

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/15-NE/06
CORRIGENDUM
08/03/05

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15)**

(Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos
*Tarea No. 9 del Programa de Trabajo de la CLAC***

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea”, con el objetivo de establecer de manera transparente los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea de la región, sobre la base de los documentos y directrices de la OACI (Doc. 9562 “Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos” y Doc. 9161/3 “Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea”). De igual manera, promulgó la Resolución A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”, cuyo objetivo, entre otros, es establecer directrices y mecanismos de apoyo a los Estados para llevar a cabo los procesos de concesión y/o corregir distorsiones que puedan tener los procesos ya finalizados. De igual manera, cabe señalar que la Recomendación A13-4 “Factores a considerar en la privatización de aeropuertos” orienta a los Estados que estén por iniciar o revisar procesos de privatización de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos.

2. Durante el bienio anterior, la Secretaría trabajó en el seguimiento e intercambio de información, con el objetivo de crear una base de datos relacionada con los procesos de concesión y privatización en la región; así como en el seguimiento de la implementación de las Resoluciones A15-15 y A15-13, tomando en cuenta que este seguimiento debía hacerse como una alternativa o recomendación, a fin de que los Estados puedan evaluar la conveniencia de su implementación.

3. La XVI Asamblea (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) decidió incorporar dentro del Programa de Trabajo de la Comisión para el presente bienio, una tarea relacionada al seguimiento de los procesos de concesión de aeropuertos. En cumplimiento a la tarea encomendada, la Secretaría circuló nuevamente entre los Estados la encuesta sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” (EC 019 – 26.01.05), con el fin de conocer la situación actual en los Estados de la región.

Análisis de la encuesta

4. A la fecha de elaboración de la presente nota de estudio se ha recibido respuesta de solamente seis Estados: Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador y Panamá; con cuya información se actualizó la tabla **adjunta**, de cuyo análisis se desprende lo siguiente:

- a) Se dispone de información anterior y actualizada de dieciséis Estados, de los cuales tres no han concesionado aeropuertos (Cuba, Guatemala y Venezuela).
- b) De los trece Estados que concesionaron aeropuertos, en cuatro de ellos ya se ha culminado los procesos de concesión (Argentina, Bolivia, Brasil y Costa Rica), en seis existen concesiones en proceso (Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá y Uruguay) y tres Estados no respondieron la pregunta (Honduras, Perú y República Dominicana).
- c) En ocho de los Estados, las concesiones se han otorgado a empresas privadas (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Honduras, Perú y Uruguay). En dos Estados, los aeropuertos han sido concesionados a empresas del Estado (Colombia y Costa Rica). En dos, las concesiones han sido compartidas entre empresas privadas y empresas del Estado (Panamá y México) y, en uno de ellos, la concesión es mixta (República Dominicana). El período promedio de concesiones es de 25 años y, de acuerdo a la información recibida, existirían 114 aeropuertos concesionados en la región.
- d) Para efectos de la concesión, dos Estados han manifestado que han tomado en cuenta totalmente la Resolución A15-5 de la CLAC (Argentina y Chile) y ocho, en forma parcial (Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, México, Perú, Panamá y Uruguay). Algunos de estos últimos han manifestado que dicha Resolución fue promulgada después de haberse realizado las concesiones en dichos países. Solamente un Estado ha manifestado no haber tomado en cuenta la Resolución (República Dominicana).
- e) Ningún Estado ha otorgado en concesión el área de navegación aérea. Seis Estados tampoco han otorgado el área de seguridad en concesión (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, República Dominicana y Uruguay).

