el honor más elevado en el mundo de la aviación civil en reconocimiento de su eminente contribución al desarrollo de la aviación civil internacional, particularmente en la esfera jurídica.

Sesión 7

Reglamentación económica

financiación adecuada; las normas de rendimiento; derechos razonables y no discriminatorios; y la protección de los consumidores (usuarios de aeropuertos y del tráfico aéreo).

El agente de reglamentación desempeñará un papel importante para el Estado como controlador y para exigir el cumplimiento de los objetivos. El Estado no puede mantenerse sencillamente alejado en los países en que el aeropuerto y la aviación constituyen un activo estratégico del que la economía depende en gran medida. Si el explotador privado no logra desempeñar sus responsabilidades, el Estado deberá intervenir. En situaciones estratégicas el papel del Estado es el de garante. En todos los casos, las obligaciones en virtud del Convenio de Chicago y otros acuerdos internacionales seguirán entre las manos del Estado pese a la privatización de las instalaciones y los servicios o la creación de entidades autónomas o de otra índole.

¿A qué retos se enfrentan los proveedores de servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI?

Sumario

No es una exageración decir que al alborear el nuevo milenio la industria del transporte aéreo se enfrenta a una crisis de capacidad. Durante el último decenio ha aumentado considerablemente la demanda de transporte aéreo en el mundo entero. Con el significativo crecimiento de la economía mundial, sigue constante el crecimiento previsto de la aviación. Dado que dicho crecimiento debe realizarse sin menoscabo de la seguridad operacional, es menester tomar medidas para lograr mejoras o cambiar los impedimentos siguientes.

- **ATC y servicios de navegación aérea**
En algunas partes del mundo (Europa y los Estados Unidos), el sistema actual está en un estado lamentable. Sencillamente no puede satisfacer al tráfico actual y aún menos al futuro crecimiento. Deben eliminarse las rivalidades transfronterizas y el uso de sistemas terrestres anticuados. Los sistemas CNS/ATM del FANS de la OACI deben constituir el plan para el futuro.
- **Infraestructura**
Deben llevarse a cabo enormes inversiones en los aeropuertos y las correspondientes instalaciones para satisfacer el mencionado crecimiento. La mejor manera de lograrlo consiste en permitir que el mercado realice las inversiones necesarias, sin restricciones políticas o relativas al medio ambiente.
- **Líneas aéreas**
Con el rápido crecimiento del tráfico y de las alianzas, en algunas partes ya no es posible satisfacer las demandas de las líneas aéreas respecto a los horarios de turnos. La situación se deteriora debido a la presencia de aviones de reacción regionales de limitada capacidad en mercados de elevada densidad, lo que contribuye a la congestión y la ineficacia.
- **Limitaciones**
Deben eliminarse las limitaciones artificiales como la reglamentación gubernamental, los impuestos excesivos y las restricciones irrazonables relativas a la seguridad y el medio ambiente. La capacidad del sistema actual podría aumentarse considerablemente si se eliminan o reducen las mencionadas limitaciones.



Jonathan Howe
Director General
Consejo Internacional de
Aeropuertos (ACI)

El Sr. Howe ha sido Director General del ACI desde septiembre de 1997. Durante los últimos 40 años, ha participado en casi todos los aspectos de la aviación como piloto, abogado y administrador. Durante los numerosos años que pasó en la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, el Sr. Howe supervisó la certificación de nuevas aeronaves, dirigió las actividades jurídicas y de reglamentación de la FAA y fue administrador de la región más grande de la misma. Al retirarse en 1986, pasó a ocupar el cargo de Presidente y Director General de la National Business Aircraft Association (NBAA). Entre 1992 y 1997 fue socio en la firma de abogados Zuckert, Scoutt & Rasenberger donde participó activamente en los amplios casos jurídicos relativos a la aviación civil de dicho gabinete.

