

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA-42/NE/15
18/03/19

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión Aeroportuaria

**Cuestión 2.2 del
Orden del Día:**

Recomendaciones de la OACI sobre la regulación económica de los aeropuertos (supervisión económica) y la propuesta en construcción para la quinta ronda de concesiones y para la Infraero, en que se pretende incorporar tales recomendaciones.

Antecedentes

1. A partir de la cuarta ronda de concesiones de aeropuertos en Brasil (2017), ANAC inició un proceso de convergencia de la regulación económica a las recomendaciones de la OACI y a las prácticas de regulación ampliamente difundidas a nivel internacional - en particular en lo que se refiere a los conceptos de consultation with users y constructive engagement.

2. Esta Nota de Estudio presenta brevemente las principales recomendaciones de la OACI sobre la regulación económica de los aeropuertos (supervisión económica) y la propuesta en construcción para la quinta ronda de concesiones y para la Infraero, en que se pretende incorporar tales recomendaciones.

Análisis de la propuesta presentada

Recomendaciones de la OACI

3. La OACI establece una serie de recomendaciones relacionadas con la economía de los aeropuertos y algunas de ellas tienen implicaciones importantes en la elección de un marco de regulación económica por los reguladores.

4. En ese sentido, el documento principal que ofrece orientación a los países miembros sobre políticas de fijación de tarifas es el Doc. 9082 – ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. Uno de los puntos más importantes del documento es la mención de los

cuatro principios fundamentales para el establecimiento de precios de la infraestructura: no - discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios.

5. También es importante hacer mención al Doc 9562 - Airport Economics Manual. Este documento - sujeto a las políticas establecidas por el Doc. 9082 – explota en más detalle las recomendaciones de la OACI sobre las políticas de tarifas y las posibles formas de regulación económica de los aeropuertos (supervisión económica).
Propuesta apoyada

6. Con el análisis de la legislación y de los contratos de las primeras rondas de concesión (2011 - 2014), es posible evidenciar que la regulación económica en Brasil estaba siguiendo sólo dos de los cuatro principios fundamentales de la OACI de establecimiento de precios de infraestructura: no - discriminación y transparencia. Sin embargo, lo mismo no puede decirse para los otros dos principios: relación con los costos y consulta con los usuarios.

7. Los contratos de la última ronda de concesiones se aproximan del principio de consulta con los usuarios al requerir que las concesionarias consulten sus usuarios con relación a diversos aspectos relevantes de la gestión aeroportuaria. Sin embargo, las negociaciones resultantes de las consultas tienen un alcance limitado, ya que muchos parámetros fueron preestablecidos contractualmente y, cuando hay previsión de revisión periódica, se la está a cargo de la ANAC.

8. La revisión de la regulación propuesta para Infraero y el proyecto de contrato de la nueva ronda de concesiones introducen el mecanismo de propuesta apoyada, por lo cual se desea hacer más efectivo el principio de consulta con los usuarios y ampliar su alcance. En resumen, el operador del aeropuerto podrá, de acuerdo con las líneas aéreas, presentar propuestas para alterar las restricciones regulatorias sobre las tarifas y, en el caso de las concesiones, también para establecer parámetros de calidad de servicio, que actualmente sólo pueden ser revisados de forma unilateral por la Agencia a través de las “Revisiones de los Parámetros de Concesión – RPC”.

9. El mecanismo permite que las negociaciones puedan alcanzar a todos los aspectos relevantes de la fijación de precios de los servicios aeroportuarios pagados a través de tarifas. Por lo tanto, elimina restricciones sobre la definición de tarifas de manera que refleje mejor los costos en el tiempo, de acuerdo con el principio de los costos relativos.

10. Además, la flexibilización propuesta también favorece la capacidad para el mercado innovar. En los contratos a largo plazo - por lo general incompletos - es natural que muchos factores no sean totalmente previsibles, por lo que un reglamento prescriptivo puede inhibir la innovación a través del tiempo - por ejemplo, la diferenciación de servicios para mercados cada vez más dinámicos de empresas áreas low cost, sector aún muy incipiente en Brasil.

11. Para ser implementada, la Propuesta Apoyada deberá ser aprobada por la ANAC, que considerará las mejores prácticas en términos de tarifas, de inversión y de calidad del servicio en los aeropuertos y los intereses de los usuarios finales. Importante señalar que, aunque las compañías aéreas estén en una posición que representaría los intereses de los pasajeros, una vez que desean un buen suministro de infraestructura para prestación de servicios aéreos con el menor coste posible, (reduciendo los costes que componen el precio final de los billetes aéreos), es responsabilidad del regulador aprobar o rechazar la Propuesta Apoyada. Esto limita las situaciones en que los intereses de las compañías aéreas nos estén alineado con de los pasajeros.

12. También se contempla la posibilidad del regulador mediar para ayudar en los acuerdos o incluso decidir con base en las negociaciones, considerando los puntos de convergencia y divergencia. Por lo tanto, la intervención reguladora se convierte en residual, concentrada en situaciones que no se logra resolver por soluciones de mercado.

Conclusión

13. La propuesta prevé la posibilidad de acuerdos directos entre los aeropuertos y sus usuarios, especialmente las compañías aéreas, sobre los parámetros de gestión de aeropuertos que en Brasil son establecidos previamente por el regulador de manera prescriptiva en normas o en contratos de concesión, lo que restringe la posibilidad de soluciones de mercado que, en muchos casos, son más eficientes que las soluciones reguladoras.

Medidas propuestas al grupo de expertos

14. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:
- a) Tomar nota de la información presentada.