- f) Con relación a los ingresos que se obtienen de los aeropuertos concesionados, la mayoría de ellos son adjudicados al concesionario. En todos los casos, los ingresos referentes al control de tránsito aéreo y servicios meteorológicos se destinan al Estado; mientras que los servicios relacionados a las áreas comerciales y las instalaciones y servicios de acceso en tierra se adjudican al concesionario. Los servicios correspondientes a la seguridad aeroportuaria son adjudicados en cinco países al Estado y en ocho al concesionario. Sólo un Estado destina los ingresos por despacho de vuelo al Estado y dos Estados destinan los ingresos por movimiento de aeronaves al Estado.
- g) Siete Estados han manifestado que los contratos de concesión se han mantenido (Argentina, Chile, Costa Rica, Ecuador, México, Perú y República Dominicana). En cinco Estados se ha registrado problemas en el contrato de concesión (Argentina, Ecuador, Honduras, Panamá y Uruguay), lo que ha ocasionado en uno de ellos la renegociación del contrato (Argentina). En los otros se han presentado problemas con tarifas, interpretación del contrato, vencimiento del canon y seguridad aeroportuaria.
- h) Todos los Estados que concesionaron aeropuertos manifiestan que dicho proceso les ha reportado beneficios, entre los que se destacan:
- la adecuación de la infraestructura aeroportuaria a estándares internacionales;
 - modernización de servicios de atención al pasajero;
 - ampliación de la capacidad;
 - modernización y mejoramiento de los aeropuertos;
 - cumplimiento de normas;
 - generación de empleos; y
 - ahorro para el Estado.
- i) En los Estados donde se han concesionado aeropuertos, la gestión y administración de los mismos están a cargo tanto de la autoridad aeronáutica como del concesionario, en su mayoría. Tres de estos Estados han manifestado que la autoridad aeronáutica sólo está a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en los aeropuertos que todavía no han sido concesionados.
- j) En todos los Estados que han respondido la encuesta, la aprobación de tarifas aeroportuarias está a cargo del Estado, ya sea a través de la autoridad aeronáutica o de las entidades reguladoras. Solamente un Estado (Ecuador) manifestó la aprobación de tarifas en los aeropuertos concesionados está a cargo de la municipalidad.
- k) En todos los Estados que han concesionado sus aeropuertos, el control financiero de los mismos se comparte entre la autoridad aeronáutica y el concesionario.
- l) De los Estados que respondieron la encuesta, cinco (Argentina, Brasil, Chile, Cuba y Perú) manifestaron reinvertir totalmente en el propio sector los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios; en los otros once Estados la reinversión es parcial (Bolivia, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Panamá, República Dominicana, Uruguay y Venezuela).

- m) En doce de los Estados que respondieron la encuesta, las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea son calculados sobre la base de una metodología de costos (Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Honduras, México, Perú, Panamá, República Dominicana, Uruguay y Venezuela) y uno de ellos ha manifestado haber tomado en cuenta la Resolución A15-13 de la CLAC (México). En tres Estados estos cálculos se hacen sobre la base de una indexación y sin metodología de costos (Chile, Guatemala y Uruguay).
- n) Con relación al cálculo de los costos imputables a las actividades no aeronáuticas, no hay homogeneidad en los Estados. Solamente uno de ellos (Brasil) ha manifestado tomar en cuenta el Documento 9562 de la OACI. En algunos casos existen costos que se atribuyen ingresos no aeronáuticos, en otros se calculan sobre la base del costo total, de las inversiones en el sector, por prorrateo, directamente, basándose en unidades tributarias o por promedio catastral. En dos Estados se fijan estos costos en comparación con los precios de mercado (Guatemala y República Dominicana).
- o) Respecto a las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea, todos los Estados cobran por concepto de aterrizaje, control de aproximación y de aeródromo, y estacionamiento. Sólo siete Estados han manifestado cobrar por concepto de seguridad (Argentina, Brasil, Ecuador, Guatemala, México, Perú y República Dominicana). El resto de tasas y derechos, como iluminación, pasarela telescópica, hangar, servicio a los pasajeros y carga se cobran en la mayoría de los Estados que respondieron la encuesta. Ninguno de ellos manifestó cobrar por concepto de ruido.

Conclusión

5. Como se puede apreciar, no todos los Estados están tomando en cuenta las Resoluciones de la CLAC en esta materia, debido a que, posiblemente, éstas han sido promulgadas cuando los procesos de concesión ya se habían iniciado. En ese sentido, sería conveniente que sean tomadas en cuenta en los nuevos procesos que se den en la región; asimismo, en caso se produzca algún tipo de controversia o problema que implique una revisión de los contratos de concesión.

