



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A17-NE/06
17/10/06

XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006)

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Factores a considerar en la concesión de aeropuertos.
Tarea Nro. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. Durante la Décima séptima reunión del GEPEJTA (La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006), al analizar el tema de “seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos” la Secretaría presentó una Nota que incluía el análisis de la encuesta sobre el seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos, debidamente actualizada. En este sentido, se exhortó a los Expertos para que den a conocer la situación actual de las concesiones en sus respectivos Estados, la incidencia en la calidad de los servicios, infraestructura, costos, tasas, etc.

2. A continuación, el Experto de Chile presentó una Nota de estudio en la que propuso modificaciones para actualizar la Resolución A15-13 sobre “Guía metodológica para los cálculos de los costos de los servicios aeroportuarios y de la navegación aérea en la región”. Asimismo, el Experto de Venezuela presentó una Nota informativa con comentarios de su Administración respecto a la citada Resolución y su implementación.

3. Seguidamente, la Secretaría presentó una Nota de Estudio señalando la necesidad de buscar soluciones coordinadas para lograr un sistema aeroportuario regional más competitivo e impulsar el desarrollo del “Manual Regulatorio de Gestión Aeroportuaria” en los Estados, sobre la base de lo acordado durante el Segundo Coloquio Regional de Transporte Aéreo (Cartagena, Colombia, 20 al 22

septiembre 2005), el mismo que sería elaborado en forma conjunta entre CLAC, IATA, ALTA y ACI/LAC, considerando el nuevo escenario de Gestión Aeroportuaria así como la actualización de las decisiones de la CLAC en esta materia.

4. Durante el debate, el Representante de IATA expresó el interés de trabajar conjuntamente en la actualización de las Resoluciones señaladas. Manifestó que estudiarán los documentos y presentarían una propuesta de modificación. Asimismo, señaló su preocupación respecto al Capítulo 6 de la Metodología de costos, pues éste no se alineaba con las Recomendaciones de la OACI. Por último, añadió que seguirían trabajando con el fin de armonizar los documentos. Esta propuesta fue secundada por los Representantes de ALTA y ACI/LAC quienes, junto con Chile, se comprometieron a trabajar en el tema.

5. Después de un amplio debate, el GEPEJTA encargó a Chile, IATA, ALTA y ACI/LAC que bajo la coordinación de la Secretaría, trabajen en el desarrollo de un “Manual Regulatorio Aeroportuario”, para lo que previamente, se debería actualizar las Decisiones que a continuación se detallan:

- Rec A13-4 “Factores a considerar en la privatización de aeropuertos”;
- Res A15-1 “Acuerdo alcanzado por los Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”;
- Res A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región”; y,
- Res A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias.

6. Con fecha 16 de julio de 2006, se reunieron los Expertos de Chile, IATA, ALTA y ACI/LAC y el informe respectivo fue puesto a consideración del GEPEJTA, en su Décimo octava reunión (Santiago, Chile, 18 al 20 de julio de 2006). En ese sentido, el Grupo dio a conocer que mantendrían una nueva reunión para poder analizar toda la documentación y, de esta forma, presentar un trabajo mejor elaborado y solicitó al GEPEJTA un voto de confianza para preparar el Proyecto de Decisión actualizado y presentarlo al Comité Ejecutivo directamente. Asimismo, señalaron que, con el fin de evitar erogaciones adicionales presupuestarias, mantendrían una reunión en Lima, en la última semana de agosto.

Proyecto de Resolución “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”

7. El Grupo se reunió el día 30 de agosto en la ciudad de Lima, Perú, en donde analizaron las Decisiones señaladas en el párrafo 5 y acordaron lo siguiente:

- mantener la Resolución A15-1 “Acuerdo alcanzado por los Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”;
- actualizar la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea en la región” durante el próximo período, en función del nuevo Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos de la OACI (Doc. 9562); y,
- someter a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de Resolución “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”, que reemplazaría a la Recomendación A13-4 “Factores a considerar en la privatización de aeropuertos” y a la Resolución A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias.

8. Durante la LXX reunión del Comité Ejecutivo (Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2007), la Secretaría presentó los proyectos de Recomendación y Resolución, que habían sido analizados tanto en las reuniones de los Grupos de Expertos, Grupos *ad hoc* y Comité Ejecutivo, entre ellos el Proyecto de Resolución “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”, el mismo que fue acogido favorablemente para su ulterior aprobación por la Asamblea.

Medidas propuestas a la Asamblea

9. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar el Proyecto de Resolución que se acompaña como **Adjunto**.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

FACTORES A CONSIDERAR EN LA CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

CONSIDERANDO que según el Artículo 28° del Convenio de Chicago corresponde a los Estados proveer dentro de su territorio, aeropuertos y facilidades de navegación para brindar servicios públicos a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión aeroportuaria en la región Latinoamericana han reportado importantes beneficios a los Estados, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo. De igual manera han incidido, de diferente forma, en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO que si bien el proceso de concesión es de gran utilidad al permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requiere fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertos criterios para que el monto de estas inversiones sea coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben optimizar sus diversos servicios y, que en la actualidad, especialmente los entregados en concesión, buscan lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados, velar por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión;

CONSIDERANDO que debe preverse que los procesos de concesión, cualesquiera que sea la amplitud de las funciones que asumen los concesionarios, deben garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Artículo 15° del Convenio de Chicago, todo aeropuerto de un Estado abierto al uso público debe estar en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, en lo que se refiere a los derechos que se impongan por el uso de los aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea;

