

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/35
26/04/10

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

Cuestión 2.1 del

Orden del Día:

Política regional de medio ambiente (México)

(Nota de estudio presentada por México – Punto Focal “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”)

1 Progreso

1.1 Conforme a la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC y su Anexo, se presenta la recopilación, tabulación y análisis de la actualización de la encuesta que la Secretaría de la CLAC ha circulado con anterioridad a los Estados miembros sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos formulada en base a la Resolución A17-03 “Factores a considerar en la concesión de Aeropuertos”.

1.2 Se presenta en el **Adjunto**, la recopilación de la información proporcionada por los Estados miembros de la CLAC, respecto a la encuesta sobre el seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y procesos de concesión de aeropuertos.

2 Análisis

Parte I) CONCESIÓN AEROPORTUARIA

2.1 Con la información proporcionada, se determina que en la Región Latinoamericana un poco más de la mitad de sus Estados (59%) han puesto en concesión algunos de sus aeropuertos, alcanzando un total de 131 aeropuertos, a los cuales se sumarán 13 más.

2.2 Corresponde un 75% de los Estados quienes han concesionado aeropuertos a la iniciativa privada, un 19% de los Estados mantienen una administración Estatal y solo un 6% manejan una figura mixta (Estado-Privado).

2.3 El 52% de los Estados han considerado la Resolución A17-03 (antes A15-15) de la CLAC "Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias" ya sea de una manera total o parcial.

2.4 El 59% de los Estados que han otorgado concesiones, han entregado todas las áreas del aeropuerto con excepción de la navegación aérea y el 33% de los Estados ha mantenido a su cargo la seguridad del aeropuerto además de la navegación aérea.

2.5 Los Estados han determinado que los servicios de seguridad aeroportuaria, servicios a la navegación y los servicios meteorológicos, sigan a su cargo así como los ingresos que de estos se obtengan.

2.6 “*La modernización y mejoramiento de los aeropuertos*” es el principal beneficio que buscan los Estados al concesionar los aeropuertos (29%), seguido de “*Adecuar infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales*” (19%).y de la “*Modernización de servicios de atención al pasajero*” (19%).

2.7 El control tarifario y el control financiero de los aeropuertos es sin duda una prioridad de los Estados, manteniendo a su cargo esta función sobre las concesiones otorgadas.

2.8 Aún cuando los Estados regulan y controlan los ingresos de las concesiones, aprecian claramente que los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios no se reinvierten totalmente en el propio sector (29%); esto ocurre parcialmente (48%).

2.9 El cálculo de las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea, en un 52% de los Estados miembros, se realiza *sobre la base de una metodología de costos*. Se advierte claramente que no se considera para el cálculo, lo dispuesto en la resolución A15-13 de la CLACSEC, la cual esta siendo actualizada como se señala en la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/09 de la Cuestión 1.10 del Orden de Día.

2.10 En general la concesión de los aeropuertos en la Región está sustentada en los marcos legales propios de cada Estado, con un promedio de vigencia de 20 años, otorgada a empresas constituidas para la administración y operación de aeropuertos, que cubren los requisitos financieros, técnicos y jurídicos establecidos.

Parte II) ATM

2.11 Con la información recibida se advierte que en los Estados existen los medios eficientes de comunicación, entre la administración de los aeropuertos y los servicios de tránsito aéreo, lo cual conlleva a que los Estados con aeropuertos congestionados, se den las coordinaciones necesarias entre los servicios de tránsito aéreo y la administración de éstos, que agilice la operación de llegada y salida de aeronaves en plataformas; coordinaciones establecidas a través de cartas de acuerdo de operación.

2.12 No obstante el señalamiento anterior, son pocos los Estados que cuentan con unidades centralizadas reguladoras de tránsito para aeropuertos considerados congestionados o con un alto índice de operaciones (10%) y de igual manera son pocos los que conocen de las capacidades de aceptación declaradas de los aeropuertos congestionados.

2.13 Por lo antes señalado se solicita al GEPEJTA considere el establecer la difusión entre los Estados miembros sobre este tema tan importante.

Parte III) SLOTS

2.14 La regulación de Slots en algunos Estados no es aplicable o necesaria por la disponibilidad de posiciones y horarios conforme a la operación que hay en sus aeropuertos, los otros Estados manifiestan que se cuenta con la regulación que hace efectivo el cumplimiento de éstos hasta en un 80%.

2.15 El incumplimiento de los Slots por saturación o demoras, no es objeto para sanción ya que el marco regulatorio de la mayoría de los Estados no lo contempla; así mismo no contempla el cobro (subasta, venta, o alquiler), quedando como un servicio gratuito del aeropuerto.

2.16 Ante la saturación de un aeropuerto, los Estados señalan el establecimiento de unidades de control de flujo, coordinando la entrada y salida de las aeronaves siguiendo los estándares de IATA, apoyados con reglas de operación que precisen los tiempos y movimiento de las aeronaves, así como la planeación de mejoramiento de la infraestructura del aeropuerto a través de los PMD.

3 Medidas propuestas al GEPEJTA

3.1 Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada y:

- a) Emitir los comentarios que se consideren pertinentes en relación al tema.
- b) Solicitar a la Secretaría que envíe recordatorio a los Estados miembros sobre el envío de la encuesta.

