

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

Cuestión 4 del **Elementos determinantes de la reglamentación económica de los aeropuertos y los**
orden del día: **servicios de navegación aérea**

ASIGNACIÓN DE TURNOS

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

Los aeropuertos son una parte fundamental del sistema de transporte aéreo. Cuando la capacidad aeroportuaria es limitada, la primera respuesta debería ser intentar la creación de capacidad adicional. Si esto no es posible, los explotadores aeroportuarios deberían definir y declarar las limitaciones de capacidad de sus aeropuertos, en consulta con otros organismos y líneas aéreas involucrados utilizando criterios de servicio apropiados y metodología de evaluación de la capacidad. Cuando es necesario que se asignen turnos, la política de asignación debe dirigirse a optimizar el equilibrio entre capacidad y demanda, basado en la transparencia, la neutralidad, la no discriminación, la competencia y el interés de los pasajeros. La eficiente asignación de turnos en aeropuertos de capacidad limitada es fundamental para el crecimiento de la industria, por consiguiente los explotadores aeroportuarios deben aprobar las reglas como procedimientos y procesos que aplicarán en sus aeropuertos, los que pueden incluir criterios de aplicación local. Los explotadores aeroportuarios también deberían estar en condiciones de gestionar el proceso de asignación, si opinan que es conveniente, sujeto a cualquier limitación de orden jurídico.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La primera respuesta a la congestión y a la demanda por encima de la capacidad debería ser aumentar la capacidad. Debe hacerse todo lo posible para asegurar que se puede proporcionar suficiente capacidad aeroportuaria cuando es necesario y que no se imponen restricciones artificiales a la capacidad. No obstante, no es siempre posible proporcionar una infraestructura aeroportuaria adecuada que satisfaga la creciente demanda. Además, el tráfico de mayor intensidad en los aeropuertos genera congestión y graves penalidades económicas, como la subutilización de las costosas instalaciones y servicios aeroportuarios en períodos que no son de punta, así como demoras para las aeronaves y los pasajeros en los períodos de punta.

1.2 En los aeropuertos en que la plena utilización de la capacidad en ciertos momentos exige que se coordinen los horarios de las líneas aéreas, pueden obtenerse considerables mejoras mediante la realización eficaz de consultas entre líneas aéreas y los órganos aeroportuarios o gubernamentales. En aeropuertos más congestionados, cuando la demanda supera la capacidad disponible, puede ser necesario introducir procedimientos más estrictos de creación de horarios, incluyendo alguna forma de gestión de la demanda, fijación de precios con incentivos y asignación de turnos.

1.3 Durante un extenso período de tiempo, la IATA ha elaborado y refinado un proceso para coordinar horarios y asignar turnos que, hasta la fecha ha conservado un nivel de coherencia y estabilidad en el transporte aéreo internacional. No obstante, los procedimientos y procesos de asignación de turnos todavía están dominados por los intereses de las líneas aéreas, a expensas de los explotadores aeroportuarios y sus comunidades locales. Cuando no existen controles adecuados, es posible que el control directo de la asignación de turnos por las líneas aéreas conduzca a un comportamiento anticompetitivo.

2. ASPECTOS PRINCIPALES

2.1 La capacidad de todo el sistema aeroportuario para satisfacer la demanda depende en gran medida de la capacidad física de la infraestructura aeroportuaria y de su interfaz con el sistema de tránsito aéreo en ruta. La capacidad de control de tránsito aéreo también debe aumentarse, si ello es una limitación. En los aeropuertos congestionados, en los que se utiliza un sistema de asignación de turnos, la eficiencia del mismo es de fundamental importancia para la explotación. La disponibilidad y utilización de turnos determina la utilización de la capacidad terrestre (por ejemplo, capacidad de pistas y terminales). La disponibilidad de turnos puede ser un factor decisivo para determinar si las líneas aéreas incluyen o excluyen un aeropuerto en sus redes y puede afectar fundamentalmente la calidad y la elección de servicios disponibles de un aeropuerto para prestar servicios a las comunidades locales dentro de su zona de influencia.

2.2 Los turnos en los aeropuertos son la hora de llegada o salida prevista asignada o disponible para un movimiento de aeronave en una fecha determinada. Dado que los explotadores aeroportuarios han creado la infraestructura del aeropuerto, los turnos de aeropuertos *no* son propiedad de las líneas aéreas. Son un recurso de un aeropuerto por el cual se otorga a las líneas aéreas derechos de uso y agregan valor mediante su desarrollo de las rutas.

2.3 Cuando la demanda supera la capacidad y los sistemas voluntarios de coordinación de horarios han demostrado ser inadecuados, la asignación oficial de turnos es una herramienta de uso común* para mitigar interrupciones, demoras y los resultantes malos servicios a los pasajeros en los aeropuertos de capacidad limitada.

2.4 El objetivo principal de un sistema de asignación de turnos debería ser maximizar las ventajas para el público viajero, tanto en el aeropuerto sometido a controles de turnos como en otros aeropuertos que procuran acceso a un aeropuerto con turnos controlados. Si bien es importante garantizar el acceso de nuevos ingresos, otros objetivos deben tenerse en cuenta, entre ellos, hacer un uso eficaz de la capacidad aeroportuaria; fomentar el desarrollo de nuevas y rutas y promover la competencia entre los transportistas existentes. A estos efectos, los procedimientos de asignación de turnos pueden tener en cuenta la precedencia histórica, los nuevos ingresos, la frecuencia del servicio, el tamaño o tipo de las aeronaves, la utilización eficiente de los escasos recursos de espacio aéreo y aeropuerto, los servicios a mercados poco atendidos y la subutilización de los turnos asignados. Los procedimientos deberían ser transparentes y no discriminatorios.