Retos a los que se enfrentan los proveedores de servicios de navegación aérea

Sumario

Pueden resumirse los retos a los que se enfrentan los proveedores de los servicios de navegación aérea (ANS) como los de satisfacer las necesidades de las líneas aéreas, de los aeropuertos y de los demás usuarios, suministrando servicios seguros, eficientes y económicos de forma permanente. A medida que crece el tráfico aéreo, estas tareas se convierten en algo más desafiante para las organizaciones internacionales y para los propios proveedores de los servicios. Es necesario prestar particular atención a los siguientes elementos:

- Introducir oportunamente las nuevas tecnologías y sistemas aplicando los sistemas CNS/ATM para atender a los niveles crecientes de tráfico en zonas de elevada densidad de tránsito y facilitar de forma más eficiente las operaciones de las líneas aéreas en todo el mundo.
- Mejorar la seguridad de forma que los pasajeros consideren los viajes por vía aérea como seguros a pesar de que aumente el tráfico.
- Aumentar la eficiencia de las operaciones ANS de forma que se proporcionen a los clientes servicios que representen un buen valor por el dinero invertido.
- Mejorar las relaciones entre el proveedor de los servicios y los clientes, concentrándose más en el cliente, para asegurar que se comprenden claramente los requisitos de los usuarios y que es mutua la comprensión de los problemas que surgen al satisfacer tales requisitos.
- Asegurar que los proveedores de los servicios tienen libertad para realizar su tarea dentro de un entorno normativo a nivel internacional y nacional, protegiéndose los intereses de los ciudadanos.

El mundo de la aviación, al satisfacer estas necesidades debe aprender de las principales mejoras dirigidas a los usuarios que han sido logradas en otras disciplinas tales como las de telecomunicaciones. Esto sugiere que las funciones tradicionales de los interesados en el suministro de ANS deberían examinarse nuevamente para distinguir con más claridad las funciones de los encargados de la reglamentación y las de los proveedores de los servicios. De igual importancia, es instar a los proveedores de los servicios a comportarse más como miembros de una industria de servicios y menos como encargados tradicionales de reglamentar el tránsito por orden del gobierno. Continúa siendo vital la función que la OACI desempeña en establecer las normas y la tecnología para la aviación. Sus decisiones deben ser obligatorias para todos los Estados miembros y deben imponerse a los proveedores de los servicios mediante el proceso normativo.

La OACI ha estado recomendando que los Estados examinen, de ser apropiado, el establecimiento de proveedores ANS que sean organizaciones autónomas y más de 20 de estas organizaciones ya lo han hecho así. Esto ofrece la perspectiva de facilitar y alentar a una conducta de los proveedores de servicios que satisfagan las tareas anteriormente enunciadas. En primer lugar, se alienta a los proveedores a actuar como organización industrial con las libertades y obligaciones que esto les impone. Esto permitirá a los proveedores que obtengan



Derek J. McLauchlan
Secretario General
Organización de Servicios para
la Aeronáutica Civil (CANSO)

Al principio de su carrera, el Sr. McLauchlan trabajó en la industria de los satélites, primero en la British Aircraft Corporation, y en segundo lugar en European Space Technology Centre en los Países Bajos y seguidamente como Administrador general del departamento Espacio en Marconi Space and Defence Systems. Trabajó 12 años con ICL como Director técnico de computadoras centrales. Se incorporó a los Servicios Nacionales de Tránsito Aéreo del Reino Unido en 1989 con el cargo de Director General de proyectos e ingeniería y fue su primer director ejecutivo, puesto que ocupó desde 1991 hasta 1997. Al retirarse de NATS, aceptó la invitación de establecer la nueva Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil en Ginebra donde es Secretario General. El Sr. McLauchlan es titular de una licenciatura en ciencias de la Universidad de Bristol y es ingeniero y miembro de la Royal Aeronautical Society, así como del Institute of Physics y miembro de la institución de ingenieros eléctricos. Se le concedió un CBE en 1998 por sus servicios a la aviación.

Sesión 8

Retos principales

la financiación de los bancos para sus inversiones de modo rápido y eficiente y facilitará la separación de las funciones de suministro de los servicios y las de la reglamentación.

El establecimiento de organizaciones autónomas ofrece la probabilidad de mejorar el rendimiento del suministro de ANS de forma que sean ya cosa del pasado, los retardos cada vez mayores que han causado tantas inquietudes en los últimos años.

¿A qué retos se enfrentan los proveedores de servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI?

Sumario

La libertad de movimiento, al igual que las demás libertades básicas, ha llegado a ser una legítima expectativa de todo ser humano, y la aviación comercial internacional desempeña una misión esencial en su cumplimiento.

La industria de la aviación internacional produce importantes beneficios sociales y económicos y constituye el motor básico del sector de los viajes y el turismo, el de mayor crecimiento en la economía.

Los viajes y el turismo representan actualmente 192 millones de empleos (8% del total mundial) y contribuyen 3 500 millones de dólares EUA a la producción económica bruta (12% del total mundial). La demanda relativa a los viajes internacionales está creciendo a un ritmo superior a 5% al año.