Parte I) CONCESIÓN AEROPORTUARIA

1.- ¿Se ha(n) concesionado o privatizado algún(nos) 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
Si	X		X	X	X	X	X		X			X		X		X		X	X	X	
Todavía se encuentra en proceso							X														
No								X			X						X				X

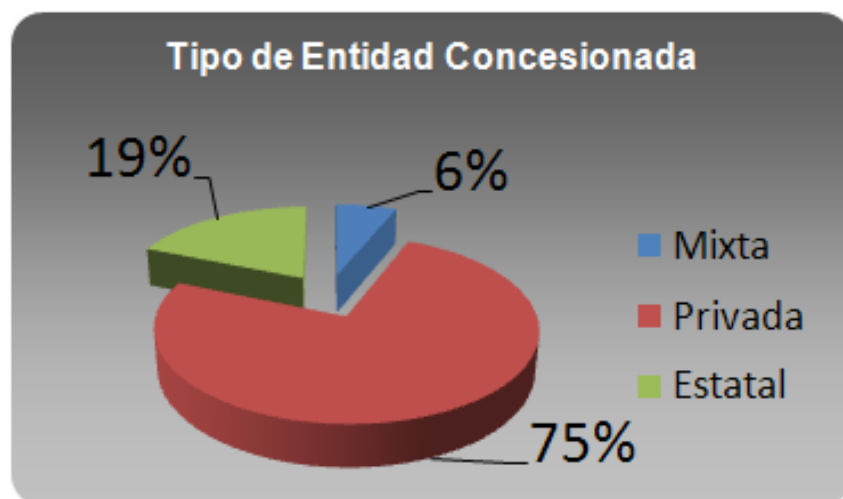


2.- Si todavía no se han culminado los procesos de concesión, indique que aeropuertos serán concesionados en el corto plazo

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 culmino el proceso			X				X					X							X	2	
Numero de aeropuertos por concesionar			0	1		3	1	0	0		0	0		0		1		6		1	
Tiempo de concesión						*	20											25		20	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal)						*	P				*					E		P		P	

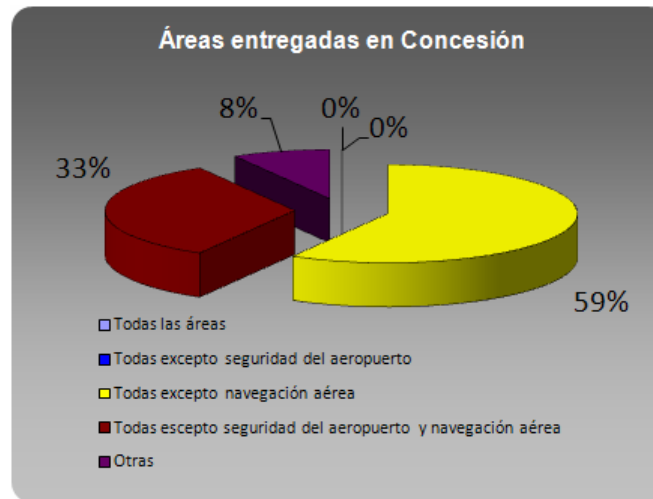
3.- ¿Qué aeropuertos han sido concesionados en su país?

RESPUESTA	A R G	A R G	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
Numero. Aeropuertos concesionados	33		3	10	6	3	1	0	3			4		45		2		13	6	2	
Tiempo de la concesión (promedio años)	30		25		8- 15	9/8/4	23		15			20		50		30		25	25	25	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal) (promedio)	P		P	P	P	P	P		P/M		E	P		P/E/M		P/E		P	P	P	



4.- ¿Se ha tomado en cuenta la Resolución A17-03 (antes 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?

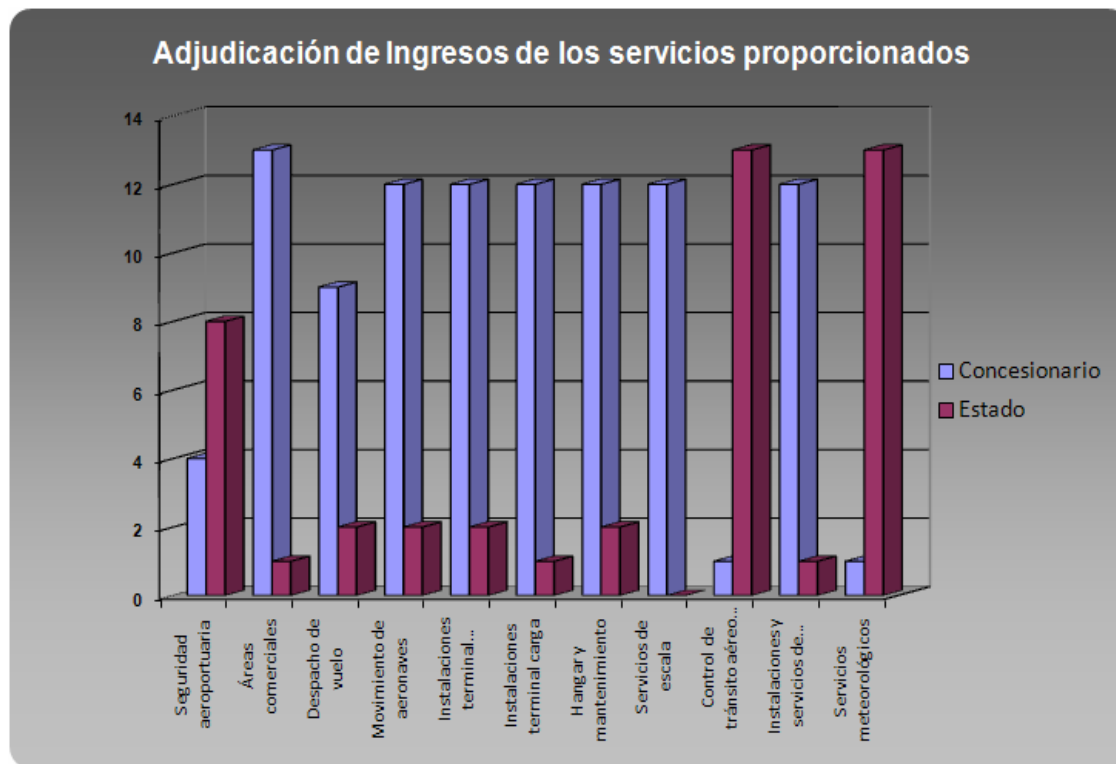
[illegible]



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 O R A	C H I	C O L	C O 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 O	U R	V E N
Seguridad aeroportuaria	E		C	C	.	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	E	.		C		*	E		C		C		C	C	C	
Movimiento de aeronaves	C		C	C	E	C	C/E		C		*	C		C		C		C	C	C	
Instalaciones terminal pasajeros	C		C	C	E	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
Servicios meteorológicos	E		E	C/E	E	E	E		E		*	E		E		E	E	E