6. Es necesario que los Estados continúen enviando sus respuestas a fin de actualizar la información y elaborar un análisis más completo, y sus comentarios u observaciones a las Resoluciones señaladas. Esto permitirá también poner en conocimiento de todos los Estados información que puede ser útil tanto para el cálculo de costos y tarifas aeroportuarias y de servicios de navegación, como para ser tomada en cuenta en los nuevos procesos de concesión o en la solución de problemas que puedan presentarse durante dichos procesos.

7. En ese orden de ideas, la labor de la CLAC en esta materia debería estar enfocada a la necesidad de contar con una red de rutas en materia de aeropuertos más eficientes e instar a los Estados que se trabaje de acuerdo con los estándares de la OACI para la operación de aeropuertos, tanto concesionados como estatizados, ya que la responsabilidad siempre quedará en manos del Estado.

8. De igual manera, es importante que los aeropuertos cumplan con las normas OACI, ya que, se han observado dificultades al tratar de emular o utilizar normas de otros Estados que difieren de las de la OACI. Si bien sólo cuatro Estados han manifestado que sus contratos de concesión están en proceso de revisión, se tiene conocimiento que este número sería un poco mayor, pues en un país incluso parecería que puede llegarse

a una ruptura del contrato.

9. Por otro lado, sería conveniente conocer la situación actual luego de las concesiones, es decir, cómo han afectado en la calidad de los servicios, en el mejoramiento de la infraestructura, en los costos aeroportuarios, en el cobro de tarifas, etc. En ese sentido, se invita a los Expertos que durante la reunión informen los beneficios de estos procesos en sus Estados, así como los problemas suscitados y las soluciones aplicadas o que pretendan aplicar.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) analizar la presente nota de estudio, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.
- b) invitar a los Expertos a actualizar la información presentada en el adjunto; y,
- c) exhortar a los Expertos que durante la reunión den a conocer la situación actual de las concesiones en sus Estados, su incidencia en la calidad de los servicios, infraestructura, costos, tasas, cobros de tarifas, beneficios, problemas, etc.

ANÁLISIS DE LA ENCUESTA SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS**1. ¿Se ha(n) concesionado o privatizado algún(nos) aeropuerto(s) en su país?**

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí	X		X	X	X	X	X		X			X		X		X		X	X	X	
No								X			X			X						X	X

2. Si todavía no se han culminado los procesos de concesión, indique qué aeropuertos serán concesionados en el corto plazo:

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Se culminó el proceso	X		X		10		X														
Nro. aeropuertos por concesionar				1	2	1			1					1		1				1	
Tiempo de la concesión					20	20								50						20	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal)					P	E								E		E				P	

Si la respuesta a la pregunta Nro. 1 es negativa, pase a la pregunta Nro. 11; en caso contrario, continúe con el desarrollo de la encuesta:

3. ¿Qué aeropuertos han sido concesionados en su país?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
N° de aeropuertos concesionados	36		3	10	10	3	1		2			4		34 /1		2		1	6	1	
Tiempo de la concesión (promedio años)	30		25		10/ 12/ 15/ 20	15/ 20	20		15/ 35			20		50		30		30	25	25	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal) (promedio)	P		P	P	P	E	E		P			P		P/ E		P/ E		P	M	P	

4. ***¿Se ha tomado en cuenta la Resolución A15-15 de la CLAC “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias” para la concesión de aeropuertos en su país?***

[illegible]

5. ¿Qué áreas han sido entregadas en concesión?

[illegible]

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Todas excepto seguridad del aeropuerto																					
Todas excepto navegación aérea			X			X			X			X		X		X		X			
Todas excepto seguridad del aeropuerto y navegación aérea	X			X	X		X												X	X	

6. ¿Qué ingresos le corresponden al adjudicatario de la concesión y qué ingresos al Estado?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Seguridad aeroportuaria	E		C	C	E	C	E		C			C		C		C		C	E	E	
Áreas comerciales	C		C	C	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Despacho de vuelo	C		C	-	C	C	-		E			C		C		C		C	C	C	
Movimiento de aeronaves	C		C	C	E	C	C/E		E			C		C		C		C	C	C	
Instalaciones terminal pasajeros	C		C	C	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Instalaciones terminal carga	C		C	C	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Hangar y mantenimiento	C		C	C	E	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Servicios de escala	C		C	C	C	C	-		C			C		C		C		C	C	C	
Control de tránsito aéreo (incluyendo telecomunicaciones)	E		E	C/ E	E	E	E		E			E		E		E		E	E	E	
Instalaciones y servicios de acceso en tierra	C		C	-	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Servicios meteorológicos	E		E	C/ E	E	E	E		E			E		E		E		E	E	E	
Otros	E													E				C			

