



CEANS-WP/77
17/9/08

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

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 2.2 DEL ORDEN DEL DÍA

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

Nota.— El examen de esta nota se dividió en dos partes: 1) Base de costos única para diversos derechos, y 2) Tasa de rentabilidad.

PARTE I — BASE DE COSTOS ÚNICA PARA DIVERSOS DERECHOS

2.2.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/8) abordó la cuestión de la utilización de una base de costos única que abarque un conjunto de derechos. Esta flexibilidad adicional permitiría a los explotadores de aeropuertos modular los derechos derivados de una o varias bases de costos. Sin embargo, al haberse planteado dudas respecto a si esas prácticas son acordes con los principios establecidos en el Doc 9082, en la nota se llegó a la conclusión de que, con las salvaguardias apropiadas, la relación de los derechos aeroportuarios con los costos podría aplicarse a un nivel diferente al actual. En ese contexto, se propusieron algunas enmiendas al Doc 9082.

Los **Estados Unidos** (WP/33) pusieron de relieve las posibles deficiencias relacionadas con el enfoque de asignar costos y fijar derechos que fue presentado por la Secretaría de la OACI (WP/8). En la nota se proponía otro enfoque y la enmienda conexas al Doc 9082, mediante lo cual se alentaría la agregación de costos conexos en un menor número de categorías de costos y se lograría ser más consecuente con la orientación existente. Este enfoque proporciona flexibilidad respecto a la fijación de derechos a la que se alude en la nota WP/8 y se reducen a la vez las posibles ineficiencias relacionadas con un gran número de distintos elementos de imposición de derechos.

53 Estados africanos (WP/60) reconocieron que los sistemas de imposición de derechos deberían ser suficientemente flexibles para que los explotadores de aeropuertos puedan atender las necesidades de todas las categorías de usuarios, con las salvaguardias apropiadas que sean necesarias para la no discriminación y la transparencia.

La **OMT** (WP/22) apoyó la transparencia y la no discriminación, con una asignación equitativa entre los diferentes tipos de pasajeros, así como entre pasajeros y carga.

El **ACI** (WP/30) expresó la opinión de que los aeropuertos requieren sistemas flexibles de imposición de derechos a fin de poder responder a la dinámica de la industria aeronáutica y a las necesidades de los usuarios de los aeropuertos. Si se eleva el nivel de la relación de los derechos con los costos se simplifica el sistema de imposición y se introduce un elemento comercial en la fijación de derechos. Podrían necesitarse salvaguardias apropiadas para proteger la no discriminación y la transparencia, pero no debería hasta exigirse un acuerdo sobre los derechos entre proveedores y usuarios.

Malí (WP/42 — nota de información), véase el párrafo 2.1.1.

2.2.2 Análisis

2.2.2.1 Se aceptó de manera general la intención de otorgar más flexibilidad a los explotadores de aeropuertos para fijar derechos aeroportuarios, por ejemplo agregando las bases de costos en ciertas circunstancias. No obstante, dado que se habían planteado dudas respecto a la relación con los costos, la transparencia y la posible discriminación que podría resultar de tales prácticas, la Conferencia convino en que dicha flexibilidad debería estar acompañada por salvaguardias apropiadas relativas a las consultas y, de ser posible, acuerdos con los usuarios.

2.2.2.2 La Conferencia convino en no modificar el párrafo 23 del Doc 9082 e introducir un nuevo inciso iv) en el párrafo 22, como se propone en la nota WP/33, con la enmienda adoptada durante el debate.

2.2.3 Recomendación

2.2.3.1 Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre la base de costos única para diversos derechos en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN 5 — BASE DE COSTOS ÚNICA PARA DIVERSOS DERECHOS**LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:**

- a) los Estados consideren la necesidad de otorgar mayor flexibilidad a los explotadores de aeropuertos respecto a la fijación de derechos, por ejemplo agregando las bases de costos en ciertas circunstancias; y
- b) la OACI enmiende el Doc 9082 para permitir mayor flexibilidad en la fijación de derechos aeroportuarios.

