



**Cuestión 2A**  
**De la Agenda:**

**Competitividad**

**REGULACIÓN DE AEROPUERTOS Y ANSP**

(Presentado por IATA)

**RESUMEN**

*El documento 9082 de la OACI establece los principios clave para la recuperación de costos de las instalaciones y servicios aeroportuarios y de navegación aérea a través de cargos. En este documento de trabajo, que se examinará en la RAAC/18, se destaca la importancia de que los Estados se adhieran a estos principios y a la necesidad de una regulación efectiva, particularmente en las circunstancias donde:*

- *El regulador es independiente del Estado.*
- *El regulador tiene el mandato de proteger a los usuarios/consumidores.*
- *El regulador tiene poderes para normar todos los aspectos de una empresa regulada, incluido precios, calidad, inversiones y el resto de las actividades reguladas. El regulador puede investigar y sancionar a las empresas reguladas.*
- *El regulador cuenta con suficiente personal (en cantidad y competencia).*

*Además, las decisiones regulatorias deberían ser sujetas a apelación o impugnación legal. Los Estados deberían evitar predeterminar elementos de infraestructura o cargos en los acuerdos de privatización o concesión que vayan en una dirección distinta a las políticas de la OACI.*

**Referencias:**

- *Doc9082 - Políticas de la OACI sobre las tasas por servicios aeroportuarios y de navegación aérea*
- *Balance Concessions for the Airport Industry. Deloitte & IATA*  
[balanced-concession-for-the-airport-industry.pdf](https://www.iata.org/contentassets/fa95ede4dee24322939d396382f2f82d/airport-ownership-regulation-booklet.pdf)
- *Airport ownership and regulation*  
<https://www.iata.org/contentassets/fa95ede4dee24322939d396382f2f82d/airport-ownership-regulation-booklet.pdf>

**Objetivos estratégicos de la OACI:**

A: Competitividad  
D: Gobernabilidad

**1 Introducción**

1.1 Establecer un regulador independiente.

1.1.1 Para cumplir con sus responsabilidades de supervisión económica en virtud de la sección 1.5.2 del Documento 9082 de la OACI<sup>1</sup>, los Estados deben establecer un marco regulatorio económico sólido, independiente, equilibrado y eficaz para los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. Este marco es esencial para proteger a los usuarios de posibles abusos de posición dominante en el mercado y para garantizar tarifas basadas en costos.

1.1.2 El regulador debe ser independiente del Estado, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea tanto desde el punto de vista organizacional como financiero.

1.1.3 El regulador debiese contar con recursos financieros y humanos suficientes para desempeñar sus funciones de manera efectiva.

1.1.4 El regulador debe tener la autoridad para intervenir según sea necesario en el cumplimiento de su mandato, incluyendo la fijación de cargos y estándares de calidad del servicio, inversiones y la eficiencia operativa. Los acuerdos de concesión no deben limitar la capacidad del regulador para cumplir su mandato.

1.1.5. El regulador debe tener alcance y poder exigir ajustes respecto a la calidad del servicio, al cumplimiento de los compromisos de inversiones, gastos operativos eficientes y tener la facultad de establecer cargos.

1.2 Garantizar que se respeten las políticas de la OACI.

1.2.1 En el Doc. 9082 de la OACI se establecen los principios fundamentales para la recuperación de costos mediante cargos, incluyendo; No discriminación, Relación de los derechos con los costos, Transparencia, y Consulta con los usuarios. Los Estados deben incorporar estos cuatro principios clave de tarificación en su legislación, reglamento o políticas nacionales para garantizar el cumplimiento por parte de los operadores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea.

1.2.2 La adhesión a las políticas de la OACI es esencial para prevenir comportamientos anticompetitivos y garantizar una recuperación de costos justa, transparente y equitativa. (s) y/o comportamientos monopolísticos en los aeropuertos.

1.2.3 Los acuerdos de concesión, especialmente en América Latina, han mostrado incoherencias con las políticas de la OACI, entre ellas se pueden mencionar:

- i. Cargos predeterminados sin consulta, o sin relación con los costos y la eficiencia. Inversiones predeterminadas o niveles de calidad de servicio sin una consulta adecuada y con falta de transparencia. Esto incluye, en particular, procesos de consulta en los que el contrato de concesión prescribe el resultado, lo que los hace ineficaces.

---

<sup>1</sup> La sección 1.5.2 del Documento 9082 de la OACI establece los siguientes objetivos de política pública:

- a) reducir al mínimo el riesgo de que los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea incurran en prácticas anticompetitivas o abusen de cualquier posición dominante que puedan tener;
- b) garantizar la relación con los costos, la no discriminación, la transparencia y la consulta en la aplicación y fijación de cargos;
- c) asegurarse de que las inversiones satisfacen la demanda actual y futura de manera rentable;
- d) promover la prestación eficiente de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea; y
- e) proteger los intereses de los pasajeros y otros usuarios finales".