7. ¿Los contratos de concesión se han mantenido o están en proceso de revisión?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Todos los contratos se han mantenido	X			*	X		X		X					X				X	X		
N° de aeropuertos con contratos en revisión	1								1			4				3				1	

ARG Sujeto a renegociación con los propietarios del AP (Estado y Provinciales) – Aeropuerto ciudad San Salvador de Jujuy.

BRA No hay información

CHI En dos aeropuertos se elaboró convenio complementario en el año 2004

ECU El Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito está en proceso de revisión por exigencias de prestamistas.

PAN Por vencimiento del Canon.

8. ¿Qué beneficios reporta el proceso de concesión de aeropuertos en su país?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Adecuar infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales	X				X	X	X							X		X				X	

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Modernización de servicios de atención al pasajero	X				X		X							X				X	X	X	
Ampliación de la capacidad de los aeropuertos	X				X		X							X					X	X	
Modernización y mejoramiento de los aeropuertos	X		X		X	X	X		X			X		X		X		X	X	X	
Cumplimiento de normas			X																		
Generación de empleos																					
Ahorro para el Estado				X	X		X									X					

9. ¿Han surgido problemas han surgido en el proceso de concesión aeroportuaria?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí	X					X	X		X			X				X				X	
No			X	X	X									X				X	X		

10. Si su respuesta anterior es afirmativa, indique los problemas suscitados y de qué manera se han solucionado o se están solucionando?

Estado miembro	Problemas suscitados	Soluciones
Argentina	Renegociación de contrato con Entidad privada en un aeropuerto	En proceso

Colombia	Explotación de áreas comerciales	Tribunal de arbitramento
	Fallas en el mantenimiento de la infraestructura del aeropuerto	Multa
	Aprobación del Plan Maestro	Acuerdo bilateral
Costa Rica	Tarifarios	En estudio
	Interpretación del contrato	Revisión y diálogo
Ecuador	Falta de definición de competencias en los dos aeropuertos, falta de definición en la participación de derechos por servicios aprox. y de despegue, incluido en tasa de aterrizaje.	Convenio de servicios para cooperación con QUIPORT. Propuesta para la creación de derechos aprox. y despegue por servicios que presta la autoridad.
Honduras	De infraestructura. Algunos equipos aeronáuticos e instalaciones y aspectos de seguridad	Están por solucionarse. Señalados por los Entes reguladores del Estado.
Panamá	Proceso de concesión cuestionado, debilidad de la base legal.	Están en estudio.
Uruguay	Quejas del privado por incumplimiento de bases	Extensión del plazo de concesión

11. ¿Qué entidad(es) está(n) a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en su país?

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	Fuerza Aérea Argentina	AA2000 S.A./ London Supply S.A.
Bolivia	AASANA	SABSA
Brasil	Prefectura Municipal, INFRAERO, DAESP, Gobierno, MPE	CONTRATEC, Costa do Sol, ADAERO, Transporte Capellini, USIMINAS, SINART
Chile	DGAC	Chucumata SA, El Tepual SA, El Loa SA, La Florida SA, Consorcio SCL, Aerosur SA, Austral SA, Cerro Moreno SA (cada concesionario en su respectivo aeropuerto)
Colombia	UAEAC Aerocivil	Aeropuertos del Caribe SA (ACSA), Sociedad de la Costa SA (SACSA) y Aerocali SA.
Costa Rica	DGAC (aeropuertos no concesionados)	Alterra Partner
Cuba	IACC a través de la Corporación de Aviación Civil y su empresa ECASA (Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos).	
Ecuador	DGAC (En aeropuertos no concesionados)	CORPAC-QUIPORT (Quito) y TAGSA (Guayaquil)
Guatemala	Dirección General de Aeronáutica Civil	

