

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

Montreal, 19 – 28 de junio de 2000

Cuestión 4 del orden del día: Elementos determinantes de la reglamentación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

LOS COSTOS AEROPORTUARIOS Y LOS INGRESOS DE LAS LÍNEAS AÉREAS

(Nota presentada por Malasia)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los usuarios de aeropuertos, fundamentalmente las líneas aéreas, aportan los montos necesarios para cubrir el costo de funcionamiento del aeropuerto. En los grandes aeropuertos, unos dos tercios de los ingresos consisten en derechos que abonan las líneas aéreas. Los derechos de estacionamiento y alquiler de automóviles también son fuentes importantes de ingreso, que generan 25% o más de los ingresos del aeropuerto. Las concesiones para servicios de suministro de alimentos y bebidas y los comercios minoristas generan entre un 7% y un 11%¹.

1.2 Aunque se ha producido una feroz competencia entre las líneas aéreas, que ha llevado a la reducción de tarifas y genera intensa presión sobre todos los aspectos de la estructura de costos de las líneas aéreas, los costos aeroportuarios han seguido aumentando. Como resultado, aumenta la fricción entre los aeropuertos y las líneas aéreas.

2. LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1 Una posible explicación de los mayores aumentos de costos en los aeropuertos es que se necesita más infraestructura en esos aeropuertos.

2.2 Sin embargo, los importantes aumentos de los costos de explotación en los principales aeropuertos son motivo de especial inquietud, ya que sugieren que los programas de ampliación y modernización no están acompañados por un aumento importante en la eficiencia de la explotación.

¹“Airport Rate-Making 101 - The Basics of Setting Rates and Charges”, Leigh Fisher Associates, 18 de julio de 1994, resumen expositivo.

2.3 Las líneas aéreas suelen convenir en que las necesidades de infraestructura han ocasionado en gran parte los aumentos de los costos aeroportuarios. El servicio de la deuda vinculado con los proyectos de expansión de los principales aeropuertos, necesarios para sustituir instalaciones envejecidas, incrementa inevitablemente los costos totales. Pero la mayoría de las líneas aéreas están convencidas de que es el sistema de regulación de tarifas de los aeropuertos lo que ha hecho posible, y en algunos casos estimulado, el rápido incremento de los costos aeroportuarios en los principales aeropuertos.

2.4 Esta conclusión se basa en la observación de que la mayoría de los aeropuertos privatizados son monopolios naturales, que suministran un servicio indispensable y por lo tanto es mejor concebirllos como servicios de utilidad pública. Sin embargo, a diferencia de otros servicios públicos, cuyas tarifas son controladas regularmente por organismos gubernamentales, en la mayoría de los Estados la ley federal ha permitido que los aeropuertos definan ampliamente su base de tarifas y fijen tarifas para prever la recuperación plena de todos sus costos, sin que exista un control importante.

2.5 El conflicto entre las tarifas aéreas que se reducen y los costos aeroportuarios en aumento se ha agravado por la incapacidad de las líneas aéreas para hacer frente a la postura monopólica de los aeropuertos.

2.6 Un destacado economista de la Universidad de Chicago, Lester Telser², sugiere que algunas industrias, como las de las líneas aéreas, quizás sean incapaces de lograr un equilibrio económico. Los costos fijos de explotar una aeronave son tan elevados en relación con los costos variables relacionados con el transporte de un pasajero más, que las destructivas guerras de tarifas resultan inevitables.

2.7 Los costos de los proyectos de desarrollo de aeropuertos y servicios de navegación aérea como la instalación de los sistemas CNS/ATM y radares, que aumentan la seguridad operacional y la eficiencia de la industria de las líneas aéreas, deberían implantarse y cobrarse a los usuarios, específicamente a las líneas aéreas. Pero los costos de la decoración excesiva, los salones refinados, las cascadas y fuentes y otros accesorios en los aeropuertos, resultarán finalmente mayores costos para las líneas aéreas y en última instancia para el consumidor.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a instar a las Direcciones de aviación civil de los Estados a que controlen y regulen la estructura de tarifas aeroportuarias, de modo que no incluyan los costos de infraestructura del desarrollo ajenos a la aeronáutica.

— FIN —

² Véase Telser, “The Usefulness of Core Theory in Economics”, *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 8, No. 2, Spring 1994, pp. 151-164.