

## 9. Contar con un regulador independiente para el sector aéreo.

### PROBLEMA

En la Ley de Aviación Civil, la Ley de Aeropuertos y demás instrumentos normativos del sector aéreo se establece que las facultades de la SCT son diseñar e implementar la política pública y la regulación del sector. Entre los objetivos de política se encuentran la seguridad, la certidumbre jurídica y la equidad, la integración regional del país, el acceso de la población a los servicios de transporte aéreo, la eficiencia, la competencia sana y equitativa, la capacitación del personal aeronáutico y la reciprocidad efectiva en las relaciones con el exterior.

Sin embargo, la DGAC, no cuenta con los recursos humanos, técnicos, financieros y la independencia suficiente para llevar a cabo su labor de manera eficaz. Dicho organismo padece de un personal reducido, bajos salarios y poco presupuesto para llevar a cabo actividades de supervisión fundamentales para esta industria. Por este motivo la DGAC requiere más recursos para llevar a cabo eficazmente sus labores de regulación de seguridad y económica.

### ¿QUÉ SE TIENE QUE HACER?

El proceso ideal sería colocar a la DGAC bajo la figura de órgano regulador autónomo instrumentada por el Congreso. Este proceso debe de ir acompañado de mayor transparencia para evitar cualquier tipo de discrecionalidad, además de controles para evitar la cooptación del órgano. En el diseño institucional se debe incluir mecanismos de evaluación para los agentes económicos y para la misma autoridad.

Una opción alternativa es convertir a la DGAC en un órgano desconcentrado de la SCT para incrementar su autonomía.

En términos del diseño de política, muchos de los objetivos establecidos en la Ley son indispensables y adecuados para el desarrollo del sector, por ejemplo la seguridad aérea. Otros, como la regulación tarifaria mínima y máxima, deben ser revisados. En términos de la implementación, algunos objetivos no han sido cumplidos pues el gobierno ha sido incapaz de desarrollar una estructura institucional para tal efecto. En la búsqueda de los objetivos de la regulación aeronáutica, es necesario un cambio en la normatividad, ya que, en estos momentos se percibe una confusión en el diseño e implementación. En particular, la Ley de Aviación Civil y demás instrumentos normativos vigentes consideran que si bien hay libre fijación de tarifas, la autoridad deberá de prevenir prácticas anticompetitivas como depredación o ejercicio de poder de mercado vía la fijación de tarifas mínimas o máximas.

### ¿QUÉ SE LOGRA CON LA PROPUESTA?

La autonomía o independencia efectiva, le permitiría al regulador ganar credibilidad en sus decisiones al no estar condicionado, ni a la agenda de la Presidencia de la República, ni a los intereses de las empresas reguladas.

Mayores recursos humanos y materiales son indispensables para que el regulador pueda diseñar, implementar, operar, monitorear y sancionar una política regulatoria eficaz. Acciones concretas como la implementación de un sistema de información pública de la industria, o la capacitación técnica de los funcionarios públicos, fomentarían directamente la credibilidad, elevarían el nivel de análisis y minimizarían los errores del órgano regulador. Indirecta-

mente, promoverían la eficiencia y la competencia en el sector aeronáutico al resolver problemas como la degradación de la FAA que sufrió México en 2010 y al monitorear, sistemáticamente, la presencia de posibles prácticas anticompetitivas.

Finalmente, mayor transparencia y evaluación de desempeño del regulador se traduciría en mayor credibilidad, eficacia y eficiencia, al estar sujeto al escrutinio de la industria y la sociedad en general.

**FUENTE:** “ACCESO A LA INFORMACIÓN, CAPACIDAD INSTITUCIONAL E INEFICIENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO” VÍCTOR VALDÉS. 2010