

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

- Cuestión 3 del
orden del día: Financiamiento**
- Cuestión 4 del
orden del día: Elementos determinantes de la reglamentación económica de los aeropuertos y
los servicios de navegación aérea**
- Cuestión 5 del
orden del día: Política de la OACI**

PREFINANCIAMIENTO DE GASTOS DE CAPITAL AEROPORTUARIO

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

Los aeropuertos son empresas que manejan grandes capitales y cuentan con considerable tiempo para planificar y ejecutar proyectos a efectos de ampliar la capacidad y mejorar los niveles de servicio. Para evitar grandes y abruptos aumentos en los proyectos aeroportuarios cuando dichos proyectos comienzan a aplicarse, a veces es prudente prefinanciar los proyectos internamente mediante el aumento gradual de los derechos durante el período de construcción. Esta práctica tiene las ventajas agregadas, tanto para los aeropuertos como para los usuarios, de reducir la dependencia del explotador aeroportuario en fuentes de financiamiento externas, manteniendo los pagos por servicio de deuda en un nivel razonable y protegiendo el grado de solvencia del aeropuerto. Cuando se utiliza el prefinanciamiento, debería proporcionarse la información financiera que corresponda a efectos de cuantificar las ventajas para los usuarios. ACI ve con agrado la profunda y constructiva exposición de la OACI de sus opiniones sobre el prefinanciamiento presentada en la nota WP/15 como base para definir circunstancias en las que podría utilizarse un prefinanciamiento prudente.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Estudio sobre aspectos económicos de los aeropuertos correspondiente a 1999, publicado por ACI, se preveía que los gastos anuales de capital globales de los aeropuertos miembros de ACI se elevarían

de \$17 000 millones EUA en 1997 a \$22 000 millones EUA en 1999 para satisfacer la duplicación prevista del tráfico de pasajeros a lo largo de los próximos 12 a 15 años.

1.2 Estas inversiones aeroportuarias son poco frecuentes en el sentido de que exigen gastos masivos de capital inicial para grandes proyectos individuales. Estas inversiones sólo se recuperan mediante el crecimiento gradual del tráfico a lo largo de varios decenios. Las inversiones en aeropuertos también se ven afectadas por importantes riesgos de escalada de costos durante la construcción y no pueden desviarse a otros usos si el tráfico previsto no se materializa. Por el contrario, el horizonte de tiempo para las inversiones de las líneas aéreas es mucho más breve, y los bienes adquiridos tienen un uso más flexible. Por esta razón, la regla general para la línea aérea de que las inversiones no se prefinancien a partir de ingresos de explotación puede no siempre ser apropiada para los aeropuertos.

2. ASPECTOS PRINCIPALES

2.1 Los aeropuertos son empresas que manejan grandes capitales y la inversión en capital es discontinua y esporádica más que continua. Una única inversión en un aeropuerto nuevo o ampliado puede superar los recursos financieros del aeropuerto. Considerando esta situación, quizá deban explotarse todas las fuentes posibles de financiación, tanto externas como internas, en particular cuando no se dispone de fondos gubernamentales o estos son insuficientes.

2.2 Hay tres fuentes de financiamiento potencialmente disponibles para la construcción de aeropuertos. La más común son los préstamos. No obstante, para inversiones muy voluminosas, el explotador aeroportuario puede simplemente no contar con capacidad prestataria. Si se requieren deudas muy elevadas, se aumenta el riesgo a los acreedores, y disminuye el grado de solvencia de los aeropuertos, lo que resulta en el requisito de tasas de interés más elevadas. (Como ilustración, si la condición de solvencia disminuye de AAA a A, los pagos anuales de interés sobre \$1 000 millones EUA de deuda se elevarían en \$3 millones). Este elevado costo de interés debería ser pagado en última instancia por los usuarios del aeropuerto.

2.3 Una segunda fuente de financiamiento es el capital accionario, pero aunque se disponga de éste, resulta normalmente más caro que la deuda y es a menudo ineficaz en cuanto a los impuestos.

2.4 Los fondos internos representan la tercera fuente de financiamiento, y comprenden las ganancias retenidas, depreciaciones, ingresos de carácter comercial y, en última instancia, aumentos en los derechos de usuarios.

2.5 La mayoría de las inversiones aeroportuarias importantes entrañarán una mezcla de diferentes fuentes de financiamiento. Basarse solamente en préstamos puede ser oneroso a largo plazo y resultar en considerables aumentos en los derechos una vez que se inaugura una nueva instalación o aeropuerto. Por consiguiente, puede ser preferible incluir algún elemento de prefinanciamiento mediante derechos de usuario impuestos a pasajeros o líneas aéreas a efectos de atemperar los aumentos de los derechos después de que la instalación entra en funcionamiento y evitar así una excesiva carga de deuda.

2.6 ACI ve con agrado la profunda y constructiva exposición de la OACI de sus opiniones sobre el prefinanciamiento, presentada en la nota WP/15, en particular el párrafo 4.4 que cita casos concretos en que podría justificarse el prefinanciamiento. En la nota WP/55, ACI trata con más detalle estos asuntos de importancia.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 La práctica de prefinanciamiento controlado está bien establecida internacionalmente. En el Reino Unido, el Regulador de aeropuertos aprobó en 1996 el prefinanciamiento en London Heathrow mediante cinco años de aumentos de precios que eran un 3% inferiores a la inflación en los precios al consumidor (CPI-3), seguidos por cinco años de CPI +2. Si se hubiera evitado el prefinanciamiento se habrían necesitado cinco años de CPI -8, seguidos de CPI +13,5 anual. En los Estados Unidos, puede imponerse un derecho a las instalaciones para pasajeros a efectos de prefinanciar inversiones por hasta cinco años antes de iniciarse la construcción. En el Canadá, también se utilizan derechos sobre instalaciones de pasajeros en algunos aeropuertos privatizados que no cuentan con acceso a la financiación gubernamental.

3.2 No obstante, es razonable que las líneas aéreas estén en condiciones de identificar y rastrear cualquier prefinanciamiento para evitar un doble pago y que los aeropuertos acepten que la información financiera se proporcione cuando corresponda.

4. **MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a convenir en que el prefinanciamiento controlado puede formar parte de un eficiente plan de inversiones aeroportuarias, sujeto a la transparencia financiera apropiada.

— FIN —