El reto principal para los aeropuertos y los servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI consiste en que desempeñen plenamente su función para satisfacer esta demanda y lograrlo de manera segura, económica y eficiente.

Si bien las líneas aéreas desempeñan una función vital al proporcionar servicios de transporte aéreo al público, deben también depender de una red de distribución eficiente de agentes de viajes y de carga, aeropuertos sin congestión y eficientes y servicios de navegación aérea fiables y sin demoras.

En muchas partes del mundo las políticas actuales relativas a la aviación carecen de coherencia:

- Se han liberalizado los mercados en gran medida o totalmente.
- Se han privatizado líneas aéreas que se encuentran luego en situaciones altamente competitivas.
- No obstante, los proveedores de infraestructura siguen dependiendo de las decisiones gubernamentales y se les impide responder libremente a las fuerzas del mercado.

Esta falta de coherencia respecto a las políticas relativas a la aviación limita la demanda artificialmente y representa una forma de reglamentación continua.

En la más reciente Cumbre económica mundial, celebrada en Davos, se reconoció esta anomalía, lo que dio lugar a la Declaración de Davos relativa a los viajes y el turismo, en la que se pide firmemente a los gobiernos asegurarse de que las infraestructuras dependan de las fuerzas del mercado.

Además, el procedimiento de privatización de las infraestructuras o su conversión en empresas exige salvaguardias apropiadas para evitar toda conducta de tipo monopolio o que sea contraria a los principios económicos. Este tema fue objeto de un amplio examen durante la Feria Internacional del Aire y el Espacio (FIDAE) en Chile y dio lugar a la Declaración de Santiago.

La IATA apoya firmemente ambas declaraciones y propone en la presente Conferencia varias recomendaciones relativas a los métodos de establecimiento de costos y derechos para la infraestructura.



Pierre Jeannot
Presidente y Director General
Asociación del Transporte Aéreo
Internacional (IATA)

El Sr. Jeannot fue elegido Director General de la IATA en 1991, desempeñó las funciones de Director General designado en 1992 y ocupó su cargo oficialmente el 1 de enero de 1993. Después de estudiar física y matemáticas en la universidad Sir George Williams (hoy universidad Concordia), administración de negocios en la universidad McGill de Montreal y matemáticas estadísticas en la New York University, inició una brillante carrera en la industria del transporte aéreo del Canadá. Fue Presidente y Director General de Air Canada (1984-1990) y se retiró después de haber ocupado puestos superiores en varios departamentos importantes: venta, comercialización, planificación estratégica y servicios técnicos. Por sus realizaciones recibió numerosos honores y premios incluyendo "Officer of the Order of Canada" (1989), "Chevalier de la Légion d'Honneur" de Francia (1991) y la Medalla de la Independencia del primer orden de Jordania (1995).

Sesión 8

Retos principales

Por último, ha llegado el momento de reconocer más formalmente la relación cliente-proveedor que existe entre los aeropuertos y proveedores ANS, por una parte, y las líneas aéreas, por otra, mediante acuerdos apropiados relativos a los servicios.

¿A qué retos se enfrentan los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI?

Sumario

¿A qué retos se enfrentan los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI? Una demanda incesante de viajes, aunque quizás se llegue a un máximo por razones medioambientales en los servicios de las líneas aéreas de corta distancia. Una competencia abrumadora. Un posible descenso en 2002-2005. La comercialización de los servicios ATC mediante un cambio de distribución de los sectores del espacio aéreo en ruta, basada en aspectos de negocios y no en fronteras nacionales. Nuevas generaciones de aviones de las líneas aéreas de mayor capacidad y una proliferación de aeronaves más pequeñas que pulularán como colonias de hormigas por encima de los aeropuertos de más tránsito y por las redes ATC. Una revolución digital en los sistemas de tramitación de aeronaves, pasajeros, equipaje y carga. Una escasez de pistas pero una pletora de restricciones medioambientales complejas y de utilización de los terrenos. Una red creciente de alianzas de líneas aéreas que demande más de los aeropuertos y de los proveedores del ATC que lo que éstos posiblemente pudieran prestar.

Pero de todos estos retos, quizás el más acuciante sea el de la administración de las nuevas generaciones de sistemas IT. Hay dos problemas importantes:

- La introducción de soluciones modernas en base a soporte lógico para sistemas ATM complejos.
- La dependencia creciente de redes de telecomunicaciones mundiales de propiedad comercial, y solamente en parte reglamentadas, para servicios de tramitación de pasajeros, carga y equipaje.

