



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

Cuestión 2 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.2:	Base de costos para fijar derechos
Cuestión 3 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea
3.2:	Base de costos para fijar derechos

**TASA DE RENTABILIDAD PARA AEROPUERTOS
Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

RESUMEN

Los textos de orientación de la OACI sobre la determinación de una tasa de rentabilidad razonable no deberían ser prescriptivos ni específicos con respecto a metodologías o detalles técnicos. El costo medio ponderado del capital (WACC) es una metodología reconocida, pero sólo es un método posible entre otros para determinar una tasa de rentabilidad. Debería corresponder a los Estados decidir si y cómo determinar una tasa de rentabilidad razonable, caso por caso, con arreglo a los principios de vigilancia económica. Al calcular una tasa de rentabilidad razonable, deben tenerse en cuenta los diversos y posiblemente importantes grados de riesgo a los que se ven expuestos los aeropuertos.

La medida recomendada a la Conferencia figura en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las compañías con intenso uso de capital como los aeropuertos exigen una tasa de rentabilidad similar o superior al costo del capital para satisfacer a los inversionistas o acreedores. El riesgo es un parámetro variable fundamental para calcular el WACC, que aumentará a medida que aumentan los riesgos.

¹ Traducción proporcionada por ACI.

2. ANÁLISIS

2.1 Los aeropuertos tienen derecho a una tasa de rentabilidad razonable para asegurar la financiación de infraestructura nueva o ampliada y remunerar a sus accionistas. El capital privado y los créditos son la fuente principal de capital dado que la financiación pública ya casi no está disponible.

2.2 Para asegurar futuras inversiones en infraestructura aeroportuaria es importante que los inversionistas privados e institucionales mantengan su confianza en los aeropuertos como objetivos de inversión atractivos. La introducción de directrices prescriptivas y específicas con respecto a la tasa de rentabilidad que los aeropuertos pueden generar podría dañar la confianza de los inversionistas.

2.3 Toda metodología aplicada para calcular la tasa de rentabilidad debería específicamente tener en cuenta y separar la contribución de los ingresos no aeronáuticos al rendimiento financiero general del aeropuerto. Los ingresos no aeronáuticos no deberían estar sometidos a limitaciones con respecto a su rendimiento financiero dado que no se obtienen de explotadores de aeronaves.

2.4 Los aeropuertos no son, por naturaleza, empresas de bajo riesgo. Se ven enteramente expuestos a la industria de las líneas aéreas que es muy susceptible a circunstancias externas que, con frecuencia, la obligan a revisar modelos y estrategias empresariales que afectan inmediatamente a los aeropuertos. La capacidad de reacción de los aeropuertos frente a novedades negativas es bastante limitada dado que la infraestructura aeroportuaria, a diferencia de las aeronaves, no puede sencillamente sacarse de servicio.

2.5 Los aeropuertos continúan incurriendo en costos independientemente del nivel de uso de su infraestructura y, cualesquiera sean las tendencias del mercado o los retos para la industria de las líneas aéreas, los aeropuertos conservan las más elevadas normas de seguridad operacional y técnica y continúan aplicando las más estrictas medidas de seguridad y protección.

3. CONCLUSIONES

3.1 Del análisis precedente, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- a) Al realizar su función de vigilancia económica, los Estados deberían decidir, caso por caso, si y cómo determinan una tasa de rentabilidad razonable para los aeropuertos.
- b) La OACI debería examinar la necesidad de elaborar textos de orientación adicionales con respecto a posibles metodologías para evaluar una tasa de rentabilidad razonable sobre los activos para los proveedores de servicios dado que ya se dispone de suficiente literatura económica sobre este tema.

4. MEDIDA RECOMENDADA A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 3.