

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/30-NE/08  
17/01/13

**TRIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/30)**

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)

**Cuestión 2 del**  
**Orden del Día:**                    **Gestión aeroportuaria**

**Cuestión 2.2 del**  
**Orden del Día:**                    **Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria**

(Nota de estudio presentada por ACI-LAC)

**MANUAL DE ACI SOBRE REGULACIÓN ECONÓMICA AEROPORTUARIA**

**1.                    Introducción**

1.1                    A finales de 1990, la privatización de aeropuertos en la región de América Latina y el Caribe tomó un gran impulso por distintas razones. La participación de capitales privados en la operación de aeropuertos transformó la gestión aeroportuaria. Este hecho refleja hoy día que los aeropuertos presentan modelos de administración muy heterogéneos, con estructuras de propiedad que van desde aeropuertos totalmente propiedad de los Estados, pasando por privatizaciones parciales hasta privatizaciones completas.

1.2                    Según ACI, un total de 138 aeropuertos en nuestra región tienen participación privada en su propiedad y/o gestión. Esto representa aproximadamente un 60% de la membresía de ACI-LAC. Cabe destacar que Brasil, siendo el mayor mercado de transporte aéreo en la región, en el 2012 dio pasos significativos en la dirección de la privatización de aeropuertos, lo que hace suponer que el nivel de privatización aumentará en los próximos años.

1.3                    Existe una tendencia generalizada a nivel global y regional a que los aeropuertos, incluyendo aquellos que son propiedad total del Estado, se administren con una orientación comercial. Preocupación sobre el poder de mercado que tienen algunos aeropuertos ha llevado a varios países a regular el desempeño económico de los aeropuertos, particularmente los temas relacionados a tarifas y calidad de servicio.

1.4                    No existe teoría única de cuando una industria o sector económico debe ser regulado. Aún no hay una posición uniforme de la justificación de la regulación.

1.5 En forma generalizada se indica que la regulación económica sólo es necesaria cuando hay limitada o no existe competición. Los aeropuertos que efectivamente enfrentan competición no estarán en la posición de establecer tarifas excesivas o brindar servicios de baja calidad. Aún los aeropuertos que tienen poder de mercado tal vez no buscarán explotar (aún en forma parcial) este poder por temor a una respuesta del competidor. Por esta razón, no todos los aeropuertos son regulados. Como referencia en el Reino Unido, sólo 3 de los 24 aeropuertos con tráfico superior a los 500,000 pax por año son regulados.

1.6 La posición de ACI sobre el tema de regulación indica: “la regulación, si se desea establecer, debería apuntar a promover el funcionamiento del mercado de manera eficiente, competitivo y no discriminatorio. La regulación no debería afectar los derechos de propiedad de los operadores aeroportuarios y debería procurar cubrir las necesidades operativas de los aeropuertos. Cuando la competición de aerolíneas es amenazada, la acción de los gobiernos debería ser considerada para mantener el nivel de competición en un nivel aceptable”.

1.7 En una economía globalizada dependiente de una regulación menos intrusiva, debe evaluarse muy cuidadosamente cualquier iniciativa por regulación o por ampliar el marco regulatorio. La regulación debe apuntar a promover la eficiencia y el funcionamiento competitivo del mercado.

## **2. Manual ACI sobre Regulación Económica de Aeropuertos**

2.1 ACI adelanta esfuerzos en un Manual de Regulación Económica de Aeropuertos que sea una herramienta de apoyo para aeropuertos sobre los principios económicos, los distintos modelos de regulación, sus implicaciones. Se espera que ayude a los Aeropuertos a presentar ante los reguladores y autoridades los modelos, implicaciones y experiencias de la regulación económica de aeropuertos. El manual estará disponible para mediados del año 2013.

2.2. El manual servirá como herramienta de referencia no sólo de los conceptos teóricos, sino de la parte pragmática de la regulación económica de los aeropuertos. En ACI-LAC consideramos que el manual será una oportunidad para presentar las experiencias de la regulación, además de presentar los casos de éxitos, las experiencias que no funcionaron y las experiencias que presentan oportunidades de mejora.

2.3 El Manual ACI sobre Regulación Económica de Aeropuertos incluirá temas como:

- A. Conceptos sobre la Regulación Económica
  - a. Definición
  - b. Orígenes
  - c. Justificación
  - d. Necesidad de la Regulación
  - e. Poder de Mercado de los Aeropuertos
  - f. Regulación Económica y Propiedad de Aeropuertos
  - g. Costos
- B. Modelos de Regulación Económica de Aeropuertos
  - a. Modelos de regulación estricta
  - b. Modelos de regulación ligera
- C. Principios de la Regulación Económica de Aeropuertos
  - a. Definición de tarifas
  - b. Caja Única (single till) vs Caja Doble (dual till)
  - c. Definición de la base de activos para la tasa de retorno
  - d. Servicio de Calidad
  - e. Formato regulatorio

#### D. Experiencias de Regulación Económica de Aeropuertos

- a. Europa
- b. Oceanía
- c. India
- d. México y Brasil
- e. Estados Unidos de Norteamérica y Canadá

2.4 ACI y ACI-LAC organizan para mediados de año la Conferencia ACI sobre Regulación Económica de Aeropuertos en América Latina y el Caribe. Este evento tiene como objetivo congregar a los distintos actores de la industria de la aviación interesados en discutir distintos aspectos sobre el tema de regulación económica de Aeropuertos y que permitan establecer e intercambiar puntos de vista que los distintos actores tienen sobre el tema de regulación aeroportuaria. Este evento será una valiosa fuente de información para el trabajo que adelanta la CLAC en el tema del manual regulatorio.

### 3. Conclusiones

3.1 ACI-LAC, como única organización regional que agrupa a los operadores aeroportuarios, ha participado en los últimos años en el desarrollo de la macro tarea de la Gestión Aeroportuaria que se ha establecido al Grupo Focal del GEPEJTA. Reconocemos el esfuerzo de la CLAC en la búsqueda de mecanismos que fortalezcan la industria de la aviación, y en particular el sector aeroportuario, por ello ACI-LAC ofrece como aporte al trabajo de la CLAC el Manual ACI sobre Regulación Económica de Aeropuertos.

3.2 Como organización líder de la industria aeroportuaria en la región, ACI-LAC se enorgullece de facilitar procesos de cooperación donde cada actor pueda contribuir al fortalecimiento de la industria de la aviación en su conjunto. En virtud de ello ACI-LAC invita a la CLAC a participar como Organización Auspiciante de la Conferencia ACI sobre Regulación Económica de Aeropuertos en América Latina y el Caribe a realizarse a mediados del año 2013.

### 4. Medidas propuestas al Grupo de Expertos

4.1 La importancia de buscar mecanismos que permitan la excelencia de la gestión aeroportuaria es un objetivo común de ACI-LAC y la CLAC, por ende se demanda un esfuerzo conjunto en la tarea de un Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria. Por lo tanto la CLAC es invitada a:

- a) Tomar como un documento base el Manual ACI sobre Regulación Económica de Aeropuertos para el desarrollo del documento que persigue desarrollar el grupo de trabajo del GEPEJTA.
- b) Participar como Organización Auspiciante de la Conferencia ACI sobre Regulación Económica de Aeropuertos en América Latina y el Caribe a realizarse a mediados del año 2013.