



**NOTA DE ESTUDIO**

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)**

**SEXTA REUNIÓN**

**Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013**

**Cuestión 2 del**

**orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo**

**2.7: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

**FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se explica la manera en que se pueden aplicar las políticas y orientaciones actuales de la OACI a la financiación de la infraestructura de transporte aéreo mediante los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, la prefinanciación de los proyectos y la asignación de costos de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS).

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

- a) revisar la información, las evaluaciones y el análisis presentados en esta nota;
- b) apoyar las conclusiones que figuran en el párrafo 3; y
- c) aprobar las recomendaciones que figuran en el párrafo 4.

**Referencias:**

Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Un objetivo básico de la OACI consiste en velar por el desarrollo económico racional y sostenible del transporte aéreo. Las políticas y orientaciones en vigor de la OACI pueden aplicarse a la financiación de la infraestructura necesaria para la puesta en marcha de una nueva generación de sistemas de navegación aérea.

**2. POLÍTICAS ACTUALES DE LA OACI SOBRE LA FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO**

2.1 El documento *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) es especialmente interesante para el examen de las cuestiones relativas a la financiación de la infraestructura de transporte aéreo. El Doc 9082 se ocupa de las políticas relativas a las bases de costos para los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea. Como principio general, los proveedores pueden exigir de los usuarios que sufraguen su parte de los costos

correspondientes pero, al mismo tiempo, no debería pretenderse que la aviación civil internacional cubra los gastos que no le son propiamente asignables (véanse el párrafo 2 vi) de la Sección II y el párrafo 1 de la Sección III).

2.2 Un sistema equitativo de recuperación de los costos podría comprender derechos basados en la asignación de los costos totales aeroportuarios y de servicios de navegación aérea incurridos en nombre de los usuarios aeronáuticos. El costo por asignar es el costo total de proporcionar los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, incluyendo montos adecuados por costo de capital y depreciación de bienes, así como los costos de mantenimiento, explotación, dirección y administración. En general, no deberían cobrarse derechos por el suministro de instalaciones y servicios que los explotadores de aeronaves y otros usuarios de los aeropuertos, incluidos los usuarios finales, no utilicen, aparte de los previstos y puestos en servicio de acuerdo con los planes regionales de navegación aérea (véanse los párrafos 2 i) y 2 ii) de la Sección II y los párrafos 3 i) y 3 ii) de la Sección III del Doc 9082).

2.3 Los aeropuertos y servicios de navegación aérea tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de los gastos directos e indirectos de explotación y ofrecer así un beneficio razonable sobre el activo (para los servicios de navegación aérea, antes de impuestos y del costo de capital) a fin de obtener una financiación eficiente con objeto de invertir en infraestructura nueva o ampliada (véanse el párrafo 2 viii) de la Sección II y el párrafo 3 vi) de la Sección III del Doc 9082). Además, los costos relacionados directamente con las funciones de vigilancia (seguridad operacional, seguridad de la aviación y vigilancia de los aspectos económicos) de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea pueden incluirse en las bases de costos del proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea, a discreción del Estado (véanse el párrafo 2 x) de la Sección II y el párrafo 3 vii) de la Sección III del Doc 9082).

2.4 En lo que respecta a los derechos aeroportuarios, solo debería incluirse el costo de las instalaciones y los servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales en general, y debería excluirse el costo de las instalaciones o los locales alquilados u ocupados exclusivamente, por los que se deberían cobrar derechos por separado; no debería tenerse en cuenta la capacidad de pago de los usuarios antes de haberse calculado y distribuido debidamente todos los costos en forma objetiva. En esa etapa, debería tomarse en consideración la capacidad contributiva de los Estados y de las comunidades en cuestión, quedando entendido que todo Estado o autoridad fiscal tiene la posibilidad de recuperar menos de sus costos totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales recibidos (véanse el párrafo 2 iii) y el párrafo 2 ix) de la Sección II del Doc 9082).