CONSIDERANDO que, tanto en los procesos de concesión aeroportuaria como en los de gestión, se debe evitar el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO que entre las conclusiones del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (CLAC/IATA/ALTA/ACI-LAC) realizado en septiembre de 2005, se apreció la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de la gestión aeroportuaria en la región;

CONSIDERANDO que la CLAC asumió la tarea de dar seguimiento y estudio a los temas sobre concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, alentando el intercambio de experiencias, con el propósito que los Estados dispongan de suficientes elementos de juicio que les ayuden a optimizar sus proyectos.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

Instar a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos, consideren los siguientes aspectos:

- a) Establecer con claridad los objetivos y metas del Estado para la entrega en concesión de aeropuertos y, derivado de lo anterior, definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener a objeto de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.
- b) La conveniencia de otorgar concesiones en plazos adecuados, acordes a las inversiones que se realizan.
- c) Considerar que la infraestructura aeroportuaria está principalmente orientada a la atención de los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios; por lo tanto, dichos requerimientos no deben verse indebidamente afectados por actividades comerciales.
- d) Determinar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.
- e) Establecer planes maestros y planes de inversión asociados a la entrega en concesión del aeropuerto que se desarrollen con la suficiente y necesaria flexibilidad, para facilitar su modificación de acuerdo al comportamiento de la demanda, considerando las necesidades de los usuarios, los requerimientos estatales y el cumplimiento de los estándares internacionales aplicables. Estos planes deben considerar prioritariamente el costo-beneficio de las mismas.
- f) El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de una licitación abierta previendo un factor de competencia que garantice la eficiencia de la concesión, donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados para la adjudicación de un contrato.
- g) El Estado debiera reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables.
- h) Que el Estado al concesionar sus aeropuertos, debe establecer un ente regulador neutro e independiente, que haga valer las cláusulas acordadas en el contrato y adopte sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles. En el caso de una disputa, los usuarios debiesen tener el derecho de apelar a la autoridad reguladora y recurrir a un proceso de arbitrio.
- i) El Estado debiera implementar las medidas necesarias para evitar la resolución del contrato de concesión y en caso de ocurrir, contemplar mecanismos que permitan la continuidad de los servicios aeroportuarios.

- j) Considerar, en los términos del contrato de concesión, los elementos necesarios para que el concesionario sea sujeto de crédito o financiamiento por parte de los organismos financieros y mercado de capitales. Para tal efecto, se debe tener en cuenta los requerimientos y prácticas aplicables en esta materia.
- k) El Estado debe, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como las licitaciones a terceros, incentivos para que los concesionarios aeroportuarios se esfuercen en lograr eficiencias en costos, u otros. Si se tratase de servicios monopólicos, el régimen tarifario debiese estar bien definido previo a la concesión del aeropuerto, considerando mecanismos para su reajustabilidad.
- l) En la medida de lo posible, los Estados debieran evitar los subsidios cruzados a aquellos aeropuertos deficitarios, debido a que esto distorsiona las tarifas aeroportuarias cobradas a los usuarios y podría tener un efecto negativo en el crecimiento de la actividad aeronáutica.
- m) Establecer políticas destinadas a que los ingresos generados por la industria aerocomercial que reciben los Estados, sea reinvertida en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la infraestructura aeroportuaria y control de tráfico aéreo.
- n) Que el sistema de concesiones se debe basar en que, tanto el Estado como el sector privado, asuman los riesgos que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios.
- o) Los cargos aeroportuarios por la prestación de los servicios aeronáuticos debiesen ser regulados:
 - 1) en base a la transparencia de los costos y eficiencia en la gestión de los servicios;
 - 2) en conformidad con los acuerdos internacionales y las obligaciones particulares del Estado; y
 - 3) en línea con los principios y políticas de OACI en relación a cargos a los usuarios.
- p) El Estado debe ofrecer un negocio factible al concesionario privado, con estimaciones de tráfico y proyecciones conservadoras del negocio.
- q) Definir el contrato de concesión de manera equilibrada de tal forma que los derechos, potestades y discrecionalidad del Estado (regulación técnica, regulación económica, servicios aduaneras, migratorios, policiales y de control aéreo, etc.) no limiten indebidamente la actividad del operador aeroportuario.
- r) Los contratos de concesión de aeropuertos debiesen permitir cierta flexibilidad para adaptarse a las nuevas condiciones del mercado, producto del dinamismo que presenta la industria aérea y los largos períodos de vigencia de dichos contratos.
- s) En los procesos de concesión aeroportuaria, el Estado debería establecer con claridad la diferencia de cada tipo de usuario, de manera que en las regulaciones y régimen tarifario se considere sus propias características.
- t) Adoptar las medidas pertinentes para que los Estados consideren la opinión de los operadores aeroportuarios y de transporte aéreo en la discusión de la política aerocomercial y las negociaciones de derecho de tráfico.

- u) Establecer en el diseño, estructuración y operación del contrato de concesión estándares de calidad de los servicios públicos y privados que se presten en los aeropuertos.
- v) Adoptar las medidas necesarias para evitar los problemas que se han presentado en algunos contratos de concesión en Latinoamérica, respecto al pago oportuno de los cánones, retraso en las inversiones, definición de competencias y coordinación en la gestión.
- w) Los Estados deberán tomar muy en cuenta los documentos que la OACI ha promulgado en materia aeroportuaria, especialmente:
 - 1) Manual de planificación de aeropuertos (Doc. 9184)
 - 2) Manual de servicios de los aeropuertos (Doc. 9137)
 - 3) Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc. 9562)
 - 4) Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc. 9161)
 - 5) Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc. 9082)
 - 6) Privatización en el suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Cir. 284)

La presente Resolución reemplaza a la Recomendación A13-4 y a la Resolución A15-15