

**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 el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

En la nota WP/48 ACI presenta sus opiniones sobre el concepto de caja única. Esta nota responde a las notas WP/17 (OACI) y WP/30 (IATA) sobre dicho concepto. ACI recomienda que los ingresos no aeronáuticos sean conservados por los aeropuertos, en particular para financiar inversiones, en vez de entregarse por entero a las líneas aéreas en forma de derechos más bajos.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la nota WP/48 ACI presenta sus opiniones sobre el concepto de caja única. En dicha nota, ACI expresa la opinión de que los ingresos obtenidos por los aeropuertos a partir de actividades no aeronáuticas no deberían, ni simple ni necesariamente, devolverse a las líneas aéreas con carácter inmediato mediante la reducción de los derechos aeroportuarios (el principio de caja única resumido), sino que podría ser necesario que los aeropuertos los conservaran para atraer capital y financiar inversiones.

1.2 Esta nota de ACI responde a los argumentos presentados por la OACI y la IATA en favor de la continua aplicación de la caja única completa para que las líneas aéreas puedan continuar recibiendo un subsidio cruzado total de otras actividades aeroportuarias en forma de inmediatas reducciones de los derechos.

2. LAS PRIORIDADES DE LOS AEROPUERTOS

2.1 La nota de la IATA se concentra en el objetivo de minimizar los derechos aeroportuarios, pero ignora varios factores importantes que afectan a la forma en que los aeropuertos funcionan. Los aeropuertos se construyen para facilitar los viajes aéreos, y la necesidad a largo plazo de los pasajeros en cuanto a nuevas inversiones en infraestructura es tan importante como la necesidad a corto plazo de las líneas aéreas en cuanto a reducciones de sus costos. Los aeropuertos también respetan las prioridades de las comunidades locales y enfrentan las consecuencias ambientales de la aviación. Las operaciones de línea aérea mediante subsidios cruzados a partir de ingresos comerciales del aeropuerto pueden entrar en conflicto con estas obligaciones y prioridades respecto del público viajero y del comunal.

2.2 Encontrar recursos financieros para inversiones en aeropuertos a efectos de satisfacer las demandas del siglo XXI es uno de los principales desafíos de la industria aeronáutica. Muchas inversiones propuestas serían muy costosas y de financiación difícil. Los ingresos comerciales aeroportuarios pueden constituir una importante fuente de financiamiento de inversiones que también podría utilizarse cuando se necesiten préstamos. En estas circunstancias, la entrega de ingresos comerciales a las líneas aéreas mediante el principio de caja única dará a éstas ventajas financieras a corto plazo, a expensas de una reducción de las inversiones a largo plazo. Además, es importante que los aeropuertos puedan obtener razonables tasas de rentabilidad de sus instalaciones y servicios aeronáuticos. Por consiguiente ACI opina que la política de la OACI debería permitir que los aeropuertos conservaran parte o la totalidad de los ingresos comerciales en circunstancias apropiadas además de las ganancias de otro tipo.

3. EQUIDAD

3.1 La IATA justifica la caja única sobre la base de que, puesto que las líneas aéreas llevan pasajeros a los aeropuertos, deberían recibir los ingresos comerciales generados por estos pasajeros. Esto se describe como una sociedad con los aeropuertos, pero en la práctica los únicos beneficiarios serían las líneas aéreas. Los pasajeros no generan ingresos comerciales automáticamente, sino que estos se crean gracias a las capacidades de los aeropuertos para desarrollar y explotar instalaciones y servicios comerciales apropiados. Los aeropuertos tienen derecho a alguna recompensa por sus emprendedores esfuerzos para diversificar las corrientes de ingresos.

4. EFICIENCIA

4.1 Si el enfoque de caja única se aplicara completamente, los aeropuertos no serían recompensados por sus innovaciones comerciales dado que los ingresos adicionales simplemente pasarían a las líneas aéreas en forma de menores derechos. Esto no proporciona incentivos al aeropuerto para maximizar los ingresos comerciales e iría en contra del objetivo de la OACI establecido en el párrafo 24 de Doc 9082/5 en el sentido de instar a los aeropuertos a que maximicen sus ingresos comerciales .

5. RECOMENDACIÓN

5.1 Por consiguiente, ACI propone que se enmiende la orientación de la OACI para permitir que los aeropuertos conserven la totalidad o parte de sus ingresos comerciales para financiar inversiones o atraer capitales, cuando sea apropiado.

6. **MEDIDA RECOMENDADA A LA CONFERENCIA**

6.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de las opiniones de ACI y recomendar al Consejo de la OACI que se enmiende el párrafo 14 (I) del Doc 9082/5 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 de explotación y los gastos de dirección y administración, pero teniendo siempre en cuenta todos los ingresos, aeronáuticos derivados de la explotación del aeropuerto, que obtienen sus explotadores. Los ingresos no aeronáuticos deberían utilizarse según convenga para financiar inversiones, establecer derechos de usuario y obtener recompensas apropiadas para el propietario del aeropuerto”.

— FIN —