



Asignación y Transferencia de Slots

David Gustavo Lamoyi
Director de Riesgos y Cumplimiento Normativo

Octubre de 2010

El incumplimiento de las reglas de asignación de horarios de aterrizaje y despegue previstas en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento genera:

- ① Costos que encarecen el precio de los boletos de avión;
- ② Falta de certeza y seguridad jurídica para la inversión por parte de las aerolíneas.



Las reglas vigentes son ambiguas y se requieren algunas reformas normativas en esta materia, en específico, para crear un mercado secundario de slots.



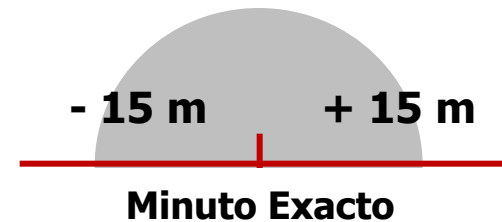
Dos sistemas

La asignación por parte del administrador del aeropuerto se rige por:

- ① **Aeropuertos en condiciones normales de operación.** Prioridad para las operaciones regulares sobre las no regulares. Tiene preferencia el transportista aéreo que lo ocupó en el periodo anterior (grandfather rights)
- ② **Aeropuertos saturados.** Se establecen reglas de uso mínimo, demoras máximas aceptables, retiro y subasta de slots para ser asignados a otros transportistas.

Sin saturación no hay valor

Mientras no exista saturación, los slots no tendrían un valor pues cualquier transportista puede acceder a los mismos mientras se respete el orden de prioridad antes mencionado



Incumplimiento del orden de prioridad

Cuando todos los tipos de operaciones se concentran en las mismas horas

Costos por demoras para las aerolíneas e inconvenientes para los pasajeros.

Las “horas punta” se sesgan a la alza, con lo cual se aumentan las necesidades de infraestructura en los Programas Maestros de Desarrollo de los Aeropuertos.

Se traduce en infraestructura subutilizada y, por tanto, innecesaria

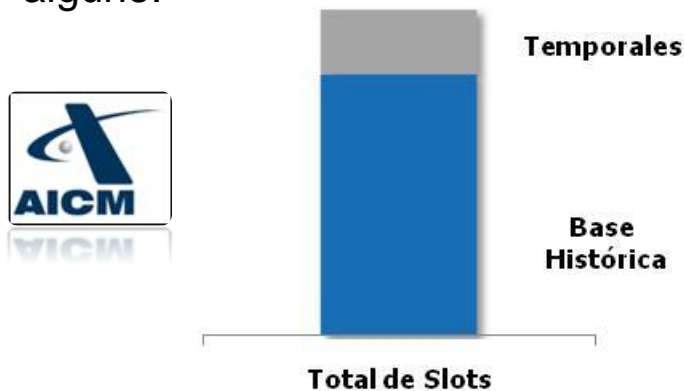
Construcción de pistas, calles de rodaje y edificios terminales, entre otros, que sólo se usan en algunas horas del día y permanecen desocupados el resto.

Cuyo costo terminan pagando las aerolíneas y los pasajeros

A través de las tarifas específicas y la TUA, encareciendo el precio total de los boletos de avión.



Las aerolíneas tienen una **base histórica** de *Slots* reconocida por el AICM que utilizan para su operación cotidiana con derechos de preferencia. Adicionalmente el AICM utiliza la figura de *Slots temporales o sujetos a disponibilidad*, los cuales no están previstos explícitamente en la normatividad aplicable y no se les concede derecho alguno.



- **Base Histórica.** Se trata de un número de *slots* asignados para cada temporada.
- **Slots Temporales.** Se asignan por temporada y en el día a día. No se encuentran reconocidos en la legislación vigente, para obviar los derechos de preferencia que tendrían los operadores actuales en dicho aeropuerto.

- Con base en el inicio de operaciones de la T2, se incrementó formalmente el número de operaciones por hora de **54 a 61**.
- El AICM continúa formalmente asignando 54 operaciones de itinerario por hora. No obstante, en la práctica se realiza un **mayor número de operaciones por hora**. Se entiende que las 7 operaciones adicionales aún no han sido asignadas a alguna aerolínea y se asignan de manera temporal.

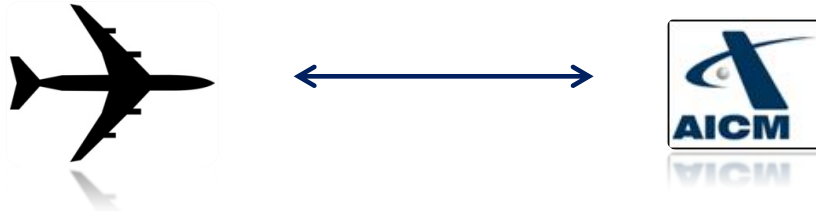
Incumplimiento del orden de preferencia

Lo temporal es permanente

Dicha temporalidad se ha extendido a través de los años, siendo que se estima que el 20% o más de las operaciones que se han venido realizando en AICM durante los últimos años se realizan bajo esta figura.

Y no sabes a qué hora vas a poder usar tus slots los próximos años.

En la práctica, los slots de “base histórica” se cuentan en números absolutos sin estar ligados a un horario específico antes de la negociación de la próxima temporada con AICM. Antes de la conciliación, los slots no están ligados a un minuto exacto.



Se genera falta certeza y seguridad jurídica para la inversión.