- ii. Subsidios cruzados. Si bien la principal preocupación son los casos en que las compañías aéreas internacionales se ven obligadas a pagar tasas más elevadas en los aeropuertos con tráfico internacional para subvencionar los aeropuertos nacionales, las compañías aéreas internacionales tampoco quieren subvencionar aeropuertos en los que no prestan servicios.
- iii. Cargos de concesión excesivos. Las políticas de la OACI se oponen explícitamente a cobrar a las líneas aéreas únicamente por el derecho de entrada, salida o tránsito a través de un país. Si bien los gobiernos pueden tratar de recuperar las inversiones en infraestructura mediante cargos de concesión cobrados a los operadores de aeropuertos, los acuerdos en los que se pagan importantes cargos de concesión por adelantado al Estado y luego se transfieren a las líneas aéreas mediante cargos podrían considerarse una forma de imponer indirectamente esos derechos a las líneas aéreas.

1.3 Adaptar la regulación según sea necesario en función del poder de mercado.

1.3.1 Cualquier decisión relacionada con la separación del regulador de los operadores, así como las decisiones relativas a la gestión pública o privada de los aeropuertos y/o ANSP, debe ser previamente presentadas por los Estados, para ser discutidas y consultadas con la industria. Esto incluye una discusión sobre el nivel de regulación aplicada a los diferentes aeropuertos.

1.3.2 Si bien las políticas de la OACI permiten muchas formas de supervisión económica, y la IATA no aboga por regulaciones rígidas, las regulaciones deben ser proporcionales al nivel de poder de mercado del proveedor de servicios. Debe existir un mecanismo para revisar periódicamente la idoneidad del nivel de regulación.

1.3.3 La forma de propiedad puede influir en el tipo de regulación económica requerida. Por lo tanto, los cambios en el marco regulatorio debido a un cambio en la propiedad deben consultarse con las aerolíneas que se ven directamente afectadas por ello.

1.3.4 La IATA ha publicado, en colaboración con Deloitte, orientaciones sobre la propiedad y la regulación de los aeropuertos, así como sobre las concesiones aeroportuarias. Invitamos a los Estados a revisar estos documentos y a involucrar a la IATA en el desarrollo de estas políticas.

## 2 **Discusión**

2.1 Como ya se ha señalado, una regulación sólida e independiente es fundamental para garantizar que los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea funcionen de manera eficiente y garanticen la competitividad de los Estados. Las discusiones con las partes interesadas y las asociaciones de aerolíneas pueden facilitar el éxito del proceso. Es importante revisar periódicamente el marco para una regulación efectiva. La IATA tiene una amplia experiencia en este campo para ayudar a los Estados. Dentro de los elementos a considerar se puede mencionar:

2.1.1 El equipo de la IATA colabora cada año con más de ochenta Estados o con sus proveedores de infraestructuras en cuestiones relacionadas con los cargos.

2.1.2 La IATA puede compartir conocimientos sobre sistemas en muchos países del mundo y es reconocida como experta en la materia. La mayoría de los expertos en regulación sólo tienen conocimientos de ciertas regiones o un conocimiento global a nivel teórico, mientras que la IATA tiene una importante especialización dada por la relación estrecha con los Estados.

2.1.3 En muchos casos, la IATA lleva a cabo revisiones detalladas del diseño de la infraestructura y la evaluación financiera de las propuestas de los proveedores, algo sin precedentes en ninguna organización a nivel mundial.

2.1.4. Hay muchos casos de éxito que compartir como resultado de la participación y gestiones de IATA en relación con la consulta de los aeropuertos y los ANSP, y los procesos regulatorios, así como la forma de planear e implementar cambios en la propiedad de la infraestructura.

### **3 Acciones para la reunión**

3.1 Se invita a los participantes en RAAC/18 a:

- a) Promover la adhesión a los principios de definición de cargos de la OACI por parte de los Estados, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.
- b) Promover la separación de las actividades regulatorias y operacionales de los Estados.
- c) Promover la regulación económica independiente.
- d) Promover la inclusión de los diferentes actores de la industria al evaluar cualquier cambio en la regulación de los proveedores de infraestructura debido a un cambio en la propiedad o de concesiones; y
- e) Asegurar que la Autoridad Nacional de Aviación del Estado o el regulador asignado supervise adecuadamente estos procesos e intervenga para evitar un abuso de posición dominante/poder monopólico y/o el incumplimiento de los principios de definición de cargos de la OACI.

-FIN-