

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

### Cuestión 5.2.1

del orden del día: Principios de imposición de derechos aeroportuarios

### LA CAJA ÚNICA Y EL DESARROLLO DE INGRESOS NO AERONÁUTICOS

(Nota presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN

En esta nota se aborda el concepto de “caja única” y la importancia de los ingresos derivados de fuentes no aeronáuticas al establecer derechos sobre el tráfico aéreo. Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.1.

#### 1. ANTECEDENTES

1.1 Un principio básico respecto a la determinación de la base de costos para los derechos por el uso de aeropuertos está establecido en las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/5)\*, en el apartado i) del párrafo 14, como sigue:

“El costo a compartir es el costo total que supone proporcionar el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, incluyendo montos adecuados por costo de capital y depreciación de bienes, así como también el costo de mantenimiento y explotación y los gastos de dirección y administración, pero teniendo siempre en cuenta todos los ingresos, aeronáuticos y no aeronáuticos, derivados de la explotación del aeropuerto, que obtienen sus explotadores.”

Éste ha sido llamado el principio de la “caja única”, puesto que prevé, cuando se establecen los derechos, la combinación de ingresos y gastos del aeropuerto provenientes de todas las actividades que generan ingresos.

1.2 En este contexto, también es pertinente el siguiente principio incluido en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082/5, apartado vii) del párrafo 14:

---

\*En la nota ANSCConf-WP/4 la Secretaría propone que se adopte el nuevo título: *Criterios de la OACI sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea*.

“Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos de carácter general y administrativos, etc.), a fin de obtener beneficios razonables sobre el activo (antes de los recargos por impuestos y costo del capital) para contribuir al aumento necesario de la inversión.”

1.3 Los ingresos derivados de las actividades no aeronáuticas en los aeropuertos, que en algunos casos representan más de la mitad del total de los ingresos aeroportuarios, son de una importancia crítica para la viabilidad financiera de los aeropuertos. Estos ingresos no sólo contribuyen a la rentabilidad general de los aeropuertos, sino que también proveen un medio para reducir los derechos sobre el tráfico aéreo (aterrizaje, estacionamiento, derechos por servicios a los pasajeros, etc.) que deben cobrarse a los explotadores de aeronaves. Las declaraciones del Consejo del Doc 9082/5 tratan de la pertinencia de los ingresos no aeronáuticos en el párrafo 24:

“El Consejo reconoce que siguen siendo importantes para los aeropuertos los ingresos provenientes de fuentes tales como concesiones, alquiler de locales y zonas francas. El Consejo recomienda que, a excepción de las concesiones directamente relacionadas con la explotación de los servicios de transporte aéreo, como el suministro de combustible y de alimentos a bordo y los servicios de escala, debe alentarse el pleno desarrollo de los ingresos de este tipo, teniendo en cuenta la necesidad de ejercer moderación en los precios para el público, las exigencias de los pasajeros y la necesidad de lograr eficiencia en la terminal.”

1.4 Como puede observarse en lo anterior, existe una diferencia importante entre el desarrollo de ingresos de las dos fuentes, es decir, los derechos provenientes del tráfico aéreo y de las actividades no aeronáuticas. En el caso de estas últimas, se alienta el pleno desarrollo del ingreso, aunque con importantes justificaciones tales como la moderación en los precios al público, el mantenimiento de normas de servicio elevadas y el uso eficiente de las instalaciones. Sin embargo, en el caso de derechos sobre el tráfico aéreo deberían recuperarse únicamente los costos más una rentabilidad del capital razonable (después de considerar los beneficios, si los hubiera, provenientes de las actividades no aeronáuticas).

## 2. ANÁLISIS

2.1 Un objetivo mencionado a veces es que cada tipo importante de servicio proporcionado y cada actividad realizada en un aeropuerto se autofinancien. Sin embargo, en la realidad, aún en los grandes aeropuertos, las actividades de la parte aeronáutica raramente son rentables. En realidad, cuando los aeropuertos son rentables generalmente es porque los ingresos de las actividades no aeronáuticas generan beneficios suficientemente altos, no sólo para cubrir la deficiencia de ingresos de las actividades de la parte aeronáutica, sino también para dejar al aeropuerto un margen de rentabilidad global. Los ingresos no aeronáuticos son, por consiguiente, el medio principal por el que la gran mayoría de los aeropuertos rentables pueden recuperar sus gastos totales, y se espera que el desarrollo de estos ingresos continúe a un ritmo más rápido.

2.2 Recientemente han habido casos de críticas contra el principio de la “caja única”, fundadas en que la utilización de los ingresos provenientes de actividades comerciales o actividades no aeronáuticas competitivas para subvencionar fundamentalmente servicios de monopolio (actividades de la parte aeronáutica) ha tenido efectos tan indeseados como establecer artificialmente derechos aeronáuticos a un nivel más bajo que el costo económico de proporcionar estos servicios. También redujo los incentivos para que los administradores de los aeropuertos disminuyeran los gastos de estos servicios monopolísticos o para invertir en nuevas instalaciones.

2.3 Esto puede plantear la pregunta de cuál debería ser el objetivo principal. ¿Es que los derechos impuestos a los usuarios sobre el tráfico aéreo recuperen la totalidad de los costos económicos para el explotador de proporcionar las instalaciones aeroportuarias? ¿O es que los derechos sobre el tráfico aéreo sean tan bajos como sea posible, pero permitiendo la recuperación de los costos y obtener una rentabilidad razonable, de forma de alentar el crecimiento del tráfico aéreo y los beneficios económicos conexos? Como se observó antes, los beneficios de un aeropuerto por lo general se componen principalmente de beneficios provenientes de actividades no aeronáuticas, es decir, tiendas, restaurantes, estacionamiento de automóviles, etc. Sin embargo, cabe señalar que las actividades no aeronáuticas se desarrollan en un aeropuerto únicamente debido a la existencia del propio aeropuerto. Las aeronaves, los pasajeros, los recepcionistas, el personal del aeropuerto, etc. son el mercado para las actividades no aeronáuticas y ese mercado ha sido creado por los explotadores de aeronaves. Por consiguiente, puede considerarse equitativo que los principales usuarios, es decir, los transportistas aéreos y sus pasajeros, se beneficien de las actividades no aeronáuticas y de las aeronáuticas.

2.4 El concepto de “caja única” hasta ahora ha sido abordado únicamente en el contexto de operaciones aeroportuarias, pero se aplica también en el de servicios de navegación aérea. Sin embargo, no ha sido importante en ese contexto debido a que no se desarrollan actividades no aeronáuticas en ninguna medida en los lugares de los servicios de navegación aérea. Sin embargo, con la creciente comercialización en la provisión de servicios de navegación aérea, los explotadores interesados podrían desarrollar en el futuro actividades no aeronáuticas rentables y generadoras de ingresos, como provisión de servicios a los usuarios no aeronáuticos, servicios de consultoría, etc. Por lo tanto, podría ser conveniente armonizar el texto del apartado i) del párrafo 34, que aborda la misma cuestión respecto a los servicios de navegación aérea que el apartado i) del párrafo 14 respecto a los aeropuertos, con el texto del apartado i) del párrafo 14.

### 3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

3.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota del presente documento y a convenir en recomendar al Consejo que en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082/5:

- a) la esencia de los textos de los apartados i) de los párrafos 14 y 34, que tratan de la base de costos para los derechos, y la esencia del texto del párrafo 24, que trata del desarrollo del ingreso de concesiones, alquileres y otras actividades no aeronáuticas, se reafirme; y
- b) el texto del apartado i) del párrafo 34 se armonice con el del apartado i) del párrafo 14.