

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

**Cuestión 4 del
orden del día:**

Elementos determinantes de la reglamentación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

COMERCIALIZACIÓN DE AEROPUERTOS

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

Esta nota se presenta en respuesta a la nota WP/26 de la IATA sobre comercialización de aeropuertos. ACI ve con agrado que la IATA haya reconocido que el proceso de comercialización de los aeropuertos puede traer ventajas para las líneas aéreas. ACI acepta que el proceso debe gestionarse con cuidado y tener en debida consideración el interés de las líneas aéreas. No obstante, ACI opina que muchas reglas y requisitos específicos propuestos por la IATA en la WP/26 son indebidamente rígidos y, en muchos casos, innecesarios. ACI recomienda que las reglas y requisitos se establezcan por separado en cada caso, teniendo en cuenta los principios económicos sanos y las condiciones locales.

1. RESULTADOS DE LA COMERCIALIZACIÓN

1.1 Esta nota de ACI es una breve respuesta a los aspectos presentados por la IATA en la nota WP/26 respecto de la comercialización de aeropuertos, una tendencia mundial que tiene importantes consecuencias para la economía de los aeropuertos.

1.2 En el párrafo 12 del Apéndice A de WP/26, la IATA señala que en muchos casos la privatización ha llevado a aumentos significativos de las bases de costos del aeropuerto y, por ello, a la imposición de derechos más elevados. ACI rechaza esta afirmación. En muchos casos, incluyendo el Reino Unido, Australia, Sudáfrica, Austria y Dinamarca, la comercialización ha provocado reducciones de los derechos aeroportuarios en términos reales. Además, las instalaciones y servicios han mejorado generalmente con la privatización. Análogamente, la IATA señala que la comercialización ha hecho que a las líneas aéreas

se les nieguen derechos, mientras que, en muchos casos ha dado como resultado mayor protección para las líneas aéreas.

2. VENTA DE BIENES

2.1 En el párrafo 16.4 del Apéndice A de WP/26, la IATA señala que el precio de las instalaciones vendidas por los aeropuertos no debería exceder de los costos del activo previo depreciado. Esto podría provocar efectos nocivos, dado que cualquier precio más elevado simplemente mejoraría los recursos de efectivo disponibles para el aeropuerto sin costo alguno para las líneas aéreas. Análogamente, la sugerencia de que los resultados de la venta de activos deberían utilizarse solamente para eliminar cualquier deuda existente del aeropuerto impediría que se utilizaran las ganancias para inversiones directas. (También sería una intromisión en los derechos de los inversionistas en aeropuertos para utilizar sus fondos como lo deseen, lo que a su vez desalentaría las inversiones y elevaría el costo de capital para los aeropuertos).

3. COSTOS DE LA TRANSICIÓN

3.1 En el párrafo 16.5 del Apéndice A, la IATA señala que los costos en que se ha incurrido en la transición hacia la comercialización no deberían recaer en los usuarios. No obstante, si la finalidad de la comercialización es mejorar el rendimiento del aeropuerto y atraer capitales privados para inversiones y el proceso cuenta con el apoyo de las líneas aéreas, sería equitativo que éstas absorbieran por lo menos una parte de los costos.

4. TRATAMIENTO DEL TERRENO

4.1 En el párrafo 16.9 del Apéndice A, la IATA señala que el terreno debería ser tratado como capital libre y que no debería permitirse a los aeropuertos obtener réditos respecto de sus inversiones en tierra. Esto iría en contra de las reglas económicas normales y constituiría un desaliento absoluto para que los propietarios del aeropuerto adquirieran los terrenos necesarios para ampliaciones del mismo. No es aceptable que, si se obtienen préstamos o si se logra financiamiento por capital accionario para adquirir terrenos, el aeropuerto tenga que correr con el costo del financiamiento como una pérdida o como un subsidio para las líneas aéreas.

5. ÍNDICES DE RÉDITO

5.1 En el párrafo 6.10 del Apéndice A, la IATA señala que debería permitirse a los aeropuertos un índice de rédito similar al índice de obligaciones del gobierno. Si así fuera, los prestamistas e inversionistas no colocarían dinero en desarrollo aeroportuario, dado que podrían obtener la misma rentabilidad comprando bonos u obligaciones gubernamentales. Los inversionistas deberían tener derecho a réditos más elevados de los aeropuertos para reflejar una evaluación adecuada de los riesgos relacionados con la inversión particular en cuestión.

6. ARBITRAJE

6.1 En el párrafo 16.11 del Apéndice A, la IATA recomienda que en caso de controversia relativa a la imposición de derechos de usuarios, éstos deben tener derecho de apelar a las autoridades normativas y de recurrir a un proceso de arbitraje. En muchos Estados, los contratos con usuarios del aeropuerto, las leyes de consumo o comercio, así como los acuerdos internacionales, ya brindan protección completa a los usuarios. El agregado de nuevos procedimientos distintos de arbitraje o reglamentación crearía una doble carga, tan innecesaria como irrazonable, para los explotadores aeroportuarios.

7. **MEDIDA RECOMENDADA A LA CONFERENCIA**

7.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de las opiniones de ACI y recomendar que toda orientación relativa a reglas y requisitos específicos sobre comercialización de aeropuertos se prepare teniendo en debida cuenta un análisis exhaustivo de los aspectos correspondientes, con una correspondencia apropiada entre sanos principios económicos y las prácticas y condiciones locales en los diferentes Estados.

— FIN —