

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 19 – 28 de junio de 2000

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA

**Cuestión 3 del
orden del día: Financiamiento**

3.1 Documentación

La Secretaría (WP/8) presentó un examen de las fuentes de financiación de aeropuertos y servicios de navegación aérea y las nuevas tendencias de la financiación de la infraestructura. La Secretaría estimó que las necesidades de inversiones para los aeropuertos y servicios de navegación aérea entre el momento actual y el año 2010 superarían los \$300 000 millones EUA. Los resultados de un estudio de las prácticas de los Estados en materia de financiación de aeropuertos y servicios de navegación aérea, basados en un cuestionario distribuido antes de la Conferencia, indicaban que la autofinanciación había remplazado a la financiación gubernamental como la fuente que se cita más a menudo, si se compara con un estudio análogo efectuado en 1991. El mayor uso de la autofinanciación y de la obtención de préstamos del sector privado se vinculaban claramente al creciente número de entidades autónomas que realizan la gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea. Uno de los resultados de la creciente autonomía fue la necesidad de una mayor rendición de cuentas. Con estos antecedentes la Secretaría propuso que se revisara y actualizara la orientación existente sobre los aspectos prácticos de la financiación de infraestructuras y los manuales pertinentes de la OACI a fin de reflejar las tendencias más actuales y el modo en que podrían beneficiar a los proveedores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

Suiza describió, en la nota WP/67, los aspectos de organización y financieros de los aeropuertos y servicios de navegación aérea suizos.

La IATA expresó, en la nota WP/32, la opinión de que es indispensable, para que los Estados obtengan financiación para la implantación de CNS/ATM que existan mecanismos apropiados de recuperación de costos. La IATA pidió que haya un programa de la OACI para asistir a los Estados a determinar los costos verdaderos del funcionamiento de los servicios de navegación aérea, y una mayor cooperación regional para financiar la implantación de los CNS/ATM.

Para fines de referencia con relación a esta cuestión en una ulterior consideración a fondo de la cuestión 5.2 se indicaron las notas de estudio presentadas por la Secretaría (WP/15), los Estados Unidos (WP/103) y el ACI (notas WP/52 y 55).

3.2 Análisis

3.2.1 La Conferencia examinó la información proporcionada por la Secretaría e hizo suya la propuesta de que se actualizaran los textos de orientación existentes sobre el financiamiento de infraestructuras. Se reconoció que toda nueva orientación debería ser flexible, teniendo en cuenta que cada Estado toma sus propias decisiones según su conveniencia.

3.2.2 Algunos delegados formularon sugerencias en cuanto a las partes que necesitan mejorarse en los textos de orientación actuales. Esto comprendía la orientación para garantizar que todos los costos de explotación directos e indirectos se incluyan en la base de costos para el cálculo de los derechos; y orientación sobre: mayor atención a la cuestión del rendimiento de la inversión de capitales; justificación de mejoras de capital mediante análisis apropiados de la relación costo/beneficio; desarrollo de la financiación; financiación por los gobiernos municipales; y aeropuertos pequeños que pasan a formar parte de una red a fin de obtener financiación más fácilmente.

3.2.3 Los problemas que enfrentan algunos Estados para obtener financiación para el desarrollo de infraestructuras dio lugar a comentarios generales y se manifestaron inquietudes en cuanto a que muchos aeropuertos no puedan generar los ingresos necesarios para sostener su desarrollo. Se sugirió que era necesario que la comunidad aeronáutica internacional plantee una responsabilidad colectiva para financiar el desarrollo de infraestructuras - especialmente con relación a la implantación de los sistemas CNS/ATM - ya sea mediante el concepto de un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) que actualmente está a consideración del Consejo de la OACI, o a través de algún otro mecanismo.

3.2.4 La Conferencia coincidió también en que la OACI debería considerar la viabilidad de seguir asistiendo a los Estados en la determinación de los costos verdaderos de funcionamiento de sus servicios de navegación aérea a fin de facilitar tanto la recuperación de los costos como la financiación de la implantación de nuevos servicios como los de los CNS/ATM.

3.2.5 Habida cuenta de sus deliberaciones, la Conferencia adoptó las dos recomendaciones siguientes:

RECOMENDACIÓN 3/1

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que el Consejo revise y actualice, si corresponde, la orientación sobre el financiamiento de infraestructuras que figura en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3).

RECOMENDACIÓN 3/2

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que el Consejo considere la viabilidad de proporcionar asistencia a los Estados, cuando se la soliciten, en la determinación de los costos verdaderos del funcionamiento de sus servicios de navegación aérea, a fin de facilitar tanto la recuperación de los costos como el financiamiento de la implantación de nuevos servicios como los CNS/ATM.