

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/21
11/03/05

**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 informativa presentada por AITAL)

1. Funcionarios de la Dirección Ejecutivo de AITAL han considerado con mucha atención la Nota de Estudio arriba mencionada referente al **Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos**. En forma muy respetuosa someto a consideración el análisis hecho por AITAL

Análisis de la Encuesta

- a) Otros estados no han concesionado sus aeropuertos: Brasil, El Salvador, Nicaragua, Panamá y Paraguay.
- b) Se han culminado los procesos de concesión en Aruba, Jamaica, Honduras, República Dominicana y Uruguay. Existen procesos pendientes en Perú (Grupo Aeroportuario del Norte - 11 aeropuertos regionales), Colombia (Eldorado en Bogotá, San Andres, Rionegro-Jose Maria Cordova y Medellín-Olaya Herrera).
- c) Las entidades aeroportuarias en Colombia, SACS, ACSA, AEROCALI y CODAD son empresas privadas y no Estatales. En Costa Rica, Alterra Partners es una empresa privada y no Estatal. En

Republica Dominicana las concesiones son privadas (Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI) y hay aeropuertos privados: Santiago, La Romana y Punta Cana.

- d) Entre los Estados que manifestaron que los contratos han registrado problemas, se debe incluir a Costa Rica y a Peru, donde tanto el contrato con Alterra Partners (en período de arbitramento) y Lima Airport Partners (varias revisiones y posible renegociación) y se mantienen los problemas. El Contrato de InterAirports de Honduras ha sido renegociado. En **TODOS** los contratos se han presentado problemas con tarifas, interpretación del contrato y seguridad aérea. Hacemos referencia a la labor llevada a cabo en este sentido por el Task Force de Costos de Infraestructura de IATA/AITAL donde se han identificado y discutido con las autoridades aeroportuarias cada uno de los casos.
- e) En el caso del contrato de concesión de la Segunda Pista del Aeropuerto Eldorado de Bogotá con CODAD, se ha representado un gasto al Estado y no a un ahorro, pues ante el cumplimiento de la cláusula de Ingreso Mínimo Garantizado al concesionario, se transfieren cada seis meses los dineros faltantes de la cuenta en fideicomiso de la autoridad aeronáutica, para mantener el equilibrio económico del contrato.
- f) Para el caso de Argentina, no comprendemos como han manifestado que reinvierten totalmente en el propio sector los ingresos obtenidos por el cobro de servicios aeroportuarios. Desde que se inició el contrato de concesión con Aeropuertos Argentina 2000, el concesionario no ha pagado al Estado el canon y mantiene una deuda de más de USD 500 Millones de dólares. De la teoría a la práctica hay un trecho muy grande. Queda claro además que en la mayoría de los Estados los ingresos generados en los aeropuertos no revierten al sistema, alejándose de las recomendaciones de la OACI.
- g) Esta afirmación no es del todo real. En ninguno de los países que contestaron afirmativamente que las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea son calculados sobre la base de una metodología de costos ha demostrado con cifras y dentro del principio de transparencia que ésta afirmación es real. En los contratos de concesión de Colombia, existen fórmulas de indexación para revisión anual de tarifas con base en la inflación. Los contratos de Costa Rica, Ecuador, Honduras, Perú, República Dominicana y Uruguay tienen mecanismos de modificación de tarifas mediante índices de eficiencia difíciles de medir, lo que se ha traducido en aumentos constantes.

2. Con base en lo anterior, AITAL quiere manifestar que el estudio debe continuar, afinando cada vez más los conceptos que envían los Estados. De igual manera, se debe contactar a los entes aeroportuarios autónomos de cada país, como es el caso de El Salvador (CEPA), Panamá (AITSA) y Venezuela (IAAIM), para completar la información del estudio.

3. AITAL está totalmente de acuerdo con la conclusión de la CLAC de que es importante que los aeropuertos cumplan con las normas y recomendaciones de la OACI, en especial las referidas en el Documento 9082/6 denominado Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea. También se debe divulgar a nivel regional el documento OACI relacionado con las concesiones aeroportuarias. La no aplicación de éstas recomendaciones viene a ser el fondo de los problemas que se han generado en los contratos de concesión con respecto a la metodología de imposición de tasas y tarifas sobre la base de costos. Es preocupante el hecho de que los mismos Estados reconocen que la Resolución A15-15 de la CLAC fue parcialmente tomada en cuenta, cuando los mismos miembros del organismo estuvieron de acuerdo en la definición de la Recomendación A13-4.

4. AITAL continuará apoyando la labor que la CLAC está realizando sobre este tema con el fin de completar el estudio de la referencia.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

5. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.