Se requieren millones de dólares para hacerse de nuevos aviones y operar una nueva ruta, cuya continuidad no está garantizada.

- No existe derecho alguno para reivindicar uno de sus elementos esenciales, el “slot temporal” con que se está operando. El sólo término “temporal” sugiere que el slot puede ser retirado o cambiado su horario en cualquier momento.

Buenas prácticas

Use it or lose it. El transportista debe usar el slot que le haya sido asignado. El administrador del aeropuerto, cumpliendo ciertos requisitos, puede realizar el retiro y subasta de slots a otros transportistas.

Mercado secundario. Los transportistas pueden intercambiar o ceder sus slots asignados con otros transportistas. No se prohíbe la compraventa o arrendamiento.

Redacción incierta

- El retiro y subasta de slots sólo se prevé para horarios saturados, en un procedimiento laborioso con plazos anuales. No se prevé explícitamente para horarios no saturados, que son la mayoría.
- Las aerolíneas no pueden cumplir el requisito de haber utilizado el horario en cuestión por lo menos un año antes de la transacción, porque los slots se asignan por temporadas menores a ese plazo.



Inseguridad para todos....

Por posibles litigios y evicción.

Los slots son un bien del dominio público y recurso esencial para el uso o aprovechamiento del espacio aéreo

Sin horarios de aterrizaje y despegue, las aeronaves permanecerían en tierra o volando permanentemente. Es decir, sin este derecho de uso no se entiende el derecho de explotar una ruta.

¿Cobrar por los slots? Sólo por saturación para un uso más eficiente

- Las concesiones de aeropuertos no prevén el uso o aprovechamiento del espacio aéreo y ya cobran tarifas por aterrizaje y despegue.
- Cobrar por los slots que ya se usan sería un mecanismo recaudatorio que pondría en riesgo la estabilidad de las concesiones del transporte aéreo. Las aerolíneas ya pagan derechos por el uso del espacio aéreo. Se crearía más inseguridad para la inversión.



Asignación originaria de slots

- Por medio de los derechos de preferencia (grandfather rights) que ya prevé el Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
- El retiro y subasta de slots es un método de reasignación, derivado de la sanción por falta de uso de los mismos, o para fomentar la competencia por medio de una reserva específica para tal fin, sin violentar derechos adquiridos.

En el ámbito internacional se reconoce la transferencia entre aerolíneas para asignar los slots a su uso más eficiente.

Un administrador central carece de información suficiente para conocer cuál es el uso más eficiente de los slots. La transferencia entre aerolíneas reduce las asimetrías de información.



Algunos beneficios del mercado secundario

- Favorece el uso de aviones más grandes con más pasajeros transportados por operación (slot).
- Incentivo para que las aerolíneas liberen los slots que no necesitan, reduciendo las barreras de entrada en beneficio de la competencia.

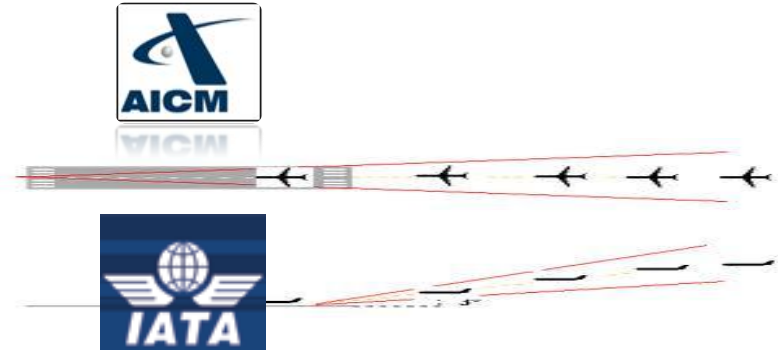


Tipos de transferencia

- Como en cualquier derecho de uso, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos prevé que sea de forma onerosa, gratuita o mediante intercambio.
- A nivel internacional existen reglas que permiten otorgarles un valor en el balance de las aerolíneas.
- Las transferencias sólo se realizan entre transportistas para evitar la especulación.

Observar lo que ya existe y mejorar lo que hace falta

- (i) Asegurar el cumplimiento de la ley, respetando los derechos de preferencia y el orden de prioridad previsto en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y regularizando las operaciones que se realizan actualmente en AICM bajo la figura de “slots temporales”;
- (ii) Contemplar reformas a la legislación para que la asignación y retiro de horarios de aterrizaje y despegue se realice conforme a las reglas de aeropuertos coordinados de IATA, que se utilizan en diversos aeropuertos del mundo;
- (iii) Fomentar un mercado secundario de slots, con transferencias entre aerolíneas como el mecanismo de reasignación más eficiente, realizando las reformas para que exista certeza en dichos intercambios.



Mejorar la forma y el fondo

La situación actual en materia de slots genera costos para todas las partes involucradas y pérdidas sociales para el país por el uso ineficiente de un recurso escaso, ineficiencia cuyo costo, de una u otra manera, terminan pagando los consumidores.

La política aeronáutica en esta materia debe conducir a reformas normativas que fortalezcan la seguridad y certeza jurídica, o, de otro modo, se corre el riesgo de concluir este esfuerzo en una declaración de buenas intenciones que, en la práctica, se traduzcan en algún tipo de arreglo más o menos parecido al que hoy vivimos.





Asignación y Transferencia de Slots

David Gustavo Lamoyi
Director de Riesgos y Cumplimiento Normativo

Octubre de 2010