



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/08 — NE/22
13/07/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Asuntos de transporte aéreo

PROMOCION DE UNA DIRECCION SOSTENIBLE DE LOS AEROPUERTOS

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

OACI, en su Doc. 9082 habla sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea, indica, bajo “Mejores Prácticas” (Sección I), que los Estados deben asegurar el uso de mejores prácticas de buena administración corporativa para aeropuertos y ANSPs. Este documento de trabajo señala deficiencias observadas en aeropuertos privatizados en CAR/SAM. Adicionalmente provee recomendaciones sobre cómo evitar estas deficiencias, independientemente de la estructura administrativa de un aeropuerto, y propone que se adopte como una prioridad para el periodo 2019-2021.

Acción:	Acción Sugerida para NACC/DCA/08 en la sección 5.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Doc 9082 - Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por los servicios de navegación aérea

1. INTRODUCCION

1.1 Los dos elementos cruciales para el éxito a largo plazo de los aeropuertos son establecer una gobernanza apropiada y el de alinear sus metas con las del Estado. En Latino América, la mayoría de los grandes aeropuertos han sido privatizados; aún más, esta tendencia se está rápidamente expandiendo a aeropuertos medianos y pequeños.

1.2 La privatización o corporatización en varios sectores industriales, si es estructurada correctamente y monitoreada cuidadosamente a través de una vigilancia regulatoria, puede generar beneficios como un mejor servicio al cliente, así como el incremento en eficiencia operacional, inversión e innovación.

1.3 Sin embargo, la gran mayoría de las privatizaciones o corporatizaciones en NACC no han generado los beneficios mencionados anteriormente.

1.4 Deficiencias significativas pueden surgir cuando los factores claves no son considerados y atendidos apropiadamente. Los fallos más comúnmente observados son: A) falta de claridad en los motivos para privatizar; B) insuficiencia de vigilancia reglamentaria para evitar los abusos de poder de mercado que goza el aeropuerto; C) falta de alineación de objetivos desde un inicio, entre el Estado, concesionario, aerolíneas, y los beneficios socio-económicos que espera la sociedad.

1.5 Dado que los aeropuertos son generalmente monopolios y activos esenciales para impulsar el desarrollo económico del área que sirven, es especialmente importante definir cuidadosamente la mejor estructura de gobernanza. Es imperativo que la operación de aeropuertos sea alineada con los niveles de servicio esperados por el cliente y mantener una eficiencia de costos operativos, para de esta forma incrementar la demanda de tráfico y brindar los beneficios esperados por la sociedad.

2. **CONSIDERACIONES AL ANALIZAR LA PRIVATIZACION DE AEROPUERTOS**

2.1 Visión - La provisión de infraestructura aeroportuaria deberá ser considerada como un servicio público, un generador económico esencial para cualquier país y la región servida por el aeropuerto. Debe ser considerada como parte de una visión a largo plazo sirviendo a la demanda del consumidor por transporte aéreo y desarrollo económico.

2.2 Motivos – Los motivos para la privatización de aeropuertos a menudo incluyen mejorar el nivel de servicio a los viajeros, así como acceso a fuentes de financiamiento para poder ejecutar mejoras y expansiones necesarias a los aeropuertos. Sin embargo, muy a menudo, los gobiernos optan por privatizar un aeropuerto para generar ingresos inmediatos y futuros para ayudar a financiar actividades y proyectos no relacionados con la aviación.

2.3 Objetivos – Los objetivos del Estado deberían siempre enfocarse en mejorar la operación y la eficiencia de costos operativos, el servicio al cliente, así como lograr estabilidad a largo plazo y éxito del aeropuerto.

2.4 Poder de Mercado del Aeropuerto – Los Aeropuertos en el área de NACC naturalmente no tienen competencia. Cuando estos aeropuertos son privatizados o corporatizados, la presión para maximizar el rendimiento de los accionistas puede a menudo pesar más que los objetivos fundamentales de proveer beneficios a los usuarios y consumidores. La regulación entre otras medidas, deberían prevenir al aeropuerto de abusar de su poder de mercado. Con el fin de prevenir abusos de posiciones dominantes por los aeropuertos y asegurar una justa, transparente y equitativa recuperación de los costos de proveer servicios aeroportuarios y de aeronavegación eficientes, IATA respalda totalmente las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por los servicios de navegación aérea en su Doc. 9082.

2.5 Vigilancia Económica - En línea con las políticas establecidas por la OACI en su Doc. 9082, los Estados y entidades reguladoras tienen que jugar un rol vital en mantener una estricta vigilancia sobre los cargos aeroportuarios y de navegación, a través de una regulación económica robusta, independiente y eficiente, con el fin de proteger a los usuarios contra posibles abusos de posición dominante en el mercado que gozan los proveedores y asegurar que los cargos sean económicamente eficientes. De aquí, la importancia de establecer un regulación económica robusta y la creación de una entidad independiente que asegure el cumplimiento de la misma.

2.6 Medición – El éxito de la privatización debe ser medido por el incremento en la conectividad, niveles de servicio, eficiencia en costos operativos y no por las ganancias financieras que pueden obtener los gobiernos y/o inversionistas. Niveles apropiados de servicio deben ser diseñados y acatados por todos los involucrados.

2.7 Hasta este momento, las privatizaciones de aeropuertos han sido mayormente decepcionantes ya que no han logrado cumplir con los criterios antes mencionados. Esto se debe en mayor parte a la desalineación de los motivos de privatización, así como a la falta de controles regulatorios apropiados.

3. ACCIONES SUGERIDAS

3.1 Se le invita a los Directores de Aviación Civil de NACC a:

- a) Exhortar a los Estados a definir una visión a largo plazo para los aeropuertos, incluyendo conectividad, impacto social, e impacto económico, entre otros, así como asegurar que las aerolíneas como parte fundamental estén involucradas desde el comienzo con cualquier desarrollo anticipado en materia de propiedad o administración de los aeropuertos.
- b) Exhortar a los Estados a desarrollar una regulación robusta, independiente y económicamente eficiente, sin importar la estructura de administración del aeropuerto o su intención de modificarla, y
- c) Exhortar a los Estados a cumplir con las políticas de OACI establecidas en el Doc. 9082 y a incorporar a su legislación nacional, regulaciones o políticas los cuatro principios sobre la fijación de derechos: 1) no discriminación, 2) relación con los costos, 3) transparencia, 4) consulta con los usuarios con el fin de asegurar el cumplimiento de dichos principios por parte de los operadores de aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.