Estamos viviendo en los primeros pocos años de la edad de la informática. Pero la tecnología se está escapando lentamente hacia más allá de nuestra posibilidad de comprensión — pregúntese a cualquier nación que haya intentado construir desde su fundamento un centro moderno ATC de navegación en ruta. Según el profesor Les Hatton de la University of Kent (Reino Unido) los dados están fuertemente cargados contra cualquier proyecto que quiera tener éxito. Sencillamente hay demasiados modos por los que el soporte lógico pudiera cometer errores y una vez se hayan incorporado al sistema los defectos será cada vez más difícil eliminarlos. Pudiera ser que el soporte lógico, que se está actualmente aplicando, sea sencillamente incompatible con el negocio del ATC y con las demandas de un 100% de fiabilidad.

Según el Sr. Ian Angell, Jefe del Departamento de sistemas de informática en la Escuela de Economía de Londres la generación actual de sistemas IT está acelerando el desequilibrio, desorientando a grandes secciones de la sociedad y haciendo cada vez más difícil que los gobiernos se mantengan a la altura de organizar simultáneamente por todo el mundo las operaciones.

A medida que las administraciones nacionales, los aeropuertos, las líneas aéreas y los organismos ATC reciben contratos para tareas principales — como ha de ser para mantener su capacidad de competencia — arriesgan perder el control de los bloques de construcción esenciales para sus operaciones. Es esta complejidad creciente de los sistemas lo que es el problema, desde encontrar bultos perdidos hasta proporcionar enlaces de datos aire-tierra seguros, hasta dar los



Philip Butterworth-Hayes
Director
Jane's Information Group

El Sr. Butterworth-Hayes es el Director y fundador de la revista Jane's Airport Review y actual director de Jane's Aircraft Component Manufacturers. Ha sido un escritor y locutor de radio en materia de aeropuertos y control de tránsito aéreo (ATC) por más de 15 años y ha editado Airports International, Jane's Guide to Military Aircraft (1998) y la revista Interavia Aerospace Review. Es consultor en cuestiones de aeronáutica para televisión BBC y organizó entre 1991 y 1999 el programa de locutores para la Conferencia sobre ATC de Maastricht. También es autor de varias publicaciones del grupo de información Jane de especialistas, incluido El mercado para equipo ATC (1997-1998), El mercado de aeronaves civiles (1998) y El mercado CNS-ATM (1998). Ha sido el corresponsal europeo de Aerospace America (publicado por el Instituto americano de aeronáutica y astronáutica, Washington) desde 1992. El Sr. Butterworth-Hayes se graduó con el título de BA con honores en la Universidad de Hull en 1976 y enseñó durante varios años en África del Norte. Inició su carrera como escritor y comentarista sobre asuntos de aviación civil en 1984.

Sesión 8

Retos principales

últimos toques a los sistemas de seguridad de los aeropuertos, para asegurar una fiabilidad del 100% en los procedimientos de aterrizaje automatizados por satélite. ¿Quién es el propietario de todos estos datos? ¿Quién es legalmente responsable de cada una y de todas las etapas en la cadena? ¿Pueden los aeropuertos y las líneas aéreas estar seguros de que siempre mantendrán el control de sus normas o pueden cambiar radicalmente los sistemas y los procedimientos con un breve preaviso?

La edad de la informática tiene sus atractivos pero quizás no se comprenden todavía plenamente todas sus ramificaciones.

¿A qué retos se enfrentan los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI?

Sumario

Los requisitos fundamentales a los que se enfrentan los aeropuertos y los proveedores de los servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI seguirán siendo: la seguridad, la capacidad y la eficiencia.

Sin embargo, los proveedores tendrán que luchar no solamente con un mayor tráfico como en el pasado, sino también con una serie de modificaciones y acontecimientos. Colectivamente, estos presentan retos que pueden estar en conflicto y tienen una repercusión significativa en los costos y en la base de los proveedores.

El tráfico creciente no es por sí mismo nada nuevo; pero a medida que el tráfico alcanza niveles mucho más elevados, la tarea de prestar servicios a tal tráfico en condiciones de seguridad y eficiencia se convierte en algo aterrador y requerirá gastos inmensos de capital así como una mejor cooperación y coordinación entre los proveedores de los servicios.

