

**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**

**ESTABLECIMIENTO DEL PRECIO MARGINAL**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

**RESUMEN**

El establecimiento de precios por costo marginal para los aeropuertos y proveedores de ANS es difícil de llevar a la práctica, no es eficaz en cuanto a los problemas de capacidad y puede conducir a prácticas discriminatorias.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En la práctica, la implantación de una estrategia de establecimiento de precios de recuperación de los costos y no discriminatoria ha llevado a establecer el promedio de costos combinado con aspectos de la capacidad de pagar que se basan en el peso de una aeronave. Según lo descrito en el párrafo 5.11 del Doc 9161/3, se determina el costo unitario dividiendo el costo base por el número de unidades a las que se estima que se impondrá el recargo, y por lo tanto la estructura de recargos implica promediar los costos entre los diversos usuarios, sean cuales fueren los costos que provienen de cada uno de ellos.

1.2 Sin embargo, varias autoridades que imponen recargos juzgan que establecer el precio según el promedio de costo no lleva a optimizar la asignación de los recursos ni constituye un incentivo para invertir en capacidad adicional. Por consiguiente, se han iniciado varios estudios acerca del mecanismo de establecimiento de precios con el que pueda fomentarse la utilización óptima de la capacidad del espacio aéreo.

**2. ESTABLECIMIENTO DE PRECIOS POR COSTO MARGINAL**

2.1 Se ha mantenido desde hace tiempo que la política de establecimiento de precios que llevaría con máxima probabilidad a una asignación eficiente de los recursos sería una en la que el precio de un bien o servicio se establece como igual al costo marginal de proporcionar tal bien o servicio. El costo marginal es el

costo que se incurriría para proporcionar una unidad adicional de producción. El motivo económico para el establecimiento de precios por costo marginal es que solamente aquellos usuarios que aprecian el valor de una instalación o servicio por lo menos tanto como el costo de proporcionarlo, pagarán el precio de utilizarlo.

2.2 Debe señalarse que el establecimiento de precios por costo marginal se refiere a costos actuales y futuros y no a costos ya incurridos en el pasado que continúan sin estar afectados por la presencia de un nuevo usuario. Sin embargo, debe establecerse una distinción entre costos marginales de poca duración y costos marginales de gran duración. Los costos marginales de corta duración pueden variarse para satisfacer los cambios de la demanda, p. ej., aumento de la seguridad, del personal de manipulación o de mantenimiento. Por otro lado, los costos marginales de gran duración son aquellos costos, tales como los de inversión en nuevas instalaciones, que pueden modificarse en el transcurso del tiempo para satisfacer una demanda adicional o marginal. Es por este motivo que el establecimiento de precios por costo marginal de larga duración ha sido promovido para las industrias de capital intensivo, lo que es el caso de los aeropuertos y de las entidades ANS.

2.3 Sin embargo, la puesta en práctica de precios por costo marginal de larga duración plantea dificultades. En primer lugar las inversiones en la infraestructura son grandes y en bloque y por lo tanto no son verdaderamente marginales puesto que tienen el efecto de impulsar significativamente la capacidad una vez completado el plan de inversión, por ejemplo, una inversión en una nueva pista o terminal puede doblar la capacidad del aeropuerto. En segundo caso, en el caso de los aeropuertos, se proporcionan una multitud de instalaciones y servicios que hacen difícil de aplicar el establecimiento de precios por costo marginal de larga duración. Y en tercer lugar, la demanda de aeropuertos o de instalaciones y servicios ANS varía en función de la hora del día, del día de la semana o de la estación del año con lo que se añade otra nueva complicación.

2.4 Sin embargo, la estricta aplicación de establecimiento de precios por costo marginal no producirá necesariamente suficientes ingresos para cubrir la totalidad de los costos, incluida la amortización y los recargos por razón de intereses. Esto es así porque en el establecimiento de precios por costo marginal se consideran los costos actuales y futuros y no los costos de contabilidad. Solamente si los costos marginales de larga duración ascienden y superan al promedio de costos, excederán normalmente los ingresos del total de costos actuales. La estricta aplicación de establecimiento de precios por costo marginal llevará probablemente a pérdidas de contabilidad y por consiguiente se combinará con alguna otra estrategia de establecimiento de precios.

2.5 Cualquier cambio de la orientación sobre políticas en la esfera de los recargos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea que representara apartarse del establecimiento de precios por costo promedio, trataría de mejorar la eficiencia y aumentar la capacidad de la infraestructura. Tal plan de imposición de recargos aseguraría que se proporciona la capacidad requerida y que se proporciona de la forma mejor en cuanto a relación de costo a eficiencia. Por lo tanto, el establecimiento de precios por costo marginal, de aplicarse, constituiría un reto a la autoridad de imposición de recargos por contraposición a “enviar una señal adecuada” a los usuarios.

### 3. POSTURA DE LA IATA

3.1 El establecimiento de precios por costo marginal no solamente es difícil sino imposible de llevar a la práctica debido a su complejidad y a todo el embrollo administrativo requerido. Ha de ponerse seriamente en duda que el establecimiento de precios por costo marginal lleve a más capacidad y a una utilización eficaz de los recursos. Por lo contrario, aparte de las preocupaciones de que el establecimiento de precios por costo marginal pudiera llevar a prácticas discriminatorias, probablemente llevará a nuevos ingresos para las autoridades que imponen los recargos sin que necesariamente lleve a una mayor capacidad.

3.2 Cualquier política de imposición de recargos debería estar en consonancia con los principios básicos de la OACI sobre imposición de derechos a los usuarios — no discriminación, transparencia, buena relación de costo a eficacia y consultas significativas y estar sometida a la reglamentación económica.

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

4.1 La IATA invita a la Conferencia a tomar nota de la postura de la IATA de que el establecimiento de precios por costo marginal no debería aplicarse para fijar los recargos impuestos a los usuarios.

– FIN –