Estado miembro	Estado	Concesionario
Honduras	Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, a través de la DGAC y la Superintendencia de Concesiones y Licencias.	Inter Airports.
México	S.C.T. Dirección General de Aeronáutica Civil/Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)	Grupos Aeroportuarios.
Panamá	Autoridad Aeronáutica Civil	Colón: Centro multimodal y de servicios (CEMIS), Tocúmen: Aeropuerto Internacional Tocúmen SA (AITSA), y Howard: Agencia Especial Panamá - Pacífico
Perú	CORPAC SA (Aeropuertos de provincia)	LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)
República Dominicana	AIH – Departamento Aeroportuario	AILA, AIGL, AIMM, AAB y los (AILI y AI CATEY en proceso de construcción) Corporaciones privadas: Corporación Aeroportuaría del Este (Grupo Punta Cana) – AIPC Airport Management Services, LTD-AILR Aeropuerto Internacional Cibao, SA - AIC
Uruguay	Aeropuerto de Carrasco	Aeropuerto de Punta del Este
Venezuela	Gobiernos Regionales (Institutos Autónomos y Servicios Autónomos creados por el gobierno regional) y, en otros casos, en le Gobierno Nacional (INAC)	

12. ¿Qué entidad está a cargo de la aprobación de las tarifas aeroportuarias?

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	ORSNA	
Bolivia	Superintendencia de Transportes – SIRESE (en función de los costos de operación)	
Brasil	Comando de Aeronáutica (autoridad aeronáutica)	
Chile	Ministerio de Defensa y otras (intervienen la DGAC, JAC, Ministerios de Defensa, Transportes, Hacienda y Economía)	
Colombia	UAEAC Aerocivil	
Costa Rica	Consejo Técnico de Aviación Civil (lado terrestre) y	El concesionario hace el estudio tarifario y lo presenta

Estado miembro	Estado	Concesionario
	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (lado aéreo)	para su aprobación
Cuba	IACC	
Ecuador	CNAC (aeronáuticas y aeroportuarias en la red nacional)	Municipalidades de Quito y Guayaquil para los concesionados.
Guatemala	Organismo ejecutivo	
Honduras	Poder Legislativo. Los niveles máximos de las tarifas serán determinados por la autoridad competente por los distintos conceptos.	
México	El Estado, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conjuntamente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal).	
Panamá	Autoridad Aeronáutica Civil	Tocúmen SA y CEMIS
Perú	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	
República Dominicana	Departamento Aeroportuario. Se aplica mediante "Resolución de la Comisión Aeroportuaria y Decreto del Poder Ejecutivo, en virtud de la Ley 08 de 1978".	
Uruguay	El Poder Ejecutivo considera las tarifas propuestas por el Concesionario antes de su aplicación	Propone tarifas sobre la base de la paramétrica previamente establecida en el Contrato
Venezuela	Gobiernos Regionales e Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAAIM)	

13. ¿Cómo están organizados internamente los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Organización
Argentina	Jefatura de Aeródromo, Servicios operativos (ATS, COM, ARO-AIS, MET, SAR), Servicios auxiliares (SEI, Transporte, Mantenimiento, Seguridad aeroportuaria, Sanidad) y Servicios Técnicos (Central, Contralor de cargos, Administrativos, RRPP).
Bolivia	Aeropuertos de uso público y privado
Brasil	Los aeropuertos tienen administración militar, estatal, Estados (provincias) y Prefecturas, y Privada.
Chile	Los aeropuertos como tales dependen de la DGAC. En los 10 aeropuertos concesionados, la dirección general y supervisión están a cargo de la DGAC, mientras que los terminales de pasajeros y las concesiones están en manos de

