

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

**(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)**

**Cuestión 5.2 del  
orden del día: Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI**

**FINANCIACIÓN POR ADELANTADO**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

**RESUMEN**

Cada vez predominan más los vehículos de financiación por adelantado, con el aumento consiguiente del costo del transporte aéreo. Esencialmente se obliga a las líneas aéreas y/o a los pasajeros a pagar por instalaciones y servicios que todavía no están en funcionamiento. Se reconoce que se requerirán importantes inversiones de capital con financiación externa, cuyo costo solamente debería incluirse en la base de costos para fines de imposición de derechos cuando las instalaciones y servicios de que se trate estén en funcionamiento.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 No deberían financiarse las inversiones importantes de capital con los ingresos actuales obtenidos por el pago de derechos. En el tipo de inversión mencionada se incluirían solamente los proyectos de un costo excepcionalmente elevado tales como:

- nuevo aeropuerto,
- nueva pista,
- nuevo edificio terminal,
- nuevo centro de control de tránsito aéreo, o
- instalación importante electrónica.

1.2 La financiación de tales proyectos debería proceder de fuentes externas adecuadas a las circunstancias nacionales y el costo de tal financiación debe tenerse en cuenta en la base de costos para fines de imposición de derechos. Los costos de capital incurridos en la construcción o ampliación del aeropuerto o del sistema de control de tránsito aéreo que satisfagan los requisitos de las líneas aéreas deberían adecuadamente asignarse a los usuarios solamente cuando las nuevas instalaciones y servicios estén en funcionamiento. Pueden citarse algunos motivos de esta postura:



- a) No hay ninguna garantía de que las líneas aéreas que hoy paguen por las instalaciones y servicios del futuro sean las mismas que obtendrán los beneficios una vez estén en funcionamiento las instalaciones mejoradas o nuevas. Además, las líneas aéreas, no sólo pueden salirse del negocio sino que también pueden perder derechos o intervalos de tráfico en un entorno liberalizado. Los nuevos explotadores se beneficiarán de instalaciones y servicios pagados por las líneas aéreas de largos años de servicio.
- b) Se necesitan muchos años para diseñar, obtener aprobación, desarrollar y construir tales proyectos que financiados con los ingresos actuales, su puesta en servicio pudiera demorarse considerablemente o incluso cancelarse. Por lo tanto, existe un riesgo considerable de que las líneas aéreas perderían el fondo de desarrollo.
- c) Incluso si no se demora ni se cancela el desarrollo futuro, los fondos que se hayan acumulado para la financiación de grandes proyectos serán muy atractivos para los gobiernos, particularmente para aquellos que están siendo grandemente presionados para pagar los préstamos o para disminuir el déficit nacional. Existe el riesgo de que en último término las líneas aéreas pagarían dos veces por las instalaciones y servicios, tanto por adelantado como después de que estén en funcionamiento.
- d) Si se carga a las líneas aéreas con los derechos de financiación sería extremadamente difícil justificar a los pasajeros que el aumento de su precio de billetes se dirige a mejores instalaciones y servicios de los que podrán beneficiarse en el futuro.

## 2. **ORIENTACIÓN DE POLÍTICA**

2.1 En cuanto a la orientación de política nos referimos al párrafo 14 del Doc 9082/5 de la OACI, concretamente al párrafo 14 iii) en el que se dice “*sólo deberían incluirse aquellas instalaciones y servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales...*” en la base de costo para derechos de aeropuerto.

2.2 Además en el párrafo 14 vii) se dice que “*los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de gastos directos e indirectos de explotación a fin de obtener beneficios razonables sobre el activo para contribuir al aumento necesario de la inversión*”.

2.3 Una redacción similar puede encontrarse en el párrafo 34 respecto a los derechos de navegación aérea.

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

3.1 Se pide a la Conferencia que recomiende al Consejo la aprobación de lo siguiente:

Que se incluya en el Doc 9082 de la OACI el siguiente texto:

*“Se reconoce que las inversiones importantes de capital requieren financiación externa y que han de incluirse en la base de costos para fines de imposición de derechos pero solamente cuando las instalaciones y servicios de que se trate estén en funcionamiento.”*