

**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**

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

**RESUMEN**

La utilización de ingresos por actividades comerciales del aeropuerto para reducir los derechos aeronáuticos significa apartarse de sanos principios económicos y crea un subsidio cruzado excepcional para las líneas aéreas. Si bien esta práctica está muy extendida, no es ni universal ni obligatoria. Los explotadores aeroportuarios deberían conservar la flexibilidad de utilizar ingresos de actividades comerciales en una forma que promueva la estrategia empresarial del aeropuerto y mejor sirva a los intereses de los usuarios del aeropuerto y de la comunidad a largo plazo.

**1. LA CAJA ÚNICA EN FUNCIONAMIENTO**

1.1 Los aeropuertos tienen dos fuentes principales de ingresos: 1) derechos impuestos a líneas aéreas y pasajeros por el uso de instalaciones y servicios aeronáuticos; y 2) ingresos comerciales de actividades como las ventas al por menor, de carácter inmobiliario, alquileres, suministro de alimentos a bordo y estacionamiento de vehículos.

1.2 En un mercado competitivo normal del sector privado, estas actividades se contabilizarían por separado y cada una de ellas cubriría sus propios costos. Ahora bien, en la empresa aeroportuaria no sucede así. Muchos aeropuertos funcionan utilizando un subsidio cruzado, en el marco del cual parte de los ingresos por actividades comerciales se usan para solventar costos aeronáuticos y reducir derechos aeronáuticos a las líneas aéreas.

1.3 Si bien este enfoque, conocido como “de caja única”, está bastante extendido, no es ni universal ni obligatorio. Siete de los 10 principales aeropuertos de EUA no aplican este tipo de subsidio cruzado. Análogamente, los Gobiernos de Australia y Sudáfrica han comunicado su intención de apartarse del concepto de caja única. Contrariamente a lo que algunas líneas aéreas entienden, no existe obligación jurídica internacional de aplicar la caja única.

## 2. PROBLEMAS CON EL ENFOQUE DE CAJA ÚNICA

2.1 Si bien la caja única contribuye a reducir los costos de explotación de las líneas aéreas a corto plazo gracias a derechos aeroportuarios más bajos, distorsiona el mercado y es causa de tres problemas concretos. En primer lugar, absorbe ingresos comerciales que podrían utilizarse para financiar inversiones de capital y, en su lugar, devuelve el dinero a las líneas aéreas en forma de derechos más bajos. En esa forma, reduce los costos de corto plazo a expensas de inversiones a largo plazo. En segundo lugar, la devolución de ingresos de carácter comercial a las líneas aéreas mediante la caja única reduce la capacidad de los aeropuertos para desarrollar nuevas y mejores instalaciones y servicios comerciales para el beneficio de los pasajeros. Como resultado, la caja única puede realmente reducir el monto de los ingresos comerciales disponibles al aeropuerto a largo plazo. En tercer lugar, a medida que aumenta el tráfico aeroportuario, el funcionamiento de la caja única hace disminuir los derechos, contribuyendo a la creación de congestión adicional y presiones ambientales al tiempo que niega al aeropuerto los recursos para enfrentar esos problemas. Como resultado, la caja única puede realmente reducir el monto de los ingresos comerciales disponibles para los aeropuertos a largo plazo.

2.2 Existen varias medidas disponibles para mitigar este problema:

- a) asignar una parte o la totalidad de los excedentes de explotación a inversiones en instalaciones y servicios aeroportuarios, en vez de a la reducción de los derechos aeroportuarios;
- b) asignar una parte o la totalidad de los excedentes de explotación comercial para distribuir entre los propietarios del aeropuerto a efectos de atraer más capital para el mismo; y
- c) excluir de la definición de la gama de actividades que han de incluirse en un enfoque de caja única cualquier ingreso comercial que se haya obtenido en competencia justa con otros proveedores no aeroportuarios (como hoteles, alquileres, o estacionamientos de larga duración).

2.3 En última instancia, quizá sea necesario y conveniente que muchos aeropuertos se apartaran del concepto de caja única y conservaran una mayor parte de sus ingresos comerciales para su propio uso. La velocidad y alcance de esta evolución dependerá, no obstante, de las circunstancias locales. Además, es importante que los aeropuertos puedan obtener adecuadas tasas de rentabilidad de sus operaciones aeronáuticas. Por ejemplo, un aeropuerto miembro de ACI obtiene más del 60% de sus ingresos totales a partir de concesiones. En un caso así, la aplicación de la caja única podría llevar a que se fijen los derechos por servicios aeronáuticos a niveles muy por debajo del costo, lo que iría en contra de principios básicos de la OACI y la lógica económica.

2.4 ACI presenta más comentarios sobre este asunto en la nota WP/50, que responde a la WP/17 (OACI) y WP/30 (IATA).

3. **RECOMENDACIONES**

3.1 La caja única puede provocar distorsiones en la competencia y en las inversiones. La solución más apropiada variará de aeropuerto en aeropuerto dependiendo del volumen del tráfico, la naturaleza y el volumen de los ingresos comerciales, la escala de las demandas de inversión y el nivel de los derechos de usuario. Debería aconsejarse a los Estados que tengan en cuenta estos factores.

4. **MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de las complejidades de la caja única y a recomendar la adopción de una política más flexible que permita a los explotadores aeroportuarios conservar y utilizar los ingresos comerciales en la medida que sea necesario para contribuir a financiar mejoras en los aeropuertos. Por consiguiente se invita a la Conferencia a adoptar la medida propuesta por ACI en el párrafo 6.1 de la nota WP/50

— FIN —