Estado miembro	Organización
	los concesionarios. Los aeropuertos y aeródromos son gestionados directamente por la DGAC
Colombia	Estructura organizacional basada en dos frentes: Parte Técnica, correspondiente a la parte aeronáutica; Parte Administrativa y de servicios, correspondiente a la parte aeroportuaria.
Costa Rica	Los aeropuertos están clasificados en Nacionales, Municipales y privados
Cuba	Los administra la Empresa ECASA.
Ecuador	Por categorías, Resolución No. 020/2001.
Guatemala	La Dirección General de Aeronáutica Civil es el ente superior. Cada aeropuerto cuenta con un Administrador, que es el encargado y coordinador de las actividades que se desarrollan en el aeropuerto. Cada aeropuerto cuenta con sus dependencias o unidades administrativas y técnicas para hacerlo funcional y operativo.
Honduras	Gerente General, Gerente Financiero, Gerente de Aeropuertos y Jefe Administrativo.
México	Los aeropuertos concesionados están integrados en cuatro Grupos: Sureste, conformado por 9 aeropuertos; Pacífico, que considera 12 aeropuertos; Centro Norte, integrado por 13 aeropuertos; y Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El resto de aeropuertos está organizado bajo la operación, administración y explotación del Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
Panamá	Se estructuran organizaciones tipo empresa privada en aspectos administrativos financieros y de mercadeo. A nivel técnico, cuentan con organización típica de aeropuertos (mantenimiento, operaciones, seguridad, etc.)
Perú	Los aeropuertos del país están clasificados en nacionales e internacionales y con excepción del Jorge Chávez, CORPAC SA, administra y equipa los aeropuertos comerciales del país, así como efectúa el control del tránsito aéreo a nivel nacional.
República Dominicana	Estatual, concesionado y privado
Venezuela	No existe una estructura administrativa marco.

14. ¿Qué entidad está a cargo del control financiero en los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	Fuerza Aérea Argentina	AA2000 SA / London Supply SA
Bolivia	AASANA (34 aeropuertos de uso público)	SABSA (3 aeropuertos de uso público)
Brasil	O faturamento e a cobrança das tarifas da infra-estrutura aeronáutica são efetuados por um Sistema Único de Cobrança de Tarifas da Aeroportuárias de Navegação Aérea –	O controle financeiro é executado independentemente pelos concessionários

Estado miembro	Estado	Concesionario
	SUCOTAP.	
Chile	DGAC	Cada concesionario en su respectivo aeropuerto
Colombia	Aerocivil-Dirección financiera	Área financiera
Costa Rica	DGAC (aeropuertos no concesionados)	Aeropuerto Int. Juan Santamaría bajo la tutela de un Órgano Fiscalizador
Cuba	El IACC a través de la Corporación de la Aviación Civil de Cuba (CACSA) y su empresa ECASA	
Ecuador	Respecto Red Nacional (aeropuertos no concesionados)	Los Municipios a través de sus respectivas corporaciones, CORPAC en Quito y AAG en Guayaquil.
Guatemala	Gerencia Financiera de la DGAC administran los ingresos privativos de la institución, tanto para el pago de sueldos, como para proyectos de inversión.	
Honduras	Superintendencia de Concesiones y Licencias	Inter Airports
México	El control de los aeropuertos no concesionados y Aeropuerto Internacional de la ciudad de México lo realiza el Estado.	Los concesionarios están encargados directamente de llevar a cabo el control financiero de los aeropuertos privatizados.
Panamá	-	CEMIS / TOCUMEN SA. Las empresa operadoras manejan las finanzas internas, presentan sus estados financieros anualmente y pagan impuestos al Estado.
Perú	Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado - FONAFE	OSITRAN
República Dominicana	Departamento Aeroportuario	AERODOM SIGLO XXI de los servicios concesionados no regulados. Igualmente las administraciones privadas tienen control financiero de su aeropuerto de los servicios no regulados por el Estado.
Uruguay	La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica	En el Aeropuerto "C/C Carlos A. Curbelo".
Venezuela	La autoridad aeronáutica no ejerce control financiero en los aeropuertos a nivel nacional	

15. ¿Los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se reinvierten en el propio sector?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Totalmente	X			X	X			X										X			
Parcialmente	X		X			X	X		X		X	X		X		X			X	X	X
En otros sectores																					

