Concesión de Infraestructura Aeroportuaria

Modelo de regulación económica en Brasil

Índice

- Fundamentos Económicos de la Concesión
- Objeto de regulación económica
- El equilibrio contractual
- Regulación tarifaria
- Regulación de actividad “non tarifaria”
- Desregulación y User Consultation

MAPA DE CONCESIONES

De 2011 a 2022

- 7 concession rounds
- 59 Aeropuertos concedidos
- 95% transporte de pasajeros
- 99% transporte de mercancias/cargo

Airport block concession – a partir de 5º round
01 contrato para cada grupo de aeropuertos

Proceso de concesión de infraestructura
Estudios de Viabilidad Técnica, Económico y Ambiental

EVTEA

Oferta mínima de subasta/auction

+

Inversiones esperadas

Los EVTEA no vinculan a la ANAC ni a la futura concesionaria (es decir, no crean obligaciones entre las partes)

Premisas del Aviso de Licitación

Ganador de la subasta/auction
= oferta más alta (bid)

EVTEAS
NÃO VINCULANTES

1.32. Se realizaron y obtenidos con el exclusivo propósito de fijar el precio de la Concesión, sin carácter vinculante alguno que haga responsable a la Autoridad Concedente frente a los Postores o frente al futuro Concesionario.

1.33. Los Postores son responsables del análisis directo de las condiciones de los respectivos Complejos Aeroportuarios que forman parte de los Bloques y de todos los datos e información sobre la explotación de la Concesión, así como del examen de todas las instrucciones, condiciones, requisitos, leyes, decretos. , normas, especificaciones y reglamentos aplicables a la Subasta y Concesión, debiendo asumir sus respectivos costos y gastos, incluso en lo que respecta a la realización de estudios, investigaciones, reconocimientos, proyectos e inversiones.

Plan de negocios del concesionario
NO CONOCIDO POR ANAC
NO VINCULANTE

4.28. El Postor no podrá presentar**, ni junto a la propuesta económica ni en cualquier otra etapa del proceso de licitación, su plan de negocios**, so pena de inhabilitación y aplicación de multa equivalente al valor de la Garantía de Propuesta, con su consiguiente ejecución.

Disposiciones Contractuales Basicas

Aportación/Pago Inicial y Variable
(concession fees)

Modelo de regulación tarifaria / não tarifária

Asignación y gestión de riesgos
(risk allocation)

Inversiones y Calidad de Servicios

Objeto de Regulación Económica

Fuentes de ingresos

Tasas iniciales =
Tasas cobradas por el operador anterior

Tasas Aeroportuárias

- Embarque
- Conexion
- Aterrizaje
- Permanencia/estadia
- Almacenamiento Cargo Internacionale

Price Cap or Revenue Cap Regulation

Ingresos complementares

- Arrendamiento de Área
- Comercial
- aeronauticos
- Prestación de servicios

Garantizar el acceso a terceros
- **Ensure Competition** (Handling operations)
- **Frenar el abuso de poder de mercado**

Fallback Regulation

Accesibilidad

Regulação de Acesso

Equilibrio Económico-Financiero Contractual

Equilibrio económico-financiero pactado en la firma del contrato

Equilíbrio vinculado al mantenimiento de las condiciones acordadas contractualmente

No hay revisiones ordinarias, sólo aplican ajustes tarifarios anuales

MODELO NON COST BASED

- **Matriz de riesgos**
- **Derechos y obrigaciones**

6.1 Siempre que se cumplan las condiciones del Contrato y se respete la asignación de riesgos establecida en el mismo, se considera mantenido su equilibrio económico-financiero.

6.2. El equilibrio económico-financiero del contrato se preservará mediante mecanismos de reajuste y revisión.

Revisión Extraordinaria

Objetivo de restablecer el equilibrio:

mantener la concesión económicamente "neutra" en relación al evento (riesgos)

Incremento/Reducción:

- los derechos de concesión (concession fee)
- Plazo de Concesión
- Valores das tarifas

https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/arquivos/DocumentodeOrientao.pdf

Riesgos y Equilibrio del Contrato

Riesgos de la Autoridad Concedente

- Nuevos requisitos para los procedimientos de seguridad.
- Nuevas inversiones
- Ocurrencia de hechos de fuerza mayor o circunstancias fortuitas (ex pandemia Covid)
- Responsabilidad/ costos ambientales desconocidos
- Cambio en la legislación fiscal.
- Cambio en las reglas tarifarias
- Existencia de sitio arqueológico
- Retrasos en la liberación de áreas del sitio

Exaustivo!!

Riesgos del Concesionario

- Riesgo de demanda
- Aumentos de precios de insumos
- Estimación incorrecta del coste de las inversiones.
- Adecuación de activos e infraestructura
- Riesgos monetarios (tipo de cambio, tasa de interés, financiamiento)
- Cualesquiera otros riesgos no expresamente atribuidos a la Autoridad Concedente

No se permiten aumentos de tarifas

Exemplificativo!!

