

aviasolutions
A GE Capital Aviation Services Partner



Desarrollo de política aeronáutica nacional para México

Regulación Económica de Aeropuertos
Presentación sobre la experiencia internacional

18 al 29 de octubre de 2010



- La regulación económica de los aeropuertos australianos ha evolucionado desde su privatización:
 - En 1997 y 1998 se vendieron locaciones en 17 de los principales aeropuertos.
 - Se impusieron topes de precio, aunque desde entonces se reemplazó con un monitoreo de precios en los cinco principales aeropuertos del país.
 - La regulación de caja dual permite que los operadores de los aeropuertos retengan los beneficios del crecimiento de los ingresos no aeronáuticos.

Puntos clave del enfoque regulatorio australiano

- *La regulación puede evolucionar para reflejar cambios en el mercado:*
 - El sistema de regulación económica actual es más liberal (regulación de ayuda) y condicional a que los aeropuertos mantengan un enfoque transparente y constructivo con los usuarios de las aerolíneas.
- *El enfoque de la regulación en Australia está en las medidas de salida, y no en las medidas de entrada:*
 - Las necesidades de los clientes de los aeropuertos es una prioridad definida de la regulación económica.
 - El énfasis regulatorio se ha trasladado de las entradas (topes de precio) a las salidas (calidad de servicio y asesoramiento).
- *El grado de la regulación económica refleja el poder del mercado y el nivel de competencia:*
 - Control de precios se retiró y sólo los aeropuertos más grandes están sujetos a un monitoreo de precio y calidad.
 - Si no hay evidencia del poder de mercado o un alto nivel de competencia, la intervención regulatoria puede desvirtuar el mercado.
- *Las restricciones en cuanto al dominio se han mantenido:*
 - Restricciones en cuanto al dominio de múltiples arrendamientos en aeropuertos, límites en participaciones societarias cruzadas con ciertos pares de aeropuertos.
- *La regulación es independiente del gobierno:*
 - La política regulatoria es desarrollada por una agencia independiente (la Comisión de Productividad) e implementada por un regulador independiente (la ACCC).

- La mayoría de los aeropuertos de Estados Unidos pertenecen y son operados por municipalidades, sin el nivel de inversión privada que se observa en otros lugares:
 - La inversión en capital es limitada debido a la gran cantidad de restricciones sobre los usos de los ingresos de los aeropuertos.
 - Los Aeropuertos en cambio cuentan con una combinación de concesiones federales y bonos exentos de impuestos para aumentar el capital.
 - Los acuerdos a largo plazo de los usuarios de las aerolíneas (arrendamientos de las puertas de embarque y los derechos de veto de los gastos de capital) han restringido el desarrollo de los aeropuertos.
 - La FAA permite que los aeropuertos recauden capital independientemente de las aerolíneas a través de Cargos por Uso de las Instalaciones por parte de los Pasajeros (PFC).

Política económica:

- No existe un control explícito en las tarifas y cargos de los aeropuertos, pero en la práctica las tarifas de los aeropuertos son muy controladas (implícitamente).
 - Lugares de financiamiento son un tope efectivo en las tarifas al unir los ingresos con los costos operativos y los gastos de capital.
 - Los PFC deben estar unidos directamente a proyectos de capital específicos y tienen un tope de \$4,50 por pasajero.
 - La legislación se asegura de que las aerolíneas beneficiadas tengan un veto en los incrementos de tarifas y cargos de los aeropuertos, lo cual se puede ver como un impedimento para la competencia.
- El Programa Piloto de Privatización de Aeropuertos ofrece un número limitado de aeropuertos exentos de las restricciones financieras en los usos de los ingresos. Los aeropuertos de San Juan y Nueva Orleans se han embarcado en un proceso que los puede llevar a la privatización.

Estructura regulatoria:

- *El financiamiento de los aeropuertos y los cargos para el usuario en Estados Unidos son inusuales:*
 - La regulación económica en los aeropuertos de Estados Unidos es casi única y restringe efectivamente el uso de capital privado. No se considera que sea un enfoque regulatorio progresista o con vista al futuro.
 - El enfoque de Estados Unidos demuestra que es posible implementar una estructura más enfocada en los usuarios de las aerolíneas.

Adecuado para la regulación con propósito:

- Los ejemplos demuestran que es posible cambiar exitosamente el énfasis de la regulación de un control explícito de precios a un proceso más enfocado en lo consultivo y lo comercial.

Objetivos y criterios claros para la regulación:

- Las salidas, como la calidad del servicio, las compras en las aerolíneas y la capacidad de inversión, en vez de las entradas (topes de precio) están pasando a ser más comunes.
- La posibilidad de adoptar una estructura regulatoria nivelada que se base en diferentes niveles del poder de mercado y la competencia.

Revisión de las restricciones en cuanto al dominio:

- Los grupos de aeropuertos regionales privatizados en México restringen potencialmente el desarrollo de competencias entre aeropuertos.
- El dominio más diverso en el sistema de aeropuertos mexicano, por ejemplo con nuevos aeropuertos, puede abrir la puerta a un enfoque regulatorio más liberal.

Naturaleza del regulador:

- La política regulatoria es típicamente desarrollada por una agencia independiente y aplicada por un regulador independiente.
- El hecho de establecer un regulador independiente debería ayudar a la transparencia y asegurar que las decisiones provean resultados a largo plazo sostenibles, libres de intervenciones políticas de corto plazo.

Estructura regulatoria:

- La regulación futura puede tomar una cuenta más explícita de los usuarios de las aerolíneas como el modelo de Estados Unidos.
- También pueden considerarse otros enfoques de financiación, como PFC, AIP o la financiación de bonos exentos de impuestos.