

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 2 del
orden del día: Organización**

**Cuestión 5.2 del
orden del día: Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI**

EFICACIA EN CUANTO AL COSTO DE LOS AEROPUERTOS Y DE LAS ENTIDADES ANS

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

En la presente nota se hace hincapié en la importancia del suministro eficiente en cuanto al costo de las instalaciones y servicios de aeropuerto y de navegación aérea y se arguye que en el establecimiento de los derechos de aeropuerto y ANS, las autoridades deberían comprometerse a seguir el principio de mejoras de la productividad.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Es de importancia el principio de relación de costos estipulado en el documento “*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea*” de la OACI. Aunque este principio continúa siendo extremadamente importante, amplias modificaciones de los sectores aeroportuarios y ANS en el último decenio requieren que la OACI imparta orientación adicional.

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1 El principio de derechos relacionados con el costo figura predominantemente en las “*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea*”. Se pide que los usuarios paguen solamente su parte alícuota completa y justa del costo de proporcionar los servicios de aeropuerto y de navegación aérea.

2.2 El último decenio ha constituido un período de modificaciones importantes para la aviación civil. Entre estas modificaciones se incluyen la reglamentación reducida y la liberalización del transporte aéreo. Al mismo tiempo, muchos Estados redujeron (o eliminaron) su equidad en las líneas aéreas nacionales, por lo que se suprimieron los pagos de subvenciones a los transportistas aéreos en caso de que estos incurrieran en pérdida. Otro resultado de la liberalización es la resurgencia de muchos nuevos transportistas lo que llevó a un mayor grado de competencia entre las líneas aéreas que nunca había sido anteriormente observado. Hoy en día, las líneas aéreas funcionan en un entorno de industria de transporte que es elevadamente competitivo.

2.3 El entorno agresivamente competitivo demuestra ser beneficioso para el público viajero. En los últimos diez años, los ingresos de las líneas aéreas han continuado disminuyendo y esta tendencia continuará en un futuro previsible. Para poder seguir en el negocio, las líneas aéreas han de enfrentarse a esta disminución de los ingresos mejorando su productividad y eficiencia.

2.4 Los aeropuertos y cada vez más los proveedores de los servicios de navegación aérea no están sometidos a la competencia del mismo modo que lo están las líneas aéreas. Aunque puede haber un grado limitado de competencia entre los aeropuertos de determinadas regiones, particularmente en lo que respecta al tráfico en tránsito, la competencia entre los proveedores del ANS es prácticamente inexistente.

2.5 Dado este entorno, la IATA opina que el principio de derechos relacionados con el costo ha de ser suplementado por el requisito de que los aeropuertos y los proveedores del ANS mejoren su productividad y entreguen sus instalaciones y servicios de forma que sea eficaz en cuanto al costo. Aunque pudiera argüirse que este es el objetivo natural de la administración de cualquier empresa, no siempre ocurre así en el caso de los aeropuertos y entidades ANS. Con excesiva frecuencia, aumentos del costo o disminuciones de los volúmenes del tráfico se transfieren sencillamente a los usuarios en forma de aumentos de los derechos.

2.6 Solamente es posible que la aviación prospere si todas las partes interesadas se adhieren a los mismos principios y objetivos. Las reducciones de costo y las mejoras de eficiencia y de productividad que las líneas aéreas han logrado en el último decenio han de estar acompañados de iniciativas similares por parte de aeropuertos y proveedores del ANS. Solamente los esfuerzos combinados de todas las partes interesadas llevarán a reducciones ulteriores permanentes del costo que constituyen la base del futuro crecimiento de la aviación civil.

3. LA POSTURA DE LA IATA

3.1 Los aeropuertos y los proveedores del ANS deberían establecer blancos de mejora de su posición financiera mediante mejoras de la productividad y en el caso de los aeropuertos impulsar los ingresos comerciales. Los aumentos de los derechos aeronáuticos deberían considerarse como último recurso para resolver dificultades financieras.

3.2 La IATA propone que las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores del ANS colaboren para determinar periódicamente los blancos de eficiencia que deban lograr los aeropuertos y los proveedores del ANS. Estos blancos deben estar enlazados al desarrollo de ingresos con el que se enfrentan los transportistas aéreos. También deberían tenerse en cuenta las mejoras de la productividad que están siendo observadas en otras industrias competitivas. Del mismo modo, los socios no solamente deberían determinar las reducciones de costo necesarias sino que al mismo tiempo deberían también ponerse de acuerdo sobre niveles y normas de servicio.

4. **MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA**

4.1 La IATA pide que la Conferencia introduzca como requisito adicional para el establecimiento de derechos de aeropuerto y de navegación aérea el principio de la eficiencia y de mejoras de la productividad que deben determinarse en base bilateral entre usuarios y proveedores.

– FIN –