Complican las tareas los retos y desarrollos que ya están teniendo lugar en la industria del transporte aéreo pero que probablemente se intensificarán. Los más importantes de estos retos son los siguientes:

- La liberalización creciente de los acuerdos de servicios aéreos traerá consigo no solamente aumentos de tránsito, sino también una más elevada probabilidad de modificaciones en la pauta de la circulación del tránsito, llevando por un lado a, un aumento de la demanda de la capacidad y por otro lado a una inseguridad de que tal capacidad será utilizada en todo momento.
- De modo análogo las alianzas de las líneas aéreas impondrán más demandas en la capacidad y flexibilidad por parte de los proveedores de los servicios, al mismo tiempo que inyectarán un elemento mayor de incertidumbre en la circulación del tránsito. Al mismo tiempo, las alianzas de las líneas aéreas pueden utilizar su poder para ejercer presiones a fin de que se reduzcan los derechos impuestos por los proveedores.
- Puede convertirse en algo más corriente la privatización de los aeropuertos y de los servicios de control de tránsito aéreo. La administración de tales entidades privatizadas se enfrentará a una presión intensa para lograr réditos a la inversión que sean suficientemente atractivos para los accionistas. La presión puede ser menos aguda para entidades no privatizadas pero también existe, ya que incluso los gobiernos insisten cada vez más en un enfoque más “comercial” para el suministro de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea.

En el frente técnico, los proveedores habrán de mantenerse a la altura de las tecnologías nuevas tales como CNS/ATM e IT y explotarlas. Se requerirán nuevas inventivas para cosechar todos los beneficios de las nuevas tecnologías en base mundial de forma que la mayor eficiencia sea posible a un costo menor y más bien pronto que tarde.



Wong Woon Liong
Director General
Administración de Aviación Civil
de Singapur

El Sr. Wong ha sido Director General de la Administración de Aviación Civil de Singapur (CAAS) desde el 1 de abril de 1992. El Sr. Wong fue un estudiante del Plan Colombo y obtuvo un título con honores de primera clase en Ingeniería aeronáutica de la Universidad de New South Wales (Australia) y un título de Licenciado en ciencias del Instituto de Tecnología de Massachusetts (Estados Unidos). Participó en el programa de gestión avanzada en la Universidad de Harvard (Estados Unidos) y en el programa ejecutivo de INSEAD (Francia). Ocupa un puesto en la Junta de CAAS y en las juntas de dos empresas de servicios públicos sobre logística y aeroespacio de Singapur — S CWT Distribution y Singapore Technologies Aerospace. Es el presidente de Singapore Changi Airport Enterprise, una empresa filial de CAAS de propiedad plena que se ocupa de consultoría e inversiones en aeropuertos y aeronáutica. Es el secretario y tesorero de la Junta regional del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Pacífico. También es miembro de la Junta mundial directiva del ACI.

Sesión 8

Retos principales

En general, los proveedores se enfrentarán con más competencia en un clima de demandas mayores de capacidad y de mayores incertidumbres. Su reto es el de poder competir manteniendo reducidos los costos y al mismo tiempo logrando réditos positivos a la inversión. Las apuestas son más elevadas, las recompensas menos ciertas.

¿A qué retos se enfrentan los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI?

Sumario

Desde una perspectiva africana, se prevén varios retos para los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea:

- Seguridad de vuelo y aumento en el número de pasajeros: Las inquietudes del público viajero respecto a la seguridad de vuelo en general y en África en particular se convierten en un obstáculo para el crecimiento previsto del tráfico.
- Expectativas de los clientes: Las crecientes exigencias de los consumidores perspicaces y las respuestas a las mismas por algunos aeropuertos y líneas aéreas exigen que se armonicen los sistemas y los procedimientos.
- Limitaciones de capacidad: El aumento del tráfico y las futuras grandes aeronaves aumentarán los problemas de diseño y capacidad en los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (congestión en los aeropuertos y el espacio aéreo). La coordinación del espacio aéreo entre las FIR de África constituirá también un problema.
- Requisitos de capital: Los gobiernos siguen experimentando problemas para financiar de manera apropiada los niveles deseados de instalaciones e infraestructura debido a las prioridades nacionales frente a recursos limitados. La mayoría de las instituciones de crédito ya no conceden préstamos muy favorables y, debido al riesgo de inestabilidad política, las condiciones de crédito son severas y el costo del capital muy elevado.
- Recursos humanos: La falta de correspondencia entre el lento ritmo de capacitación de recursos humanos en la aviación y el rápido avance de la tecnología podría dar lugar a considerables problemas.