ARG	Los ingresos percibidos por el Estado Nacional son aplicados en su totalidad a la actividad (Ley 13.041 y sus modificaciones). Se invierten parcialmente en caso de CANON del Concesionario según Decreto 375/97 y sus modificatorias.
BOL	Una parte principal es destinada a gastos por prestación de servicios y mantenimiento de aeropuertos bajo administración de AASANA.
CHI	La DGAC se autofinancia y no transfiere ingresos al Estado. La inversión anual de la DGAC equivale aproximadamente al 35% de su Presupuesto.
ECU	Respecto a los aeropuertos concesionados si, respecto a la red nacional necesitan subvención estatal.
GUA	El impuesto de salida es de US\$ 30.00 y se distribuye en otras instituciones del Estado y un porcentaje se asigna a la DGAC.
HON	60% concesionario y 40% El Estado.
MEX	De conformidad con lo previsto en los títulos de concesión otorgados a las concesionarias de los aeropuertos privatizados, específicamente lo relativo al programa de inversiones, aprobado para cada período, los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se reinvierten al menos parcialmente en el propio sector.
PAN	En el caso de Tocumen SA, se realiza un aporte a un fondo especial de desarrollo de infraestructura aeronáutica. En el caso de Colón, no se reinvierte en aerop.
RDO	Considerando que el gobierno distribuye los ingresos fiscales de acuerdo a lo requerido y necesidades.
URU	Se vierten a Rentas Generales y ésta dispone la asignación de los recursos.

16. ¿Cómo se calculan las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
-----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sobre una base de indexación y sin metodología de costos					X						X									X	
Sobre la base de una metodología de costos			X	X		X	X	X	X			X		X		X		X	X	X	X
Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLAC														X							

ARG De acuerdo a Ley 13.041 (Adjunta).

17. ¿Cómo se calculan los costos imputables a las actividades no aeronáuticas?

Estado miembro	Cálculo de costos imputables a las actividades no aeronáuticas
Argentina	Según lo establecido en Ley 13.041 y sus modificatorias (Adjunta legislación).
Bolivia	Existen costos que se atribuyen a ingresos no aeronáuticos (Ej. gastos de concesión que corresponden al 20.8% y 8% sobre los ingresos)
Brasil	Apropriação dos custos e licitação.
Chile	Se considera como actividades no aeronáuticas a la meteorología no aeronáutica, la escuela técnica aeronáutica, el museo aeronáutico y las concesiones. EL cálculo de los costos de las tres primeras actividades se determinan en base al costo total, considerando mano de obra, depreciación de activos y gastos de funcionamiento.
Colombia	El Concesionario es el responsable por la remuneración que se fije o pacte por la realización de estas actividades ante los usuarios y ante las autoridades competentes, todo de acuerdo con las normas vigentes.
Costa Rica	Con base a las inversiones realizadas por el Gestor
Cuba	Por la legislación que existe al respecto.
Ecuador	Con el IPCU. Se obtienen los gastos técnicos-administrativos, sueldos, capacitación, honorarios, suministros, adquisición de manuales, equipos de oficina y especializados; inherentes a la actividad o área objeto del derecho por la actividad no aeronáutica durante el ejercicio fiscal y luego se prorratea o divide para la obtención del derecho por el servicio otorgado.
Guatemala	En comparación con los precios del mercado

Estado miembro	Cálculo de costos imputables a las actividades no aeronáuticas
Honduras	Promedio catastral de la zona y por metro cuadrado (según ubicación en el aeropuerto).
México	En el caso de los aeropuertos concesionados, los costos imputables a las actividades no aeronáuticas se fijan directamente o con base en prorrateos mismos que están considerados en las bases de regulación aplicables. Por lo que se refiere a los demás aeropuertos, generalmente se calculan sobre una base de indexación y sin metodología de costos (con base en un catálogo de rentas).
Panamá	No se cuenta con detalle de este cálculo.
Perú	Las actividades no aeronáuticas no tienen tarifas reguladas, por lo que no se calculan sus costos. Para la determinación de los costos de arrendamiento se utiliza el método de absorción del gasto.
República Dominicana	Tarifas de mercado.
Venezuela	Sobre la base de unidades tributarias, que es una unidad de cuenta implantada por la Autoridad Tributaria y Aduanera del país denominada SENIAT, para determinar los costos relativos a las penalidades tributarias de acuerdo a los niveles inflacionarios manejados por el Banco Central de Venezuela anualmente.

18. ¿Qué tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea se cobran en los aeropuertos de su país?

[illegible]

DERECHOS	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Otros	X						X					X		X					X		

CUB Las tasas correspondientes a landing y servicios aeronáuticos están en el Doc. 7100 de la OACI. Lo relacionado a las tarifas de handling depende del contrato firmado por la empresa con la aerolínea.