PARTE II — TASA DE RENTABILIDAD**2.2.4 Documentación**

La **Secretaría** (WP/9) presentó un posible método para determinar una tasa de rentabilidad “razonable” sobre el activo para los aeropuertos y los ANSP. Aunque en el Doc 9082 no se proporcionan detalles al respecto, los Estados deberían contar con una clara definición de tasa de rentabilidad razonable para sus proveedores de servicios, junto con una metodología para calcularla. El método de costo medio ponderado del capital (WACC) se emplea comúnmente para determinar una tasa de rentabilidad razonable en las empresas con uso intensivo de capital, tales como los aeropuertos y los ANSP. Debido a la complejidad y el carácter técnico de la cuestión, en la nota se llega a la conclusión de que la OACI debería elaborar orientación adicional sobre este tema.

El **ACI** (WP/31) consideraba que todo texto de orientación de la OACI para determinar una tasa de rentabilidad razonable no debería tener carácter prescriptivo o concreto respecto a metodologías o pormenores técnicos. El método de costo medio ponderado del capital (WACC) es reconocido, pero sólo constituye un método posible entre tantos para establecer una tasa de rentabilidad. Debería incumbir a los Estados decidir la manera de determinar una tasa de rentabilidad razonable, caso por caso, de conformidad con los principios de la vigilancia económica. Al calcular dicha tasa, deben tenerse en cuenta los diversos y posiblemente significativos grados de riesgo a los que se exponen los aeropuertos.

La **IATA** (WP/49) consideraba que existían grandes diferencias en las condiciones del mercado para cada proveedor de servicios. Sea cual fuere la metodología para calcular la tasa de rentabilidad, debería concentrarse más en la relación entre el riesgo y la tasa de rentabilidad aceptable.

Malí (WP/42 — nota de información) proporcionó información sobre el tema (véase el párrafo 2.1.1).

2.2.5 Análisis

2.2.5.1 La Conferencia convino en que su análisis del tema de la tasa de rentabilidad abarcaría tanto el aspecto de los aeropuertos como el de los servicios de navegación aérea, a pesar de que este último se incluía en la cuestión 3.2 del orden del día.

2.2.5.2 Se apoyó de manera general la intención y el valor de las propuestas presentadas en la nota WP/9 relativas a la cuestión respecto a aeropuertos y ANSP. El debate se centró en dos propuestas concretas: la primera, sobre la necesidad de enmendar el Doc 9082 respecto a la relación entre el riesgo al que se exponen los proveedores de servicios y una tasa de rentabilidad razonable (como se propone en la nota WP/49); y la segunda, sobre la necesidad de que la OACI emprenda una nueva labor para elaborar más amplia orientación.

2.2.5.3 Dado que no se expresó apoyo a la primera propuesta (WP/49), la Conferencia decidió que no se necesitaba enmendar la parte pertinente del Doc 9082 sobre el tema. Respecto a la segunda propuesta (WP/31), si bien se señaló que había que evitar que la orientación de la OACI para los Estados tuviese carácter excesivamente prescriptivo, se apoyó de manera general la utilidad de nueva orientación

por parte de la OACI a los Estados para tratar este complejo asunto. Al convenir en la necesidad de que la OACI emprenda dicha labor, la Conferencia recomendó que su objetivo consistiera sobre todo en asistir a los Estados para resolver las cuestiones relativas a la manera de evaluar el elemento de riesgo y el valor del activo en el contexto de la determinación de una tasa de rentabilidad razonable. Se reconoció que existía una cantidad considerable de publicaciones sobre el tema, que podría mencionarse en la labor que emprenderá la OACI.

2.2.6 **Recomendación**

2.2.6.1 Basándose en la documentación y las deliberaciones subsiguientes sobre la tasa de rentabilidad, en el marco de las cuestiones 2.2 y 3.2 del orden del día, la Conferencia adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN 6 — TASA DE RENTABILIDAD PARA AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) cuando sea necesario y a la luz de las circunstancias locales, al realizar su función de vigilancia económica, los Estados definan claramente el concepto de tasa de rentabilidad razonable sobre el activo para sus proveedores de servicios; y
- b) la OACI elabore nuevos textos de orientación respecto a posibles metodologías para evaluar el elemento de riesgo y el valor del activo en el contexto de la determinación de una tasa de rentabilidad razonable.