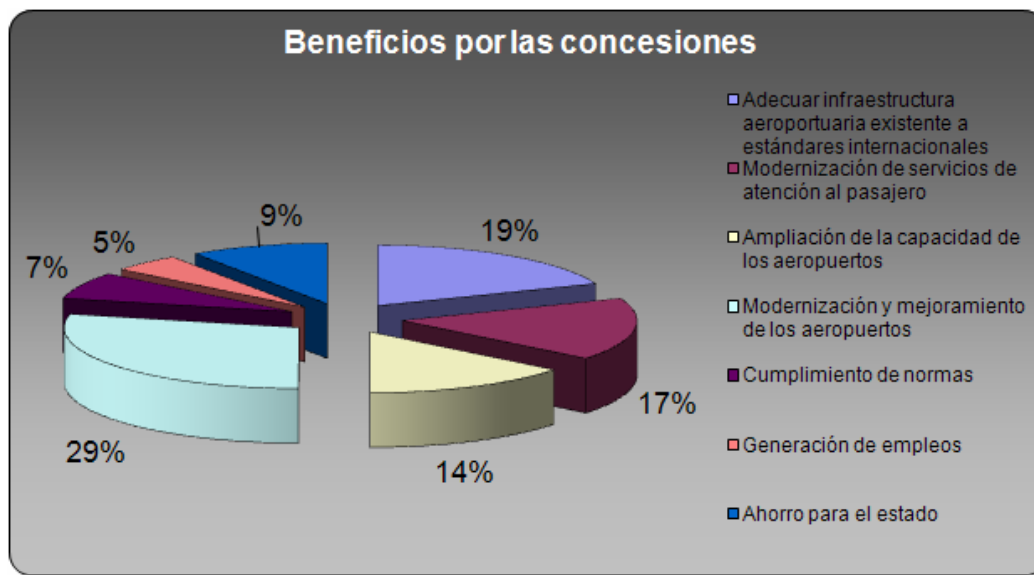


7. ¿Los contratos de concesión se han mantenido o están en proceso de revisión?

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	X	
No. de aeropuertos con contratos en revisión	1				3	2	1		3		*	4				3		13			

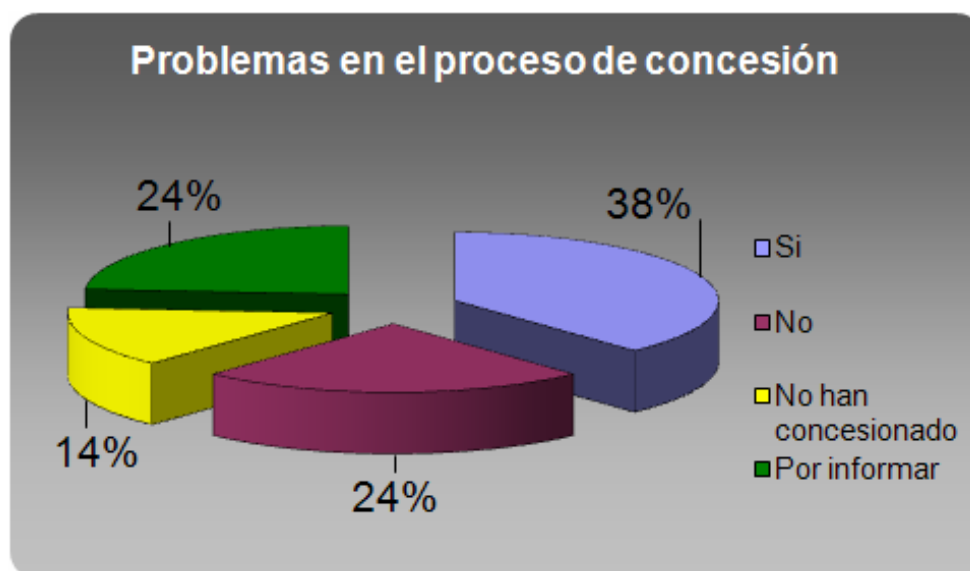
8. ¿Qué beneficios reporta el proceso de concesión de aeropuertos en su país?

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		X	
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								*							X		X	
Generación de empleos											*								X	X	
Ahorro para el estado				X			X				*					X				X	



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

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B O R	C H I	C O L	C O R	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 O	U R	V E
Si	X				X		X		X			X				X			X	X	
No			X	X		X					*			X				X			



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

Estado miembro	Problemas suscitados	Soluciones
Argentina	Concesión a cargo de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Falta del Pago del Canon, Atraso en el nivel de Inversiones. Diversos Reclamos cruzados entre el Estado Nacional y el Concesionario	El Contrato se encuentra en análisis de la Comisión citada en el Punto 7.
Chile	Publicidad, antenas telefonía celular, servicio de catering	Sometidos a la Comisión Arbitral.
Costa Rica	Desequilibrio financiero	Realización de adendum
	Financiamiento	Otorgamiento de prórroga
Ecuador	Principio de Autoridad	Reuniones para establecer que la autoridad es la DGAC – 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.	CORPAQ paga 21% bajo convenio
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
República Dominicana	Acceso a las áreas de supervisión por parte de las autoridades de aviación civil.	En proceso
Uruguay	Quejas del privado por incumplimiento de bases	Extensión del plazo de concesión

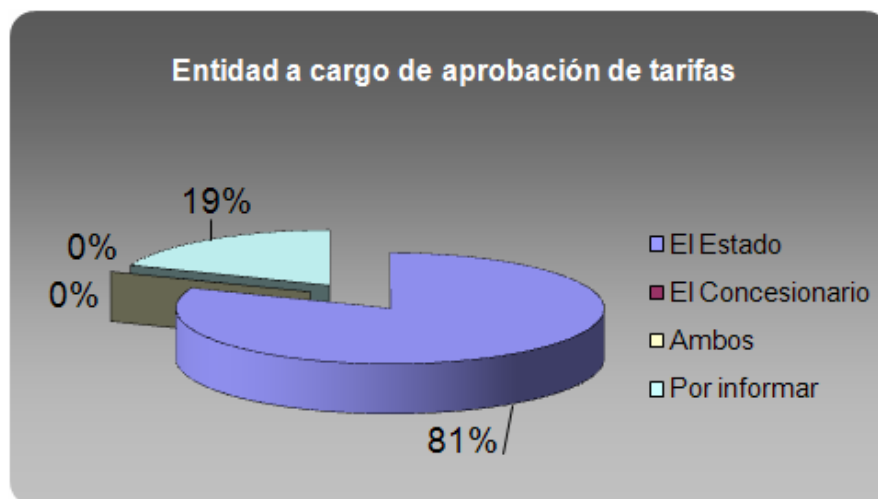
11.- ¿Qué entidad(es) está(n) a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en su país?

