



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/17-NE/23
19/04/06

**DÉCIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/17)**

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos
Tarea No. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC

• **Actualización de las Decisiones:**

- Res A15-13 “Guía metodológica para los cálculos de los costos de los servicios aeroportuarios y de la navegación aérea en la región”.

(Nota de estudio presentada por Chile)

Introducción

1. La OACI ha establecido diversas normas sobre distintos aspectos de la actividad aeroportuaria, como también criterios y recomendaciones en el ámbito económico-financiero de los aeropuertos.

2. Entre éstos últimos existen los documentos OACI 9562 “Manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos”, el Documento OACI 9161 “Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de Navegación Aérea” y el Documento OACI 9082/7, Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea (que sustituye las políticas del anterior Declaraciones del Consejo a los Estados Contratantes sobre derechos por Uso de Aeropuertos y por servicios de Navegación Aérea).

3. Este Documento OACI 9082 ha incorporado en su séptima edición (2004), como reconocimiento a la nueva realidad de la operación aeroportuaria mundial, y especialmente latinoamericana y del Caribe, la existencia de operadores aeroportuarios privados, y la consideración de que el negocio aeroportuario debe lograr el financiamiento para el mejoramiento de la infraestructura, y además de obtener una rentabilidad de la inversión que permita retribuir apropiadamente a los inversionistas:

DOC 9082/7

“Bases de costos para fijar los derechos aeroportuarios

Numeral 22. El Consejo declara también que al determinar la base de costos para la imposición de derechos aeroportuarios, deberían aplicarse los siguientes principios:

- vii) Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de los gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos de carácter general y administrativos, etc.), a fin reobtener beneficios razonables sobre el activo a un nivel que permita conseguir condiciones favorables de financiamiento en los mercados de capital con el objeto de invertir en infraestructuras aeroportuarias nuevas y ampliadas y cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.”

4. Por otra parte, y basados en los criterios OACI, la CLAC ha emitido una serie de directrices entre las cuales se incluye la Resolución A15/13 “Guía Metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea de la región” (Nov 2002). Dado que su data es anterior a la última edición del DOC 9082, la Resolución en comento, debe ser necesariamente estudiada con el propósito de analizar si requiere una actualización.

Análisis y propuesta de Actualización de la Resolución A15/13

5. La Resolución A15/13 trata principalmente de dos materias distintas pero relacionadas entre sí, una se refiere específicamente a una Guía Metodológica para costear los servicios aeroportuarios que se prestan en los aeródromos, propuesta en la Resolución como punto N° 3 “PROPOSICION DE UN SISTEMA DE COSTOS AERONAUTICOS”, es decir se asocian los servicios prestados a los gastos e inversiones que se han efectuado para prestar dichos servicios, en otras palabras, el sistema propuesto permite al operador aeroportuario conocer cuanto le cuesta proporcionar cada servicio, por ejemplo: Servicio de Aterrizaje.

6. La segunda materia tratada en la Resolución en su punto N° 5 “PROPOSICION DE MATERIAS DE ESTUDIO PARA LA RECAUDACION DE TARIFAS” propone, en base a los costos determinados por la metodología propuesta en N° 3, una forma de fijar las tarifas por los servicios prestados, para lo cual define un Objetivo, Principios y Criterios y en su punto 5.3 introduce el Concepto de Meta de Recaudación.

7. Este concepto de Meta de Recaudación comprende la siguiente definición y consideraciones:

“Meta: Es una cantidad de recursos definidos por alcanzar, en la cual se consideran, aparte de los costos y las inversiones, el nivel de actividad que permita un funcionamiento y continuidad en las operaciones y la prestación de los servicios.

Consideraciones: Con el fin de determinar la meta de recaudación, la base para generar todos los cálculos posteriores es el nivel de actividad. Una vez definido el nivel de actividad que se prevea para el periodo en estudio, se podrá calcular los costos, ingresos e inversiones asociadas a este nivel de actividad.

Se deberá considerar también todos aquellos factores que de una u otra forma inciden el financiamiento del sistema. Dentro de los factores más relevantes se encuentran los siguientes:

- Análisis de las operaciones (nivel y tipo de actividad) por cada aeropuerto y aeródromo del sistema.
- Políticas de Inversión estatal, ya sea en nuevas capacidades o en proyectos de rentabilidad social, y su impacto en el sistema.
- El impacto que tendrán las concesiones a privados en los ingresos
- Se debe determinar también las fuentes más relevantes desde el punto de vista de los ingresos de operación.
- El costo de desarrollo que requiere el sistema aeronáutico durante el periodo en estudio.
- El costo de provisión de los servicios será determinante en el cálculo de la meta de recaudación, por cuanto ésta deberá equipararse a los costos totales del sistema.

8. Avanzando en la lectura de la Resolución A15/13, el punto N° 6 “PROPOSICION SISTEMA TARIFARIO”, propone en base a los antecedentes planteados: costos de los servicios y meta de recaudación, un sistema tarifario que plantea una estructura simple y uniforme para determinar las tarifas de los distintos servicios.

9. Retomando el tema que nos ocupa, resolver si la Resolución A15/13 requiere una modificación, producto de la actualización del Doc 9082, que incorpora la rentabilidad esperada de las inversiones por parte de los accionistas, y considerando que dentro de la Meta de Recaudación podría considerarse un nuevo concepto definido como “Rentabilidad esperada de la inversión”, expresado como un porcentaje respecto de la inversión efectuada por la totalidad de los accionistas, la Resolución en análisis, podría mantenerse vigente con una modificación mínima en sus consideraciones de Meta de Recaudación, sin alterar la metodología propuesta para determinar la tarifa de cada uno de los servicios.

10. En dicho orden de ideas, se propone incorporar en la Resolución A15/13, dentro de las Consideraciones del punto N° 5.3.2, a partir de la última viñeta, lo siguiente:

- Para aquellos aeródromos operados por organismos privados podrá incorporar dentro de la Meta de Recaudación, la rentabilidad esperada por los inversionistas.

11. Para mayor claridad de la incorporación de este concepto, debe agregarse también en el ejemplo de la página III.8.15, a continuación de la columna “Costo de Desarrollo”, una nueva columna en el primer cuadro, con el concepto **Rentabilidad esperada de la Inversión**, cuantificando este porcentaje de rentabilidad en términos monetarios y distribuirlo dentro de los servicios a tarificar.

12. Adicionalmente, cuando se decida actualizar dicha Resolución deberán considerarse además las siguientes modificaciones a la forma del documento:

CONSIDERANDO N° 9: Incluir Documento OACI 9082/7

6.7 Glosario de Términos

- h) Rentabilidad de la Inversión: Representa el porcentaje de rentabilidad acordado por los inversionistas, en relación a las inversiones efectuadas.

Medidas propuesta al Grupo de Expertos

13. Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información proporcionada en la presente Nota de Estudio.

14. Se invita a la reunión a analizar el contenido de la presente Nota de Estudio y a adoptar la decisión de recomendar la modificación de la Resolución A15/13 de la CLAC, en los términos planteados.