Andy K. Mensah
Director General
Autoridad de Aviación Civil
de Ghana

El Comandante de escuadrilla Mensah estudió en la Escuela Mfantipim en Ghana. Trabajó en la Oficina de contadores públicos Cassleton & Co. (ahora KPMG) antes de entrar en la Escuela de instrucción de la Academia Militar de Ghana en 1964 para comenzar una carrera militar. Pasó a ser piloto de la Fuerza Aérea de Ghana en octubre de 1965 y se retiró voluntariamente de las Fuerzas Armadas de su país con el grado de Comandante de escuadrilla en marzo de 1983. El mismo año entró en la empresa GDC Ltd. (Ghana) como Director de recursos humanos. En agosto de 1988 fue nombrado Director General de la autoridad de aviación civil de Ghana. Durante su carrera ha logrado grandes realizaciones como Director General y obtuvo numerosos premios militares y civiles prestigiosos, incluyendo Mejor cadete de vuelo, Premio de excelencia del Milenio de Ghana y el Premio de aviación de África para la Autoridad de Aviación Civil de Ghana.

¿A qué retos se enfrentan los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea al alborear el siglo XXI?

Sumario

Tal vez con excepción de los aeropuertos construidos durante el último decenio, la mayoría de los actuales sistemas aeroportuarios del mundo exigirán enormes inversiones y una mayor participación del sector privado para hacer frente a los aumentos de capacidad, así como nuevos procedimientos relativos a la seguridad operacional, la protección de la aviación y la tramitación del tráfico y de las aeronaves.

La administración de los sistemas aeroportuarios llegará a ser muy compleja. Las administraciones privadas harán frente al riesgo de considerables inversiones, accionistas exigentes, pronósticos inciertos y usuarios sin recursos. Los sistemas aeroportuarios dirigidos por administraciones públicas tendrán los mismos problemas, a los que se añade la obvia falta de interés de los gobiernos para invertir en este sector.

Para resolver estas dificultades, serán necesarios cambios significativos en la administración de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. Así, una de las tareas más importantes consistirá en preparar dentro de nuestras organizaciones los recursos humanos y de gestión necesarios.

En pocas palabras, el principal reto al que se enfrentan los aeropuertos y los servicios de navegación aérea al alborear el presente milenio es su aptitud para resolver los actuales problemas de capacidad y, al mismo tiempo, mantener niveles de seguridad operacional y protección de la aviación que sean iguales o superiores a los actuales.

Se prevé que continuará el crecimiento constante del transporte aéreo, con repercusiones en todos los Estados. Las administraciones de aviación civil que hayan llevado a cabo una planificación estratégica habrán determinado las amenazas y las limitaciones de sus sistemas frente al aumento en la demanda, así como los problemas relacionados con la obtención de los recursos financieros necesarios. Sin embargo, en el caso de la mayoría de los países en desarrollo, será todavía más difícil satisfacer las necesidades en materia de personal capacitado.

Por regla general, los nuevos sistemas de navegación aérea están bien definidos en cuanto a aspectos de ingeniería o tecnología. En cambio, los planes relativos a su organización y administración están todavía a nivel teórico y, en la mayoría de las administraciones nacionales, los conocen sólo unos pocos expertos.

Actualmente existen pocos servicios de navegación aérea privatizados, por lo que incumbe a los gobiernos nacionales capacitar a los nuevos profesionales y técnicos que se necesitan para dichos sistemas. Esto nos lleva a una inquietud adicional debido a la lentitud de reacción característica del sector público para satisfacer estas necesidades.



José Manuel Sánchez
Director
Instituto Panamericano de
Aviación Civil
(ex Director de planificación en la
Dirección de Aviación Civil de
Chile)

El Sr. Sánchez ocupó puestos superiores en control de tránsito aéreo, navegación aérea y transporte aéreo durante una carrera de 30 años en la Dirección de Aviación Civil de Chile. Al retirarse, ocupaba el puesto de Director de planificación y tenía a su cargo la planificación estratégica y de modernización y había dirigido con éxito un programa de privatización de los principales aeropuertos de Chile. Ha participado también activamente en la labor de la OACI y otros organismos de aviación civil, como la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Tiene más de 12 años de experiencia en proyectos de asistencia técnica de la OACI en varios países latinoamericanos. El Sr. Sánchez dirige actualmente el Instituto Panamericano de Aviación Civil "Dr. Assad Kotaite", situado en Panamá y administrado por la OACI.