



Conferencia sobre los aspectos económicos y los servicios de navegación aérea **Seminario Preparatorio**

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

por el Sr. John Gunther
Moderador del seminario

INTRODUCCIÓN

El 19 y 20 de junio de 2000, se celebró un seminario preparatorio para la Conferencia de un día y medio. Su objetivo era aclarar e informar a los delegados de la Conferencia sobre varias cuestiones generales que trataría la misma. Con ese propósito, se invitó a varios dirigentes y expertos en diversas disciplinas a presentar ponencias y responder a preguntas de los participantes en el seminario. El formato del seminario consistía en varias sesiones sobre diferentes temas, seguidas de un debate en mesa redonda sobre los principales retos que afrontan los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea en los albores del siglo XXI. El programa del seminario entregado a los delegados a la Conferencia contiene los temas tratados, así como los oradores y los miembros de la mesa redonda. Este breve resumen de las deliberaciones, preparado por el moderador, está destinado a insertarse en la carpeta del seminario, como parte de las actas.

SESIÓN 1 – SITUACIÓN FINANCIERA

El seminario escuchó dos exposiciones sobre este tema, una desde la perspectiva de los aeropuertos y la otra desde la de los proveedores de servicios de navegación aérea. En materia de aeropuertos, se advirtió que la autosuficiencia financiera estaba en función de la competencia de gestión, la flexibilidad y la innovación comercial, y presuponía la libertad del aeropuerto para funcionar como empresa de negocios. En un estudio de caso de un proveedor de servicios de navegación aérea se estableció el vínculo entre la gestión del riesgo, las obligaciones jurídicas y la autosuficiencia financiera. Sin embargo, en toda situación en que se diera autonomía al proveedor, el Estado debía seguir siendo el garante de facto de los servicios de navegación aérea.

SESIÓN 2 – FORMAS DE ATRAER FINANCIAMIENTO

Dos oradores de la comunidad bancaria se explicitaron sobre lo que querían comprobar los posibles aportadores de fondos cuando se trataba de financiar infraestructura. Identificaron las diferentes especies de riesgo y su asignación, así como el modo en que los banqueros afrontan esos riesgos. Se señaló que la infraestructura aeronáutica suele ser más fácil de financiar que muchas empresas de servicios públicos, en parte porque la corriente de ingresos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea se recaudaba en buena medida en monedas fuertes, que podían emplearse para garantizar préstamos. Se sugirió que los Estados debían tener en claro qué querían en términos de infraestructura, y debían también asegurar que la infraestructura se viese como una oportunidad y no como un obstáculo.

SESIÓN 3 – DERECHOS E IMPUESTOS

El orador explicó la diferencia fundamentalmente importante entre un derecho y un impuesto, en términos del enfoque de política de la OACI. Pero en la práctica, la distinción no era tan fácil de trazar y planteaba varias cuestiones de criterio que debían encarar las autoridades. A medida que aumenten las presiones para recaudar fondos destinados a cubrir diferentes necesidades en el sector aeronáutico, mayor será la magnitud y la complejidad de la cuestión de optar entre derechos e impuestos. Además, la tendencia a la comercialización y a la privatización en la infraestructura aeronáutica probablemente multiplicará los problemas de mantener una distinción de criterios, y los de aplicar la recuperación de costos y evitar el trato discriminatorio en la imposición de derechos e impuestos.

SESIÓN 4 – COMERCIALIZACIÓN Y PRIVATIZACIÓN

Tres oradores brindaron amplia cobertura a este tema central. Se ofreció un útil panorama del proceso de comercialización y privatización, la terminología utilizada, las diferentes opciones disponibles y algunas de las cuestiones y escollos que se encuentran en el camino. El concepto se presentó en general como algo positivo, no tanto para satisfacer expectativas ideológicas, sino como medio de lograr eficiencia y satisfacer los objetivos de una política pública. Sin embargo, hacer funcionar el proceso de privatización de aeropuertos exigía un nivel bastante elevado y a menudo un tipo diferente de reglamentación, en particular con respecto a la política de fijación de precios, ya que los aeropuertos son, esencialmente, proveedores de servicios monopólicos. La relación tradicionalmente antagónica entre aeropuertos y líneas aéreas se consideró un obstáculo para la privatización con éxito, que debía ser sustituido por la cooperación. El principio de recuperación de “caja única” dio pie a diferentes puntos de vista.

SESIÓN 5 – COOPERACIÓN Y MUNDIALIZACIÓN

Este tema fue encarado desde diversas perspectivas por tres oradores. La primera fue cómo se estaba recurriendo a la cooperación en Europa para afrontar muchos de los problemas y las diferencias en la calidad de suministro de los servicios de navegación aérea. Otro orador consideró la mundialización como algo inevitable, que prometía mucho pero contenía peligros intrínsecos. La manera de encarar el peligro de los desequilibrios tecnológicos existentes que se perpetuaban consistía en fomentar la capacitación y la cooperación en todos los niveles. También se consideró la mundialización como un proceso en el área de la gestión de aeropuertos. Se pronosticó que en el futuro previsible, quizás un puñado de explotadores mundiales de aeropuertos podrían estar administrando la mayor parte de los aeropuertos del mundo.

SESIÓN 6 – INGRESOS DE FUENTES NO AERONÁUTICAS

Se presentaron dos estudios de casos que han tenido éxito. Se advirtió que la búsqueda de ingresos no aeronáuticos debía equilibrarse con las necesidades de facilitación, especialmente la de los movimientos de pasajeros. Para hacer coincidir esos dos intereses, era indispensable un cuidadoso diseño y planificación de las terminales. Y como en el caso de la sesión sobre autosuficiencia, se consideró que la función de la innovación era clave para optimizar con éxito los ingresos no aeronáuticos, de modo que todo el mundo resultara beneficiado.

SESIÓN 7 – REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA

Este tema se encaró desde las perspectivas de un estudio de caso y de un panorama general. Se demostró que la conversión de una dependencia gubernamental en una autoridad con autonomía financiera y administrativa requería una cuidadosa planificación y puesta en funcionamiento. La responsabilidad de hacer cumplir los Anexos del Convenio de Chicago podía delegarse en un órgano de ese tipo, pero el Estado siempre

seguía siendo garante en última instancia de la seguridad operacional y del suministro de los servicios de navegación aérea. Al pasar a una mayor autonomía en el suministro de aeropuertos y los servicios de navegación aérea, la responsabilidad del Estado cambiaba, pasaba a ser la de facilitador, supervisor y regulador. De todos modos, en algunas circunstancias, como la de los países isleños en desarrollo que dependen del turismo, donde el transporte aéreo se considera un activo estratégico, quizás sea necesario que el Estado conserve la función de proveedor de servicios.

SESIÓN 8 – MESA REDONDA SOBRE LOS RETOS PRINCIPALES

Expusieron siete ponentes, que constituían una muestra representativa de dirigentes y de expertos técnicos de la industria y de los gobiernos. Esta dinámica dio origen a diversas perspectivas y enumeraciones de los principales desafíos. Se pusieron de relieve los problemas y las consecuencias de: las limitaciones de capacidad frente al firme crecimiento de la demanda; los medios de afrontar el costo de la expansión del sistema; el modo de cambiar las estructuras organizativas y las responsabilidades; la coherencia de criterios; el control sobre la nueva tecnología; la liberalización, la privatización y las alianzas entre líneas aéreas; el mantenimiento de la seguridad operacional de los vuelos y los factores de recursos humanos y la capacitación.

— FIN —