*Otro mecanismo complementario para gestionar la demanda puede ser la fijación de precios que adecuadamente reflejen el costo económico de las instalaciones gestionadas de la parte aeronáutica y de la parte pública, por ejemplo, derechos mínimos o fijos, o derechos sobre los períodos de mayor actividad.

2.5 Tradicionalmente, los aeropuertos han sido excluidos de funciones activas en el proceso de formación de horarios y a menudo las demoras de aeronaves están provocadas por mecanismos ineficientes de creación de horarios y de planificación de turnos, relacionados con los intereses comerciales de las líneas aéreas. En tales situaciones, la participación de los aeropuertos en la gestión eficaz de la capacidad mediante la asignación de turnos resulta fundamental para asegurar el movimiento eficiente de personas y mercancías. Los aeropuertos deben desempeñar una función principal en el desarrollo económico de las comunidades y regiones a las que presta servicios.

2.6 En este contexto, es difícil aplicar una regla general y, por lo tanto, es preferible elaborar reglas que se ajusten a las condiciones locales para aprovechar en la mejor y más eficaz forma posible la capacidad disponible, reglas que no obstante se basen en principios transparentes y no discriminatorios. Deberían tenerse en cuenta directrices y reglas adicionales establecidas por partes interesadas (aeropuertos, líneas aéreas y organismos involucrados).

3. **REGLAS, PROCEDIMIENTOS Y PROCESOS PARA ASIGNACIÓN DE TURNOS Y LIMITACIONES LEGISLATIVAS**

3.1 Para asegurar que los aeropuertos funcionan tan eficaz y eficientemente como sea posible, es fundamental que los explotadores aeroportuarios *participen* en todo proceso de asignación de turnos, por lo menos aprobando las reglas y procedimientos correspondientes. Los explotadores aeroportuarios también deberían poder *gestionar* el proceso de asignación en sus respectivos aeropuertos si opinan que es conveniente, sujeto a limitaciones de orden jurídico.

3.2 Las reglas de asignación de turnos también pueden tener en cuenta situaciones particulares nacionales o del aeropuerto. ACI propugna un enfoque racional buscando obtener un equilibrio orientado al mercado entre el tamaño de las aeronaves, el número de vuelos y la gama de destinos. Además, cuando el ruido de las aeronaves tienen consecuencias adversas para la capacidad, podría darse preferencia a los vuelos de aeronaves más silenciosas. No obstante, los criterios de aplicación local deben ser no discriminatorios, transparentes y sujetos a consultas apropiadas o procedimientos aprobados. En caso de no lograrse acuerdo con las líneas aéreas, el explotador aeroportuario tiene el derecho de imponer tales criterios.

3.3 En algunos países del mundo, incluyendo los de la Unión Europea, existen marcos jurídicos establecidos que rigen la asignación de turnos (en los Estados Unidos, por otra parte, la reciente legislación indica una intención de abolir totalmente las limitaciones legislativas relacionadas con los turnos). ACI reconoce que cualquiera de estas leyes tienen precedencia cuando se diseñan o aplican sistemas de asignación de turnos. Habiendo dicho esto, es fundamental que los aeropuertos miembros de ACI participen activamente en la creación o enmienda de cualquier ley, directiva o reglamentación sobre asignación de turnos, puesto que éstas podrían tener considerables consecuencias para la explotación de los aeropuertos y los aspectos económicos pertinentes.

4. **INTERCAMBIO, TRANSFERENCIA Y TRÁFICO DE TURNOS**

4.1 En los aeropuertos muy congestionados debería tratarse al máximo de conseguirse el uso eficiente de la escasa capacidad aeroportuaria. A estos efectos, pueden permitirse los intercambios y transferencias de turnos, sin ninguna connotación de que los turnos son propiedad de las líneas aéreas, sino como una herramienta útil para asegurar la flexibilidad en el proceso de asignación y para ajustar la capacidad a la demanda. Las reglas y procedimientos para intercambios y transferencias de turnos deben ser aprobadas por el explotador aeroportuario.

4.2. No debería permitirse a las líneas aéreas traficar en los turnos como si fueran su propiedad privada, pero podría ser ventajoso permitir que las líneas aéreas llevaran a cabo un tráfico secundario de derechos de uso por turnos. Todo tráfico secundario debería reflejar los principios de asignación establecidos en los aeropuertos en cuestión, no deben transgredir los límites de capacidad del aeropuerto, no deben ser anticompetitivos y deberían tratar de mantener el uso eficiente de la capacidad aeroportuaria. Las reglas y procedimientos para el tráfico secundario de turnos deben ser aprobadas por el explotador aeroportuario quien quizá desee también gestionar o supervisar el proceso.

5. **MEDIDA RECOMENDADA A LA CONFERENCIA**

5.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de la función fundamental de los explotadores aeroportuarios en el sistema de asignación de turnos en todos los aeropuertos en que ello es necesario. Se pide a los Estados que consulten a los explotadores aeroportuarios respecto de el establecimiento de cualquier limitación jurídica sobre la asignación de turnos. También se pide a los Estados que reconozcan que los explotadores aeroportuarios deberían poder establecer reglas locales, así como participar en el proceso de asignación para garantizar la transparencia, la no discriminación y el uso más eficiente y eficaz de la infraestructura aeroportuaria.

— FIN —