

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**

REDES AEROPORTUARIAS E INTERPROPIEDAD DE AEROPUERTOS

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

Los explotadores de aeropuertos se han transformado en empresas de gran envergadura que pueden administrar un único aeropuerto, un sistema de aeropuertos o una red de aeropuertos aplicando el principio de relación con los costos. Cualquiera de estos tres modelos pueden proporcionar una gestión eficiente y rentable y beneficiar a los usuarios y a las economías a las que prestan servicios, tanto a corto como a largo plazo. Además, los sistemas y redes aeroportuarios también pueden lograr economías de escala cuando se les gestiona con prudencia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los explotadores aeroportuarios ya no son meros proveedores de infraestructura. Son entidades comerciales que administran aeropuertos en varias formas —aeropuerto único, sistemas de aeropuertos o red de aeropuertos— con el objetivo de proporcionar un servicio seguro, eficiente y de calidad a sus clientes. El concepto de red de aeropuertos está bien reconocido mundialmente como uno de los modelos aceptables para la explotación de aeropuertos. Otros servicios aeronáuticos también se gestionan utilizando el concepto de red. Un ejemplo reciente son los servicios de navegación aérea en Europa, cuyos derechos, según los principios de Eurocontrol, calculan sobre la base de los costos de todos los servicios e infraestructura de navegación aérea de cada país. Esto produce una tarifa unitaria para cada país que se aplica a cada vuelo sobre la base del peso y la distancia volada.

2. REDES DE AEROPUERTOS

2.1 Los sistemas y redes de aeropuertos pueden lograr economías de escala en el suministro de servicios para satisfacer las necesidades a corto y largo plazo de los usuarios y de las economías a las que prestan esos servicios. Existen algunas características comunes en aquellos países en que se aplica el concepto de red de aeropuerto: por ejemplo, difícil acceso a regiones distantes sin medios alternativos de transporte y

necesidad de promover coherencia económica y social en las diversas regiones (como lo reconoce el proyecto de legislación de la Unión Europea sobre derechos aeroportuarios). Las redes de aeropuertos también pueden contribuir al logro de un funcionamiento sin problemas de un sistema de aeropuerto central y satélites, mejorar la seguridad de vuelo y proporcionar aeropuertos de alternativa para uso en caso de mal tiempo u otras emergencias.

2.2 Otra ventaja de los sistemas de redes es la mejora que las estructuras de gestión centralizadas y las economías de escala pueden producir en términos de eficiencia y rentabilidad del funcionamiento del aeropuerto. Las economías de escala pueden producir considerables mejoras en términos de bajos costos que no pueden obtenerse por cada aeropuerto. Estas considerables economías en los costos comprenden la adquisición conjunta de equipo, la reducción de los gastos administrativos generales y menores costos unitarios para el mantenimiento de las comunicaciones relacionadas con la implantación de onerosos sistemas informáticos. Las economías de escala también se logran compartiendo en toda la red los elevados costos de investigación y desarrollo así como de implantación de nuevas tecnologías destinadas a mejorar la calidad del servicio.

2.3 Las redes de aeropuertos también pueden producir mejoras en la eficiencia de la asignación de recursos debido a la planificación general de inversiones que incluye a todos los aeropuertos involucrados y al desarrollo progresivo y coordinado de sus capacidades. También conducen a un mejor uso de los recursos, materiales y humanos, generando menores costos de explotación unitarios y produciendo economías. Las redes también pueden reducir la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo mediante la prudente asignación de capacidad y derechos diferenciales a través de la red. Otra ventaja es la garantía que ofrecen a sus clientes en términos de servicios fiables a través de las redes. Las “mejores prácticas” que demuestren ser beneficiosas en cualquier aeropuerto pueden adoptarse rápidamente en toda la red.

2.4 Las redes de aeropuertos pueden a menudo obtener préstamos en mercados de capital en términos favorables debido a que el riesgo se distribuye en todo el sistema o, en muchos casos, debido al hecho de que las redes de aeropuertos son explotadas por gobiernos y tienen respaldo soberano como garante crediticio.

2.5 Aunque la mayor parte de los ingresos de las líneas aéreas se generan principalmente de “líneas principales”, éstas dependen en gran medida de servicios tributarios o complementarios que requieren aeropuertos regionales eficientes y, por lo tanto, adecuadamente financiados.

3. INTERPROPIEDAD Y ALIANZAS DE AEROPUERTOS

3.1 La interpropiedad o las alianzas de aeropuertos han aumentado paralelamente a la privatización y mundialización de éstos. Estos arreglos generan ventajas similares a las de las redes de aeropuertos: economías de escala, aplicación de mejores prácticas y una mejor asignación de recursos que producen menores costos y, en consecuencia, menores derechos.

3.2 Los aeropuertos son entidades comerciales que funcionan en un mercado mundial y competitivo. Por consiguiente, una vez garantizados el nivel de inversión necesario y la estabilidad de los derechos aeroportuarios y las normas de calidad, el aeropuerto, el sistema de aeropuertos o la red de aeropuertos puede aplicar las ganancias obtenidas por actividades no aeronáuticas para ampliarse internacionalmente y lograr un posición estratégica. Además, las líneas aéreas pueden beneficiarse también de estas inversiones internacionales de los aeropuertos mediante el desarrollo de mercados emergentes en que podrían operar.

4. **MEDIDA RECOMENDADA A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a reconocer:

- a) que una única compañía aeroportuaria, un sistema de aeropuertos o una red de aeropuertos puede administrar los aeropuertos con eficiencia y rentabilidad; y
- b) que las redes de aeropuertos y alianzas de aeropuertos pueden funcionar como entidades comerciales orientadas a la clientela, produciendo economías de escala y elevados niveles de servicio.

— FIN —