

10. Impulsar criterios pro-competitivos y transparentes en asignación de slots.

PROBLEMA

El crecimiento en el tráfico aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) en los últimos años ha implicado una constante saturación desde 2005. Esto significa que la demanda de las aerolíneas ha rebasado los 54 (62 con la terminal 2) slots por hora disponibles en el AICM, o que el edificio terminal ha rebasado el número máximo de pasajeros que puede atender por hora en más de 25 ocasiones en el año. La falta de transparencia en la asignación de los horarios da lugar a cualquier suspicacia de discrecionalidad y tiene un impacto en las condiciones de competencia del AICM y el bienestar de los consumidores que usan este aeropuerto.

El esquema vigente de asignación de slots en el AICM de acuerdo con el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y en las Reglas de Operación presenta algunos problemas de diseño. Por ejemplo, la SCT es la encargada de definir el número máximo de slots por franja horaria. Actualmente, en el AICM se dispone de 54 slots, sin embargo, este número podría ser de hasta 61. También, bajo el esquema actual, las aerolíneas no pagan por los slots, por lo cual los precios de los mismos no están sujetos a las condiciones de demanda. Además los criterios para determinar un slot como saturado- si en más de 52 ocasiones por año se rebasan las 54 operaciones por horario o en más de 25 ocasiones por año se rebasen los 6,950 pasajeros por hora- es independiente de la demanda. Por ejemplo, puede ser que un horario sea muy demandado pero mientras no cumpla con los requisitos establecidos nunca será declarado como saturado. Además, los plazos para retirar los slots en horarios saturados y reasignarlos son muy largos.

Estos, y otros problemas del esquema actual, tienen como resultado que el AICM sufra de gran saturación y que los slots estén sumamente concentrados. Tres aerolíneas —Aeroméxico, Mexicana y Aeromar- concentran— casi el 70% de los horarios⁹.

¿QUÉ SE TIENE QUE HACER?

Esta medida no requiere de una reforma legal sino de que la DGAC emita un nuevo reglamento de asignación de slots con criterios pro-competitivos.

De acuerdo a la teoría existen por lo menos tres mecanismos para asignar los slots con criterios pro-competitivos: precios de congestión, subastas y reventa de slots.

Bajo el sistema de precios de congestión, los precios de los slots son lo que corresponden a una situación de demanda. Sin embargo, es complicado que el regulador determine este precio correctamente debido a la falta de información.

Mediante el sistema de subastas, el slot se vende al mejor postor asegurando que sean asignados a quien más lo valora. Este es un sistema más transparente y objetivo; sin embargo, este mecanismo podría elevar los precios de los slots y por tanto los servicios de las aerolíneas.

Respecto al tercer mecanismo, reventa de slots, éste podría asegurar una solución de competencia. No obstante, para que este sistema funcione debe haber información perfecta. Además, este sistema no es incompatible con los

⁹Slots en el AICM ¿Cómo promover un uso más eficiente de un recurso escaso? Paolo Benedetti. 2011

primeros dos, por lo que puede ser complementario a cualquiera de ellos.

Es necesario evaluar cuál de los mecanismos señalados por la teoría es más conveniente dada la situación de la competencia en México. La CFC debe emitir un reglamento de asignación de slots que considere criterios pro-competitivos y transparentes.

Actualmente, existen algunos slots disponibles por la salida de Mexicana de Aviación y Aviacsa además del incremento de la capacidad de la Terminal 2 del AICM. Es de vital importancia, que la decisión que se tome acerca de cómo asignar estos horarios promueva la competencia y un mejor funcionamiento de los aeropuertos, especialmente el de la Ciudad de México.

¿QUÉ SE LOGRA CON LA PROPUESTA?

Si bien, el AICM es el único que actualmente presenta problemas de saturación, promover competencia entre aerolíneas por los slots en todos los aeropuertos se traduciría en una asignación más eficiente de los mismos ya que de esta manera quien esté dispuesto a pagar más por el slot es quien realmente lo utilizará. Transparentar y utilizar criterios de competencia en el proceso de asignación de *slots* reduciría las barreras a la entrada para nuevos competidores.

Incluso cuando existe un temor a que se pudiera incrementar el precio de los boletos por un incremento en los costos de las aerolíneas, una asignación más eficiente del principal insumo portuario podría mejorar el bienestar de los consumidores.

De acuerdo con un estudio reciente de la OCDE y la CFC, si los slots en el AICM se asignaran eficientemente los precios de los vuelos con origen o destino en el AICM bajarían alrededor de 60%. Se incrementaría el número de pasajeros en 10 millones al año. El bienestar de los consumidores aumentaría en alrededor de 3,000 millones de dólares¹⁰.

¿QUÉ SE HA HECHO?

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) ha propuesto un esquema de asignación de slots basado en el vigente en Europa. Bajo este esquema primero, las aerolíneas envían al aeropuerto sus solicitudes de slots. Después el aeropuerto primero asigna las solicitudes de slots “históricos” y los “históricos modificados” (*grandfather rights*). Los slots que quedan sin asignar, o sea los no solicitados y los retirados, van a un pool y la mitad son asignados a nuevos entrantes —aerolíneas con menos de 4 slots por día— y la otra mitad a *incumbents* que soliciten nuevos slots. Incluso cuando este esquema es fácil de aplicar, presenta algunos inconvenientes, como el hecho de que para obtener *grandfather rights* los nuevos entrantes tienen primero que sobrevivir con horarios poco atractivos.

La CFC también ha propuesto alternativas de reglamentos inclinándose por la subasta de los slots. No obstante, aún no se ha logrado consenso en la emisión de una nueva reglamentación en cuanto a asignación de slots.

FUENTE: “POLÍTICA ECONÓMICA ANTE LA CRISIS: LA IMPORTANCIA DE UNA REGULACIÓN ORIENTADA HACIA LA COMPETENCIA”. EDUARDO PÉREZ MOTTA Y “REGULACIÓN DE AEROLÍNEAS” VÍCTOR VALDÉS Y MARCOS ÁVALOS.

⁵ Ross, Agustín J. A, Competition Assessment of the Domestic Airline Sector in Mexico and Recommendations to Improve Competition, Abril, 2010.29