Estado miembro	Estado	Concesionario
----------------	--------	---------------

Argentina	El Estado Nacional se reservó el derecho de la gestión en el caso de un grupo originalmente integrado por 24 aeropuertos, no pertenecientes al Grupo "A" de Aeropuertos, 17 de los cuales permanecen, en la actualidad a cargo del Estado. Dicha actividad es prestada por la fuerza Aérea Argentina, las Provincias, los Municipios y/o Particulares	Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (Grupo A). London Supply S.A.C.I.F.I. (Aeropuertos de Ushuaia. El Calafale y Trelew). Aeropuertos de Neuquén S.A (Aeropuerto "Presidente Perón") y AIR COM S.A. (Aeropuerto de Don Torcuato.
Bolivia	HAZAÑA	SABSA
Brasil	Prefectura Municipal, INFRAERO, DAESP, Gobierno, MPE.	CONTRATEC, Costa do Sol, ADAERO, Transporte Capelini, USIMINAS, SINART.
Costa Rica	Dirección General Aviación Civil (Aeropuertos de Pavas, Limón y Liberia).	AERIS HOLDING COSTA RICA S.A. (Aeropuerto Internacional Juan Santamaría).
Cuba		Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA)
Honduras	Secretaria de Obras Publicas, Transportes y Vivienda a través de la DGAC y la Superintendencia de Concesiones y Licencias	Inter Airports
Uruguay	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)	SUMU Carrasco Puerta del Sur S.A. SULT Maldonado Consorcio de Aeropuertos Internacionales S.A.
Perú	CORPAC, S.A.	Lima Airport Partners-LAP. Aeropuertos del Perú-ADP
Guatemala	Dirección General de Aeronáutica Civil	N/A
Ecuador	Dirección General de Aviación Civil	N/A
Paraguay	Dirección de Aeronáutica Civil DINAC	

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

[illegible]



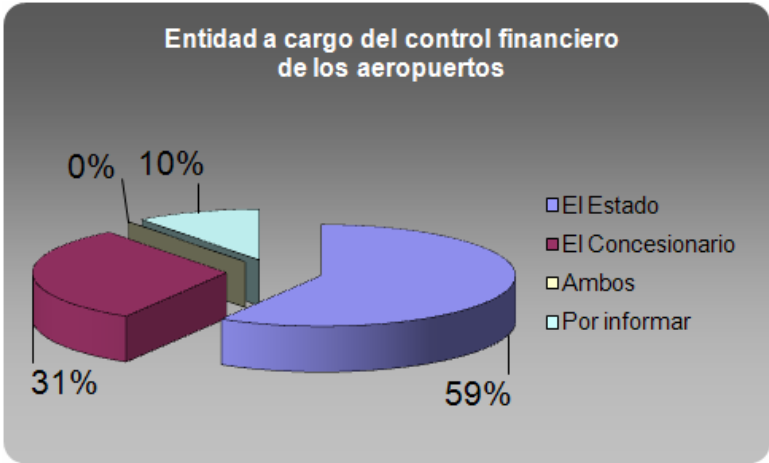
13. ¿Cómo están organizados internamente los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Estado
Argentina	A partir de la sanción del derecho No. 375/97 se crea el Sistema Nacional de Aeropuertos compuesto originalmente por un grupo de 57 aeropuertos que como ya se dijera, actualmente cuenta con 54 aeroestaciones – regulado por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.
Bolivia	Los aeropuertos concesionados están organizados de la siguiente manera: Gerente de Aeropuerto, Jefe de Operaciones, Jefe de Mantenimiento, Jefe de Aeropuerto Jefe Administrativo y Contable.
Brasil	Aeroportos Internacionais (caracterizados como portões de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, de polícia, de saúde pública e demais), Nacionais (os das Capitais das Unidades da Federação ou grandes centros metropolitanos com características adequadas às operações de aviação doméstica), Regionais (os que apresentam demanda por transporte aéreo regional regular, em ligações com grandes centros metropolitanos e capitais, bem como aqueles com potencial sócio-econômico compatível), Aeroporto Local (os caracterizados pela operação exclusiva da aviação não regular (pequeno porte ou charter), induzida pela atividade econômica local, de qualquer natureza, inclusive a atividade turística. São também unidades que desempenham a função de absorver o tráfego da aviação geral de outros aeroportos onde este segmento provoque interferências indesejáveis) e Aeroporto Complementar (aqueles que não apresentam demanda por transporte aéreo regular, mas desempenham a função de apoio a localidades de difícil acesso e a projetos de desenvolvimento). Existem ainda, os aeródromos privados (que só podem ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial).
Costa Rica	Según el artículo 89 de Ley General de Aviación Civil, Los aeropuertos se clasifican en nacionales, municipales y particulares, de acuerdo con el régimen jurídico de propiedad a que estén sujetos. El reglamento respectivo se clasifican los aeródromos y Se determinan las

	condiciones y requisitos técnicos exigidos para cada clase.
Cuba	Por una nomenclatura a robada or la Aeronáutica Civil de Cuba donde están regentes Direcciones de Economía /Finanzas/Operaciones/Inversiones/Combustible de la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos.
Ecuador	Los aeropuertos en el Ecuador están operando como Nacionales e Internacionales y en cumplimiento de la ley de aviación civil, código aeronáutico, regulaciones técnicas y otros Existen 3 aeropuertos concesionados y 22 administrados por la DGAC
Guatemala	-2 aeropuertos internacionales (La Aurora y Mundo Maya) -5 aeródromos de segunda categoría: (San José, Puerto Barrios, Quetzaltenango, Retalhuleu, Poptun. -5 aeródromos de tercera categoría: San Marcos, Coatepeque, Huehuetenango, Cobán, Chiquimula, Esquipulas.
Honduras	Gerente General, Gerente Financiero, Gerente de Aeropuertos y Jefe Administrativo
México	Los aeropuertos concesionados están integrados en cuatro Grupos: Sureste (9 aeropuertos), Pacífico (12 aeropuertos), Centro Norte (13 aeropuertos) y Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Existe también concesiones bajo la figura de Gobiernos Estatales y Privados y el resto de aeropuertos están organizados bajo el Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
Paraguay	a) Director de Aeropuertos b) Administrador de cada aeropuerto
Perú	La infraestructura aeroportuaria y los aeródromos propiedad pública del país se jerarquizan en función con el Decreto Supremo 019-2007-MTC. Con la Resolución Ministerial 488-2000-MTC/15.02 establece la categorización comercial de los aeródromos
Uruguay	En cuanto al Estado, la DINACIA
Venezuela	Jefatura de Aeropuerto.