2.5 En lo que respecta a los derechos por servicios de navegación aérea, los costos que se han de considerar deben ser los calculados en relación con las instalaciones y los servicios, incluidos los servicios de satélite, previstos y establecidos con arreglo a los planes regionales de navegación aérea de la OACI complementados, en caso necesario, de conformidad con recomendaciones formuladas por la reunión regional de navegación aérea pertinente de la OACI y aprobadas por el Consejo. Debería excluirse cualquier otra instalación o servicio, a menos que se proporcione a petición de los explotadores de aeronaves, y debería excluirse también el costo de las instalaciones o servicios proporcionados mediante contrato o por los propios explotadores, así como todo gasto excesivo imputable a su construcción, funcionamiento o mantenimiento. Además, los costos de los servicios de navegación aérea prestados en ruta o durante las fases de aproximación y de aeródromo de las operaciones de las aeronaves deberían identificarse por separado cuando sea posible. Por último, también deberían identificarse por separado los costos de servicios de apoyo como los servicios meteorológicos aeronáuticos, los servicios de información aeronáutica y otros servicios diversos (véanse los párrafos 3 ii), 3 iii) y 3 iv) de la Sección III del Doc 9082).

2.6 Independientemente de los principios de relación de los derechos con los costos y de protección de los usuarios para que no se les cobre por instalaciones que no existen o que no se

proporcionan (actualmente o en el futuro), la prefinanciación de los proyectos puede aceptarse en circunstancias concretas, es decir, cuando sea el medio más apropiado de financiar inversiones en gran escala a largo plazo, a condición de que existan estrictas salvaguardas (véase el párrafo 23 de la Sección I del Doc 9082).

2.7 Pueden consultarse orientaciones detalladas sobre la financiación de la infraestructura aeroportuaria y de servicios de navegación aérea en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161). Ambos manuales tratan diversos aspectos de la financiación que se deben tener en consideración al iniciar un proyecto de inversión en infraestructura necesario para mejorar las instalaciones y los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

2.8 Por último, en relación con los GNSS, el Consejo de la OACI aprobó una política provisional sobre la asignación de los costos incrementales de los GNSS más avanzados. A continuación se resume la política provisional:

- a) los servicios básicos de los GNSS se proporcionarán gratuitamente por ser un bien común para las múltiples categorías de usuarios, mientras que los servicios de los GNSS más avanzados (incluidos los de aumentación), que requieren mayor calidad y, por consiguiente, costos más elevados, tal vez tengan que ser pagados por los usuarios;
- b) los costos incrementales para los servicios de los GNSS más avanzados deberían asignarse entre todos los usuarios que obtengan beneficios de ellos. Esa asignación de costos debería llevarse a cabo a nivel regional y tener en cuenta las necesidades de las diferentes categorías de usuarios, cuando el nivel de servicio pueda ajustarse para satisfacer necesidades distintas;
- c) antes de proceder a la recuperación de los costos de la aviación civil, debería analizarse y convenirse en la posibilidad de distribuir los costos entre todos los usuarios, mediante negociaciones transparentes y consultas entre el proveedor de servicios de los GNSS y los representantes de la aviación civil, así como otras categorías de usuarios;
- d) la asignación de costos y la recuperación de costos resultante debería ser compatible con las políticas de la OACI sobre derechos por servicios de navegación aérea a fin de asegurar que a la aviación civil se le asigne solamente la parte que le corresponde de los costos pertinentes conforme a principios sanos de contabilidad y que la aviación civil internacional no sea discriminada con respecto a otros modos de transporte internacional y otros grupos de usuarios; y
- e) una vez que se haya determinado la porción que le corresponde a la aviación civil, la asignación entre los Estados o proveedores de servicios de navegación aérea participantes debería realizarse conforme a las políticas y orientaciones de la OACI existentes en materia de derechos. Los proveedores podrían entonces recuperar los costos cobrándolos a los usuarios en el marco de los sistemas de imposición existentes.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 En vista del análisis anterior, se puede extraer la conclusión siguiente:

Todavía son pertinentes las políticas y orientaciones de la OACI sobre la financiación de la infraestructura de transporte aéreo mediante los derechos aeroportuarios y por servicios

de navegación aérea, la prefinanciación de los proyectos y la asignación de costos de los GNSS.

#### 4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se proponen las siguientes recomendaciones para su examen por la Conferencia:

- a) los Estados deberían continuar aplicando, según corresponda y ateniéndose a las circunstancias nacionales, las políticas y orientaciones de la OACI que se refieran a la financiación de la infraestructura de transporte aéreo mediante los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea; y
- b) la OACI debería tomar todas las medidas pertinentes para asegurar que sus políticas se difundan y sean conocidas ampliamente.

— FIN —