Objeto de Regulación Económica
Tasas Aeroportuarias

Inflación (+/-) Productividad Setor (+/-) Calidad de Servicios

Do Ajuste Tarifario Anual

$P_t = A_t + B_t$

Para t=2, tem-se que $A_t = P_{t-1} \times (IPCA_t/IPCA_{t-1}) \times (1-X_t)$ e $B_t = A_t \times (-Q_t)$

Para t>2, tem-se que $A_t = A_{t-1} \times (IPCA_t/IPCA_{t-1}) \times (1-X_t)$ e $B_t = A_t \times (-Q_t)$

onde:

P_t corresponde às Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas;

A_t é o componente que incorpora o índice de inflação e os efeitos do fator X;

B_t é o componente que incorpora os efeitos do fator Q;

$IPCA_t$ é o índice referente ao IPCA do mês anterior ao reajuste; **(índice de inflación)**

X_t é o fator de produtividade a ser definido, nos termos do Contrato, conforme metodologia a ser estabelecida em regulamento da ANAC, previamente submetida à discussão pública;

Q_t é o fator de qualidade dos serviços, conforme disposto no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária.

6.6. El Factor X podrá afectar positiva o negativamente el resultado del ajuste anual dependiendo de la evolución de variables asociadas a la productividad y eficiencia de la industria aeroportuaria y/o del Aeropuerto.

6.7. La determinación de la metodología para calcular el factor X debe guiarse por las ganancias de productividad observadas y potenciales de la industria aeroportuaria relevante y/o del Aeropuerto.

6.12. El factor Q podrá afectar positiva o negativamente el resultado del ajuste anual dependiendo del desempeño que presente el Concesionario en materia de calidad del servicio.

Objeto de Regulación Económica
Ingresos “no tarifários” o Complementares

Actividades comerciales generales

Contractos libremente acordada entre las partes (retail, food&Beverage, parking, hotel, etc)

Áreas e Actividades Operativas / operational

Contractos libremente acordada entre las partes (Handling, back office, fuel, etc)

Acceso garantizado para proveedores de servicios auxiliares, salvo falta de capacidad

Ensure Competition

Criterios de fijación de precios objetivos, no discriminatorios y no abusivos

Consulta a los usuarios sobre propuestas de aumento de precios

Consulta de usuário
User Consultation

Obligatorio para contratos recientes (desde 2017)

El intercambio de información – aeropuerto x usuarios

En caso de conflicto, la ANAC podrá componer administrativamente

Consulta a Usuários / User Consultation
Fundamentos

Incorporar a los contratos de concesión una práctica internacional, extendida en los países que tienen un mercado de transporte aéreo desarrollado.

Referencias

- Doc 9082 (ICAO)
  - Recomienda que los Estados miembros establezcan un proceso de consulta periódica de los proveedores de infraestructuras aeroportuarias con sus usuarios
- European Directive 2009/12/EC
  - Aeropuertos con movimientos superiores a 5 millones de pasajeros/año.

UK-CAA: Condução rigorosa de consultas para Heathrow e Gatwick

Documento ANAC – "Aspectos de Regulação Econômica" (https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/arquivos/consultasobreaspectosderegulaoeconmica.pdf)

Normas de consulta a usuários incorporadas a los contratos de concesión

4º round concesiones - 2017

Ingresos non tarifários (operativos)

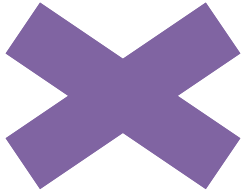
5º round concesiones - 2019

Ingresos non tarifários (operativos)
+
Ingresos tarifários (non regulados)
[aeropuertos pequeños]

Consulta a Usuarios / User Consultation
Experiencia ANAC

Expectativa

- **Incentivar el intercambio de información aeropuerto x usuarios**
- **Promover una mejor relación con los costos (cost related – DOC 9082)**
- **Mitigación de ineficiências en el uso de infraestructura**
- **Redistribución de los ingresos tarifarios entre actividades**



Realidad

- **Desregulación tarifaria = libertad tarifaria**
- **Baja participación de los usuarios en las consultas públicas**
- **Documentos de consulta con poca información**
- **Aerolíneas + Aeropuertos >> traspaso de costos a tasas de embarque (pax)**
- **Intentos de crear nuevos cargos non relacionados con los servicios reales**

El trabajo de ANAC ha sido muy importante a la hora de crear una cultura de "consulta" en el sector. Sin embargo, aún nos queda un largo camino por recorrer.

Gracias!!!

Viviane Franco Moser
Gerência de Regulação Econômica
Agência Nacional de Aviação Civil
viviane.franco@anac.gov.br