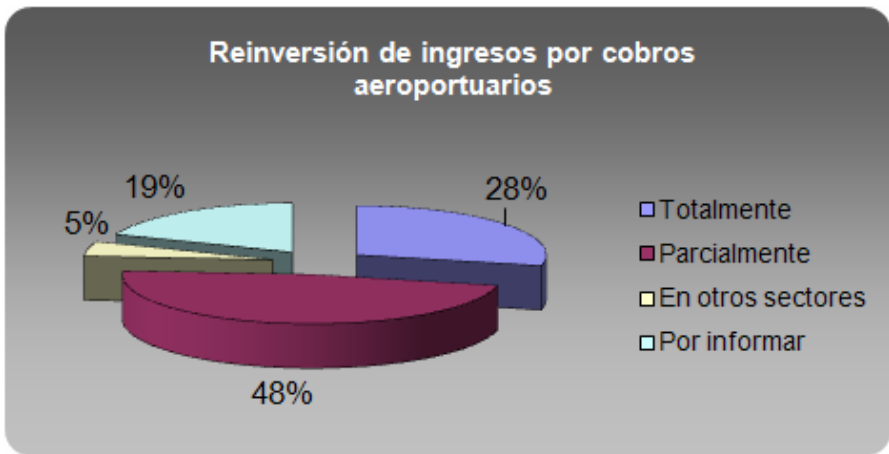
14. ¿Qué entidad está a cargo del control financiero en los aeropuertos de su país?

RESPUESTA	A R G	A R G	B O L	B O L	C H I	C O L	C O L	C O L	E U B	E U B	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 O	U R	V E
El Estado	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X	X	X	X	X
El Concesionario			X	X	X				X			X		X		X		X	X		
Ambos																					
Explique:		X								X			X								



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

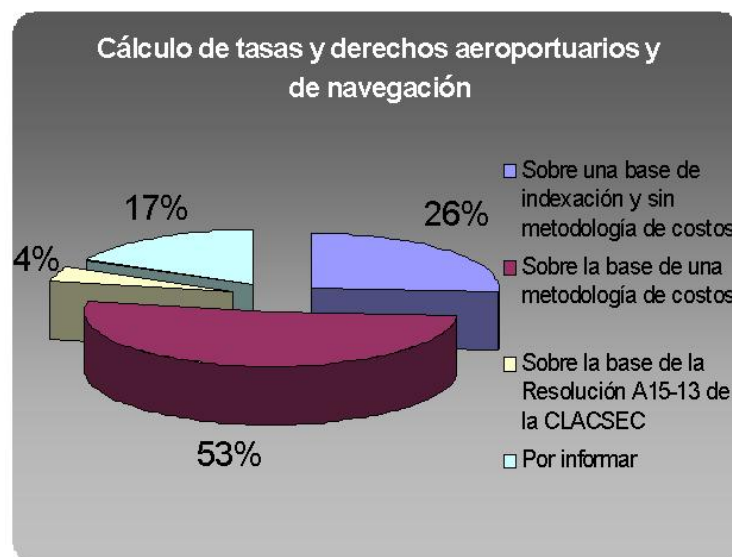
RESPUESTA	A R G	A R G	B O L	B O L	C H I L	C H I L	C U B	C U B	E C U	E C U	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R O	U R	V E N
Totalmente				X	X		X	X	X												X
Parcialmente	X		X			X					X	X		X		X		X	X	X	
En otros sectores																	X				
Por informar		X								X			X		X						



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

RESPUESTA	A R G	A R G	B O L	B O L	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 O	U R U	V E N
-----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------	-------------	-------------

Sobre una base de indexación y sin metodología de costos			X	X			X	X						X	X	*	
Sobre la base de una metodología de costos	X			X	X	X	X			X		X		X	X	X	X
Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLACSEC												X					



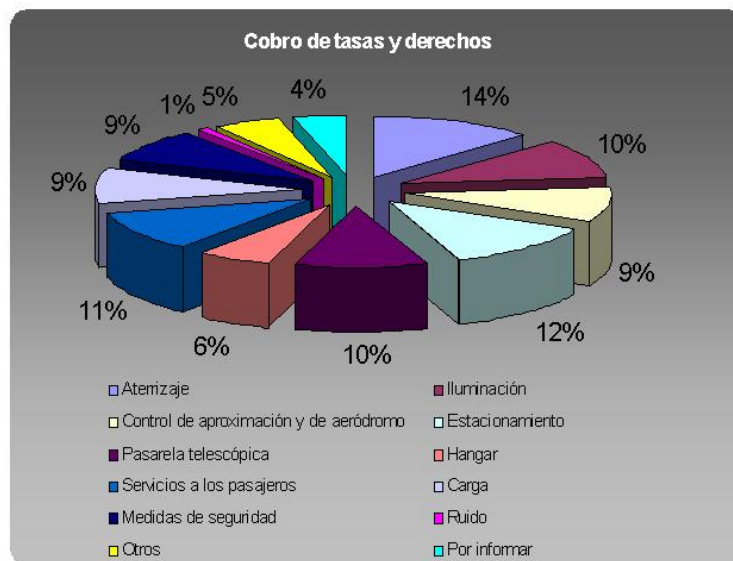
17. ¿Cómo se calculan los costos imputables a las actividades no aeronáuticas?

