

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

**(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)**

**Cuestión 5.2 del  
orden del día: Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI**

**DESVÍO DE LOS INGRESOS**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

**RESUMEN**

Las sumas de dinero recaudadas de los usuarios son necesarias para el suministro de instalaciones y servicios de aeropuertos y de navegación aérea y deberían permanecer en manos de los proveedores del aeropuerto y de los servicios de navegación aérea. Tales ingresos son críticos para las necesidades de capital y operacionales de las instalaciones y servicios aeronáuticos.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 A medida que el sistema de aviación ha llegado a la madurez, ha aumentado su capacidad de generar ingresos pero al mismo tiempo ha aumentado la demanda de capital para financiar muchas de los programas necesarios de ampliación y mejora de los aeropuertos y ANS. Simultáneamente, se ejerce cada vez más una presión política en los proveedores de los aeropuertos y ANS para desviar a otros fines parte de los ingresos generados.

1.2 El resultado es que las tasas y los recargos aplicados a los aeropuertos y ANS exceden de lo necesario o se observa una escasez de fondos allí donde son necesarios. Los usuarios del aeropuerto o ANS son los que sufren inmediatamente por razón de estos altos recargos o deficiencias innecesarios.

**2. ANÁLISIS**

2.1 La desviación de los ingresos puede adoptar una diversidad de formas. A continuación se describen las formas más habituales de desviación de los ingresos, aunque continuamente se crean nuevos planes. Otros tipos se describen en notas de estudio independientes tales como las subvenciones cruzadas (es decir utilizar los ingresos procedentes de los servicios en ruta para subvencionar aeropuertos que no recaudan ingresos o aeropuertos rentables para prestar apoyo a aeropuertos o redes de aeropuertos no rentables).

2.2 Entre los ejemplos ordinarios de desviación de los ingresos se incluyen los siguientes:

2.2.1 **Utilizar los ingresos de aeropuertos y ANS para fines generales del gobierno.** Esto es frecuentemente la herencia de los días cuando las instalaciones y servicios aeronáuticos eran de propiedad del gobierno y se financiaban a base de los ingresos generales del gobierno. Era entonces por consiguiente aceptable que los ingresos generados por los aeropuertos o por las entidades ANS se devolvieran al tesoro del gobierno.

2.2.2 **Ingresos en exceso de las necesidades de los proveedores del aeropuerto y ANS para generar rédito o dividendos.** Toda organización privatizada establecerá metas de rédito. Esto es indiscutiblemente correcto. Sin embargo, en situaciones monopolísticas cuando apenas se permite la competencia, es necesario poner un límite a tales réditos mediante una reglamentación independiente que impida el abuso de los monopolios.

2.2.3 **Venta o arrendamiento de un aeropuerto.** La tendencia reciente hacia la privatización de los aeropuertos ha generado grandes cantidades de dinero para los consorcios que adquieren parte o la totalidad del aeropuerto. En opinión de la IATA esta venta o alquiler de un servicio público (que frecuentemente no ha sido plenamente pagado) constituye un esfuerzo de los gobiernos para generar ingresos. En realidad se trata meramente de desviar los ingresos con el resultado de que se recarga a los usuarios de las instalaciones y servicios con un costo adicional. Además, cualquier capacidad adicional que sea necesaria en el futuro constituirá un costo adicional. Los que licitan por concesiones de aeropuertos reconocen la índole monopolística de las instalaciones y servicios que adquieren. Por consiguiente, están en disposición de licitar por un precio superior con ningún riesgo o apenas con riesgos para obtener un rédito de su inversión.

### 3. **ORIENTACIÓN SOBRE POLÍTICAS**

3.1 En los párrafos 14 y 34 del documento de la OACI "*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*" se indica que los aeropuertos y entidades ANS pueden generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de gastos directos e indirectos de explotación y de esa forma obtener un rédito razonable sobre el activo para contribuir al aumento necesario de la inversión.

3.2 Los Apéndices 1 y 2 del Doc 9082/5 de la OACI sirven de orientación en cuanto a la forma de tener en cuenta las instalaciones y servicios para determinar los costos totales de los aeropuertos y servicios ANS. En ninguno de los apéndices se mencionan los ingresos generales del gobierno, los índices excesivos de rédito o lo que se obtiene de la venta (o arrendamiento) de un aeropuerto o entidad ANS. En su lugar, esta orientación se concentra en las instalaciones y servicios necesarios para explotar un aeropuerto o servicio ANS de forma segura y eficiente, cuyo costo puede tenerse en cuenta al determinar la imposición de derechos.

### 4. **LA POSTURA DE LA IATA**

4.1 Los ingresos generados por un aeropuerto deberían quedar en manos del aeropuerto. De modo análogo los ingresos generados por un servicio ANS deberían quedar en manos del proveedor de ANS.

4.2 Los ingresos desviados innecesariamente aumentan la carga de costos de un aeropuerto o de un proveedor de ANS, lo cual en último término se recupera de los usuarios.

4.3 La desviación de los ingresos puede alterar el foco de administración del explotador del aeropuerto o ANS, que debería ser el de proporcionar instalaciones o servicios seguros y eficaces que puedan satisfacer las demandas operacionales impuestas por los usuarios con una buena relación de costo a eficacia.

## 5. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) reconocer que la desviación de los fondos de un aeropuerto o de un proveedor de ANS hace que aumenten innecesariamente sus costos de explotación;
- b) tomar nota de que comprometer tales fondos para usos que no sean del aeropuerto o del proveedor de ANS en los que se generaron tales fondos, privará a estas operaciones de los fondos necesarios requeridos para mantener una instalación o servicio seguros y eficientes que sean capaz de satisfacer las demandas de capacidad;
- c) tomar nota de que el requisito de proporcionar tal corriente de ingresos para fines no directamente relacionados con la explotación y desarrollo de un aeropuerto o servicio ANS llevará a un foco de gestión dependiente de los intereses de los accionistas más bien que de los intereses de los usuarios; y
- d) recomendar que la OACI declare explícitamente a título de orientación que los ingresos generados por un aeropuerto o proveedor de ANS deberían quedar en manos del aeropuerto o del proveedor de ANS.