

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 2 del  
orden del día: Organización**

**REDES DE AEROPUERTOS Y PROPIEDAD COMÚN DE AEROPUERTOS**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

**RESUMEN**

En esta nota se atiende a las inquietudes de la IATA respecto a redes de aeropuertos y a propiedad común de aeropuertos/alianzas en las prácticas de imposición de derechos. La IATA está firmemente convencida de que los costos de aeropuerto están relacionados con los impuestos propios de un lugar.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 La IATA presta firmemente su apoyo al principio de la OACI de derechos relacionados con el costo. Los derechos relacionados con el costo significan que las líneas aéreas pueden comprender el por qué se establecen los derechos a un determinado nivel. Significa también que las líneas aéreas comprenden cuál será el costo de ampliar la capacidad o mejorar los niveles de servicios y los efectos que esto pudiera tener en los derechos por recaudar.

**2. ANÁLISIS**

**Redes de aeropuertos**

2.1 La IATA cree firmemente en los derechos propios del lugar. Si una administración explota una red de aeropuertos, los derechos deberían establecerse aeropuerto por aeropuerto en base a sus costos. Los motivos son:

2.1.1 Si se establecen los derechos para una red total de aeropuertos, no tendrá aplicación la relación de costo a cada uno de los aeropuertos sino solamente al sistema total de aeropuertos como tal. La mayoría de las líneas aéreas solamente realizarán vuelos normales a uno o varios de los aeropuertos de la red. Para estas

líneas aéreas, se pierde la relación entre los costos del aeropuerto y el precio que la línea aérea paga en un determinado aeropuerto.

2.1.2 Cuando una administración explota una red de aeropuertos nacionales, los aeropuertos internacionales subvencionan indirectamente los aeropuertos nacionales. Esto significa que las líneas aéreas internacionales que realizan operaciones en aeropuertos internacionales reciben la solicitud de subvencionar una red de aeropuertos nacionales que no utilizan. Tales aeropuertos pudieran servir a regiones remotas de un Estado con poca demanda de pasajeros. Si un Estado desea prestar apoyo a tales aeropuertos como parte de un plan nacional de transporte, los Estados deben estar preparados a subvencionar tales aeropuertos.

2.1.3 Las redes de aeropuertos pueden haber demostrado ser eficientes en los primeros días de la aviación civil puesto que el conocimiento central era esencial para asegurar un desarrollo seguro y ordenado de los aeropuertos. Hoy en día, en los Estados con una infraestructura de aviación civil desarrollada, las redes de aeropuertos no son esenciales. Las redes pudieran incluso ser contraproducentes puesto que la gestión central de un grupo de aeropuertos de distintos tamaños, mercados y características es una tarea extremadamente difícil.

### **Propiedad común de aeropuertos y alianzas**

2.2.1 Varios aeropuertos principales ya intervienen en otros aeropuertos de un modo u otro. Esta intervención puede tomar la forma de consulta y asesoramiento, contratos de administración o propiedad parcial o completa. Esta tendencia es un desarrollo natural de la comercialización y privatización de los aeropuertos. Desde la perspectiva de las líneas aéreas, hay algunas ventajas y algunos inconvenientes.

2.2.2 Entre las posibles ventajas se incluyen las economías de escala; sistemas de mucho precio elaborados por un aeropuerto pueden ser aplicados a otros aeropuertos; compra conjunta y al por mayor de equipos y bienes pueden también llevar a costos más reducidos.

2.2.3 Entre los posibles inconvenientes y riesgos se incluyen las subvenciones mixtas de aeropuertos, la exportación de sistemas modernísimos que no son necesarios en aeropuertos más pequeños, el drenaje de fondos que deberían ser utilizados en el aeropuerto “progenitor” y la desviación de la atención de la administración.

## **3. LA POSTURA DE LA IATA**

3.1 La IATA considera que no debería haber ninguna subvención mixta entre aeropuertos. Las finanzas deben estar estrictamente separadas. La intervención en otros aeropuertos no debe ser un drenaje de los fondos propios del aeropuerto “progenitor”. Siempre debe realizarse la consulta con las líneas aéreas sobre asuntos tales como desarrollo de la capacidad de los aeropuertos, calidad de servicios y niveles de imposición de derechos junto con la administración local de un aeropuerto. Una falla de un aeropuerto en alianza o de propiedad común no puede pasarse a los usuarios del aeropuerto “progenitor” por medio de derechos de aeropuerto más elevados o un drenaje de los ingresos comerciales. Esto significa que los aeropuertos “progenitores” deben declarar abiertamente su política respecto a su intervención en otros aeropuertos y demostrar que esta intervención no llevará a ningún riesgo financiero para los usuarios de tales aeropuertos.

3.2 Por consiguiente, la IATA no se opondrá a la asociación o alianzas de aeropuertos y a la propiedad común de aeropuertos, siempre que pueda demostrarse que esto redundará en economías de escala para la industria aeroportuaria de la que las líneas aéreas podrían beneficiarse mediante una disminución de los derechos o que no contribuye a una desviación de los ingresos, a subvenciones mixtas o a la dilución de la única-bandeja.



4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) recomendar que en la orientación de la OACI se indique explícitamente que los derechos de aeropuertos deben estar relacionados con el costo y ser propios del lugar;
- b) recomendar la eliminación de prácticas de subvenciones mixtas de aeropuertos; y
- c) tomar nota de que la IATA no se opone a asociaciones o alianzas de aeropuertos ni a la propiedad común de aeropuertos siempre que esto redunde en economías de escala para la industria de las que se beneficiarán las líneas aéreas mediante una disminución de los derechos.

– FIN –