Estado miembro	Estado
Bolivia	El Contrato de Concesión estipula que el Concesionario esta facultado para determinar los cobros a efectuar por costo imputables a actividades no aeronáuticas, a su propia discreción sin necesidad de permiso adicional siempre que sea consistente con las obligaciones internacionales del Estado Boliviano respecto a lo acordado en el Convenio de Chicago.
Brasil	Por intermédio de livre negociação, obedecendo aos preceitos legais.
Costa Rica	Se calculan mediante porcentajes de distribución de los costos indirectos de la actividad. Para los hangares se han hecho negociaciones con los usuarios, tomando en consideración los precios del mercado. Para el uso del espacio en las terminales, se hacen ajustes de precios tomando en cuenta la inflación. Para otros servicios existen metodologías específicas para cada caso concreto.
Cuba	Por la Dirección de Finanzas y Precios
Ecuador	En base de avalúos de inmuebles y rentas comerciales

Guatemala	Por Kg/peso de las aeronaves que operan comercialmente en los aeropuertos.
Honduras	Promedio catastral de la zona y por metro cuadrado (según ubicación en el aeropuerto)
Perú	La fijación de precios para los servicios no aeronáuticos o comerciales no esta sujeta a regulación tarifaria, los precios se determinan en función de la oferta y la demanda

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

RESPUESTA 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 O	U R	V E N
Aterrizaje	*		*	*	*	*	*	*	*		*	*		*		*		*	*	*	
Iluminación	*		*		*	*	*	*			*	*		*				*	*		
Control de aproximación y de aeródromo	*		*		*	*	*	*	*		*			*				*	*		
Estacionamiento	*		*	*	*	*	*	*	*		*	*		*				*	*	*	
Pasarela telescópica	*		*	*	*	*	*	*			*			*				*	*	*	
Hangar	*			*	*			*						*				*		*	
Servicios a los pasajeros	*		*	*	*	*	*	*	*			*		*				*	*	*	
Carga	*		*	*	*		*	*				*		*				*	*	*	
Medidas de seguridad	*		*	*	*		*	*			*			*				*	*		
Ruido																		*			
Otros	*		*									*		*			*				



19. ¿Cómo están constituidos los concesionarios de aeropuertos en su país?

Estado miembro	Estado
Bolivia	En Bolivia solo existe un concesionario que es SABSA. Es una sociedad anonima constituida para fines de administración y operación de los tres aeropuertos concesionados. En un principio el contrato de concesión fue celebrado entre AGI y el Estado boliviano.
Brasil	Não aplicável.
Costa Rica	Por medio de contrato
Ecuador	Los aeropuertos concesionados fueron entregados a los Municipios mediante Decreto Ejecutivo; los Municipios han constituido el mecanismo propio para concesionar y han determinado el operador del aeropuerto.
Guatemala	Sin comento
Honduras	En sociedad anónima
Perú	- CORPAC, S.A. Lima Airport Partners LAP - Aeropuertos del Perú ADP
Uruguay	Sociedades anónimas con inversiones Nacionales e Internacionales

20. ¿Cuánto tiempo de vigencia tiene una concesión aeroportuaria en su país?

Estado miembro	Estado
----------------	--------

Bolivia	En el contrato se considera 25 años de concesión
Brasil	Não aplicável.
Costa Rica	AIJS 23 años AIDOQ 20 años
Ecuador	Indefinida; pero cuando no se cumpla con una de las cláusulas establecidas en la entrega a los Municipios el Estado puede revocar esa concesión y tomar la administración para la DGAC - Ecuador
Guatemala	Sin comentarios
Honduras	20 años
México	Hasta 50 años, prorrogable otros 50 más,
Perú	La concesión del aeropuerto Int. Jorge Chávez vigencia 30 años La concesión primer grupo aeropuertos provincia vigencia 25 años
Uruguay	Las concesiones otorgadas son de 20 años en el caso de SULS se autorizó una prórroga años atrás

21. ¿A qué tipo de aeropuertos se les otorga una concesión en su país?

Estado miembro	Estado
Bolivia	En Bolivia se han concesionado los tres aeropuertos más importantes, los cuales generan ingresos suficientes para hacer la concesión financiera factible
Brasil	Não aplicável.
Costa Rica	A los aeropuertos internacionales con mayor tráfico.
Ecuador	A cualquiera, sean nacionales o internacionales
Guatemala	Sin comentarios
Honduras	Aeropuertos Estatales
México	A los de servicio público (nacional o internacional) con servicio de aviación regular, administrados por una Sociedad Mercantil.
Perú	Solamente aeropuertos públicos de propiedad estatal, jerarquizados como aeropuertos de ámbito nacional.
Uruguay	Sin comentarios.

22. ¿Qué normatividad toman como base para el otorgamiento de concesiones aeroportuarias en su país?

Estado miembro	Estado
Bolivia	La concesión efectuada se basó en el Decreto Supremo No. 24315 de fecha 14 de junio de 1996 y el proceso ha estado enmarcado en la normatividad legal vigente en el país.
Brasil	Não aplicável.
Costa Rica	AIJS: Ley de Contratación Administrativa y el Reglamento de Otorgamiento de la Gestión Interesada. AIDOQ: Ley de Concesión de Obra Pública y Servicios
Ecuador	Sin comentarios
Guatemala	Sin comentarios
Honduras	OACI, FAA, BOCO, ASTM, y normas de concesión vigente en la República de Honduras.
México	Anexos OACI Ley de Aeropuertos Reglamento de La Ley de Aeropuertos Ley General de Bienes Nacionales Ley Federal de Sociedades Mercantiles Ley Federal de Competencia
Perú	Decreto Supremo No. 059-96-PCM y 060-96-PCM
Uruguay	Sin comentarios

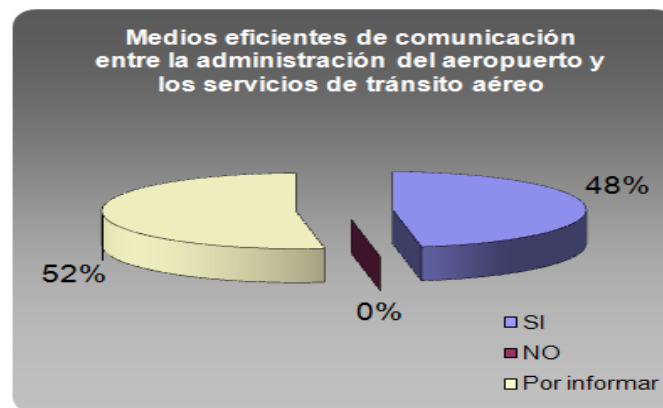
23. ¿Qué requisitos se deben presentar para la obtención de una concesión aeroportuaria en su país?

