

**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**

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

RECARGOS DE HORA PUNTA/FUERA DE HORA PUNTA

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

La IATA se opone a cualquier sistema de recargos de hora punta/fuera de hora punta, sistema que solamente distribuye arbitrariamente los costos entre distintos usuarios. Las compañías aéreas no tienen ninguna oportunidad de ajustarse a tal sistema de modo eficiente debido a la tarea compleja de programar sus horarios de operaciones.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Pocos son los aeropuertos del mundo que han introducido planes de recargos de hora punta/fuera de hora punta, mientras que otros han abandonado este método. Algunos aeropuertos que experimentan congestión opinan que el establecimiento de precios para horas punta puede ser un buen instrumento administrativo para eliminar la congestión. Los proveedores de ANS no han introducido hasta la fecha ningún precio de hora punta pero se está debatiendo acerca de los principios aplicables a tal plan de recargos en diversos foros.

1.2 Según los principios básicos de la OACI, se prescribe que los impuestos recaudados para recuperar los costos de construir, mantener y hacer que funcionen los aeropuertos y las instalaciones y servicios ANS deberían estar relacionados con el costo y no ser discriminatorios. Esto ha llevado invariablemente a un régimen de establecimiento de precios por costo promedio según el cual se impone el derecho calculando un precio unitario que se basa en el costo de proporcionar los servicios en cuestión, dividido por el número previsto de unidades de tráfico. Por consiguiente, todos los explotadores de un aeropuerto o de una parte determinada del espacio aéreo pagan el mismo precio unitario por el mismo tipo de servicios.

2. ANÁLISIS

2.1 Un plan de establecimiento de precios de hora punta/fuera de hora punta significa que se recaudan distintos recargos durante distintos períodos de tiempo. Los planes conocidos son supuestamente neutrales en cuanto a ingresos para el aeropuerto. Por lo tanto, tales recargos son meramente una reasignación de la carga de costos desde los usuarios que realizan operaciones durante las horas fuera de punta hacia aquellos que realizan operaciones durante las horas punta, con la intención de que disminuyan las operaciones en las horas punta.

2.2 La programación de horarios de las compañías aéreas está regida por el mercado. Se construyen los horarios en respuesta a la demanda de pasajeros y de carga. La programación de horarios es una de las tareas más difíciles de las compañías aéreas, por la que se trata de optimizar la utilización de las aeronaves sin salirse de las limitaciones de las horas fuera de servicio de los aeropuertos, del aumento de las restricciones por medio ambiente, de la disponibilidad de tripulaciones y de muchos otros factores. La experiencia ha demostrado que allí donde existen recargos de hora punta/fuera de hora punta no han tenido influjo significativo en la distribución del tránsito de hora punta hacia períodos que no son de hora punta.

2.3 Cuando una compañía aérea cambia el horario de sus vuelos para evitar períodos de hora punta en un aeropuerto, puede muy bien encontrarse con un período de hora punta en el aeropuerto de destino o en ruta. Además, un período que anteriormente era de fuera de hora punta en un aeropuerto puede convertirse en un período de hora punta o viceversa.

2.4 La escasez de capacidad de los aeropuertos se atiende en todo el mundo mediante procedimientos de “asignación de franjas horarias” cuando la demanda excede de la oferta. Un sistema de imposición de recargos no añadiría ningún valor a este procedimiento. En la coordinación de franjas horarias se tiene en cuenta una visión mundial al atender a la escasez de la capacidad en los aeropuertos.

2.5 Deben considerarse los costos de capacidad como costos conjuntos de todos los usuarios; es difícil asignar con justicia la capacidad sin influir en todos los usuarios. Estos se benefician en conjunto de la disponibilidad de un aeropuerto o de un sistema ATC que no ha sido elaborado para un usuario particular. Todos los usuarios deben contribuir a su parte justa en los costos conjuntos. Por lo tanto, un régimen de establecimiento de precios por costo promedio, que es el empleado en general en la práctica, se considera como el régimen más justo, transparente y equitativo de imposición de recargos.

3. POSTURA DE LA IATA SOBRE RECARGOS DE HORA PUNTA/FUERA DE HORA PUNTA

3.1 La IATA se opone firmemente a cualquier sistema de recargos en función de hora punta/fuera de hora punta. Tales planes de establecimiento de precios que modifican la demanda solamente podrían tener un efecto si los usuarios controlan sus configuraciones de demanda. Este no es el caso. Los recargos de hora punta solamente aumentarán los costos de aquellos usuarios que realizan operaciones durante los períodos de hora punta y pueden constituir una discriminación contra algunos usuarios. Además, la transparencia de los recargos por el uso de aeropuertos/ANS se deteriora con los recargos en función de hora punta/fuera de hora punta.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 La IATA invita a la Conferencia a tomar nota de que la IATA se opone al establecimiento de precios de hora punta y a tomar nota de los motivos, reafirmando los principios básicos de imposición de derechos de la OACI que son de no discriminación y de buena relación de costo a eficacia.