Estado miembro	Estado
Bolivia	Los requisitos legales, financieros y técnicos se definen en el proceso de licitación y se detallan en el documento base de contratación.
Brasil	Não aplicável.
Costa Rica	En cada caso se elabora un cartel Y existen los requisitos de Ley y los requisitos técnicos del pliego de condiciones, que pueden variar en cada proyecto.
Ecuador	Sin comentarios
Guatemala	Sin comentarios
Honduras	1. La Garantía 2. El operador debe tener experiencia en el manejo de los aeropuertos y respaldo económico por Bancos Internacionales
México	Los señalados en la Ley de Aeropuertos, su reglamento y demás disposiciones aplicables
Perú	Persona jurídica o consorcios integrados por personas jurídicas, Experiencia en explotación, operación y mantenimiento
Uruguay	Sin comentarios

Parte II) ATM

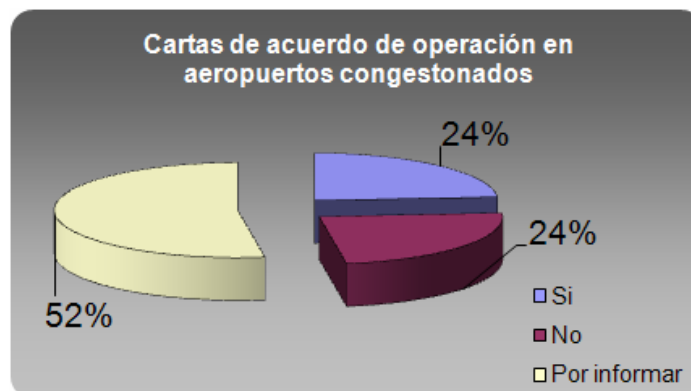
24. ¿Existe en su país medios eficientes de comunicación, entre la administración de los aeropuertos y los servicios de tránsito aéreo con la finalidad de agilizar las operaciones aeroportuarias?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B O A	C H I	C O L	C O 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 O	U R	V E
SI			X	X			X	X	X		X	X		X				X		X	
NO																					



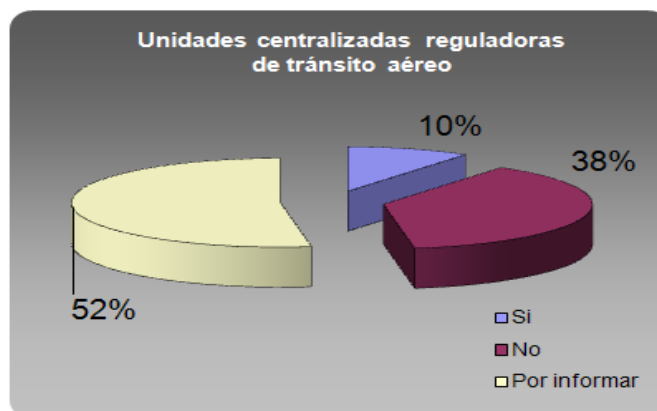
25. ¿Existe en su país cartas de acuerdo de operación, en los aeropuertos congestionados, entre los servicios de tránsito aéreo y la administración de éstos, que agilice la operación de llegada y salida de plataformas?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B O A	C H I	C O L	C O 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 O	U R	V E
SI			X	X			X	X												X	
NO									X		X	X		X				X			



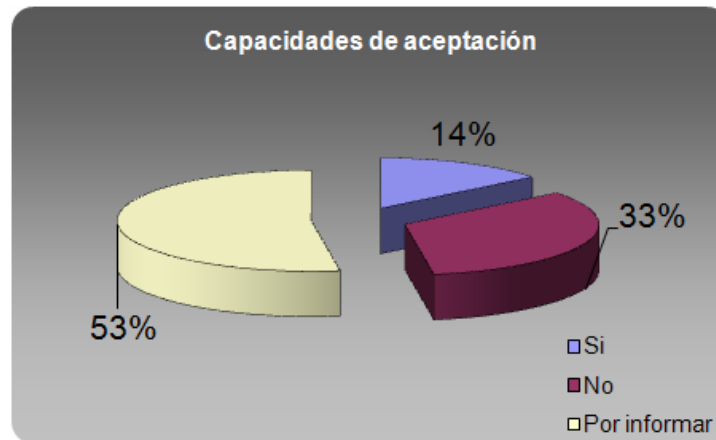
26. ¿Existe en su país unidades centralizadas reguladoras de tránsito para aeropuertos considerados congestionados o con un alto índice de operaciones?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B O A	C H I	C O L	C O R	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 O	U R	V E
SI				X				X													
NO			X				X		X		X	X		X				X		X	



27. ¿Se tiene conocimiento en su país de las capacidades de aceptación declaradas de los aeropuertos congestionados?

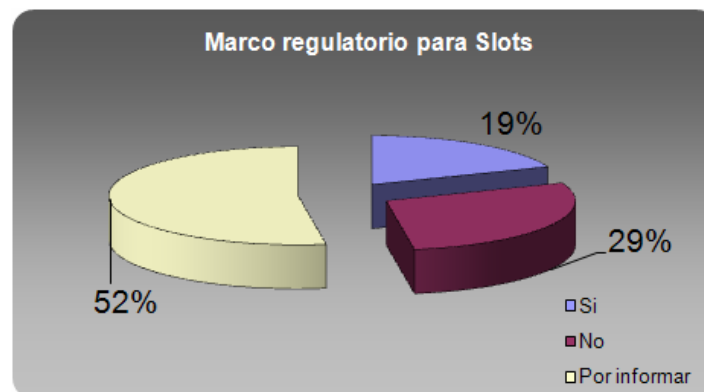
RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B O A	C H I	C O L	C O R	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R O	U R	V E
SI								X			X			X							
NO			X	X			X		X			X						X		X	



Parte III) SLOTS

28. ¿Cuenta su país con un marco regulatorio respecto de los Slots?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C O R	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 O D	U R U	V E N
SI				X				X				X		X							
NO			X				X		X		X							X		X	

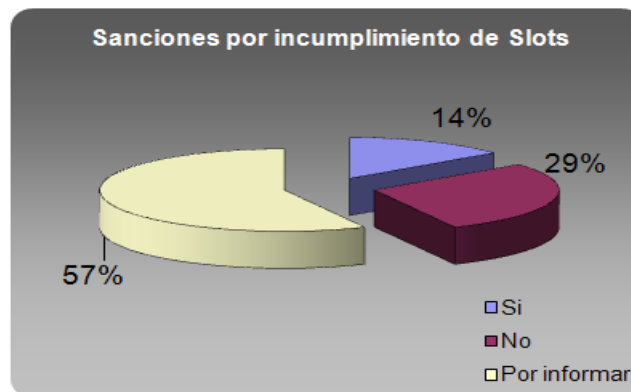


29. ¿Cuál es el índice de cumplimiento de los Slots en los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Estado
Bolivia	No se emplean slots en las operaciones aéreas.
Brasil	Considerando os 67 principais aeroportos do Brasil, o índice de cumprimento dos horários dos voos comerciais regulares (considerando o mês de julho de 2009) foi de 88%). É considerado

	atraso a decolagem com mais de 30 minutos do horário previsto na autorização de horário.
Costa Rica	El índice de cumplimiento es aproximadamente de un 80 %.
Cuba	Demorados 4029 Imputables 101 % de cumplimiento sucio 65.55 % de cumplimiento limpio 99.11
Ecuador	No Aplica
Guatemala	Los slots se cumplen en un 90%
Honduras	Aún no se aplica. (A corto plazo se aplicará)
México	El concesionario mantiene constante vigilancia y reporta a la DGAC los cambios de asignación de slots.
Perú	No Aplica
Uruguay	Sin comentarios

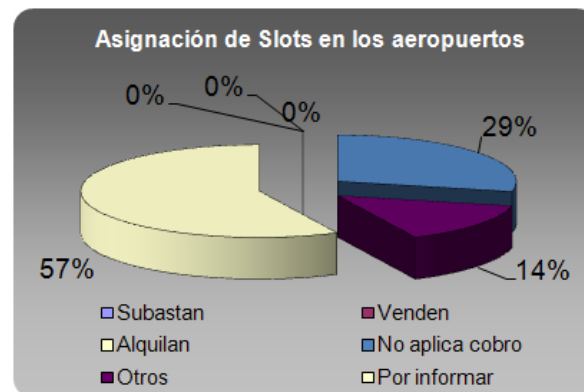
30. ¿Se sanciona en su país a las aerolíneas o prestadores de servicios que incumplen con el Slot?

[illegible]

31. ¿Los Slots de los aeropuertos de su país, se subastan, venden o alquilan?

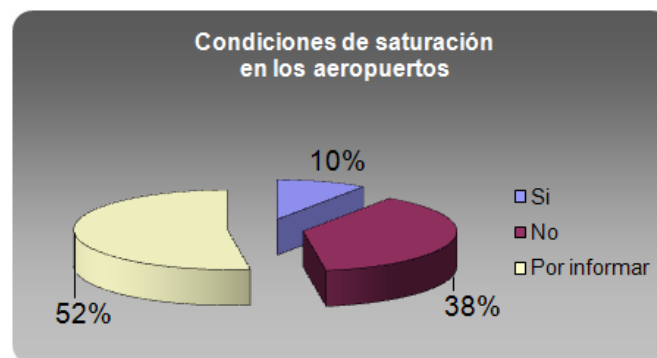
RESPUESTA	A	A	B	B	C	C	C	C	E	E	G	H	J	M	N	P	P	P	R	U	V
	R	R	O	O	H	O	R	U	C	S	U	O	A	M	I	A	A	E	D	R	E
Subastan	G	U	L	A	I	L	I	B	U	A	A	N	M	X	C	N	R	R	O	U	N

Venden																		
Alquilan																		
Otros						X	X			X			X					
No aplica cobro			X	X			*		*			X					*	*



32. ¿Existe condición de saturación en los aeropuertos de su país?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C O R	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
SI							X	X													
NO			X	X					X		X	X		X				X		X	



33. ¿Cuál sería la propuesta de su país para hacer frente a la saturación de horarios?

Estado miembro	Estado
Bolivia	No aplica
Brasil	Em relação aos aeroportos Internacionais a proposta do Brasil é participar do processo de coordenação organizado pela IATA, conforme documento Worldwide Scheduling Guideline –

	WSG.
Costa Rica	La unidad de Flow Control, estableció el aterrizaje de una aeronave cada 5 min por hora, como medida preventiva para que no se dé la saturación. Se coordinan los horarios con la Oficina de operaciones del aeropuerto, no obstante, la infraestructura es absolutamente insuficiente dada la demanda de servicios del país. Se deben hacer nuevas salas de abordaje (faltan 2 etapas), mejorar los puestos de control de migración, se van a agregar más puentes de abordaje, se va a incrementar en un 30% los mostradores de las aerolíneas, se van a agregar nuevas posiciones remotas, lo anterior de acuerdo a una proyección al 2015. Más allá del 2015, se está trabajando en la actualización del Plan Maestro.
Cuba	Tratar de automatizar los software necesarios para evitar estas congestiones, otra de las perspectivas es complementar el equipamiento de explotación aeroportuaria para garantizar un mejor servicio.
Ecuador	Creación de un sistema de control de flujos y slots.
Guatemala	Sin comentarios
Honduras	Aplicación del marco regulatorio de los slots
México	Conforme a la vigilancia del cumplimiento, previo a que ocurra el supuesto de saturación, el concesionario conforme a las proyecciones de operación, establece en el PMD las inversiones en infraestructura que se aplicarán en el aeropuerto con la antelación suficiente que evite se este en el supuesto de saturación.
Perú	No aplica
Uruguay	Si aumentar la densidad de tránsito se implementarían slots