

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/24
28/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

Cuestión 2 del
Orden del Día: Gestión Aeroportuaria

Cuestión 2.2 del
Orden del Día: Informe sobre procesos de concesión (Perú).

(Nota de estudio presentada por Perú - Punto Focal "Gestión Aeroportuaria")

PROCESOS DE CONCESIÓN DEL PERÚ

Escenario Actual:

1. El Perú cuenta con aeropuertos concesionados a través de tres contratos de concesión:

Concesión	Aeropuerto de Lima	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales
Aeropuertos (ciudad)	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Lima)	<ul style="list-style-type: none">• Aeropuerto Cap. FAP Víctor Montes (Talara)• Aeropuerto Cap. FAP Pedro Canga Rodríguez (Tumbes)• Aeropuerto de Chachapoyas• Aeropuerto CrI. FAP Francisco Secada Vignetta (Iquitos)• Aeropuerto Cap. FAP Guillermo Del Castillo (Tarapoto)• Aeropuerto Cap. FAP David Abenzur Rengifo	<ul style="list-style-type: none">• Aeropuerto de Andahuaylas• Aeropuerto Tnt. FAP Alfredo Rodríguez Ballón (Arequipa)• Aeropuerto CrI. FAP Alfredo Mendivil Duarte (Ayacucho)• Aeropuerto Inca Manco Capac (Juliaca)• Aeropuerto Padre Aldamiz (Puerto Maldonado)• Aeropuerto CrI. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa

		(Pucallpa) • Aeropuerto Cap. FAP Carlos Martínez Pinillos (Trujillo) • Aeropuerto Germán Arias Graziani (Anta - Huaraz) • Aeropuerto Mayor Grl. FAP Armando Revoredo (Cajamarca) • Aeropuerto Cap. FAP Guillermo Concha Iberico (Piura) • Aeropuerto Cap. FAP Abelardo Quiñónez (Chiclayo) • Aeropuerto Internacional de Pisco	(Tacna)
Fecha de Contrato	14 de febrero de 2001	11 de diciembre de 2006	5 de enero de 2011
Inversión total estimada (millones de US\$)	1 062	54	48

2. En general, los contratos de concesión incluyen tres tipos de obras:

- Obras de Rápido Impacto y de Seguridad, las cuales se realizan en la fase inicial de los contratos e incluyen generalmente el mejoramiento de la fachada de los aeropuertos, la remodelación interna del edificio de las terminales, la rehabilitación de las vías de acceso, la rehabilitación y asfaltado de los estacionamientos. En el aspecto de seguridad se consideran la conclusión y el mejoramiento de los cercos perimétricos de los aeropuertos, la habilitación de vías para vigilancia, las vías de acceso directo al centro geométrico de la pista de aterrizaje, entre otras.
- Obras del Período Inicial, orientadas a la ampliación y remodelación de terminales y en el Lado Aire de los aeropuertos, según los proyectos desarrollados por el Concesionario y aprobados por el Concedente.
- Obras del Período Remanente, las cuales se realizarán del año 4 al 25 de la Concesión, a partir de los Planes Maestros desarrollados y que incluyen una visión de largo plazo.

Es necesario tener en cuenta que este esquema general se adoptó debido a que la situación de los aeropuertos no se encontraba en óptimas condiciones y se requerían acciones de corto plazo que pudieran llevar rápidamente a tener niveles de servicio aceptables.

Modalidad de Concesión:

3. De acuerdo con la estructuración económico financiera de cada contrato, se realizaron dos tipos de concesión:

- Autosostenible; en la cual el Concesionario directamente asume los costos de modernización del aeropuerto y de la operación y sus ingresos están dados por las

tarifas aeroportuarias y los negocios vinculados desarrollados en la terminal. El aeropuerto internacional Jorge Chávez se encuentra bajo este esquema de operación.

- Cofinanciado; mediante el cual el Concedente (Estado) efectúa un aporte permanente para cubrir las inversiones realizadas o parte de los costos y gastos de operación que no pueden ser cubiertos por las tarifas aeroportuarias. Para minimizar el impacto financiero se establecieron grupos de aeropuertos en los que se incluyeron algunos que aunque actualmente cumplen un fin social, tienen un potencial de crecimiento futuro interesante. Los contratos suscritos para los dos grupos de aeropuertos regionales se encuentran en esta forma de concesión.

Hitos:

4. El esquema de concesiones peruano incluye la participación de tres actores principales: el Concedente (Estado), el Concesionario y el Organismo Regulador, cuya función es velar por el cumplimiento de los contratos de concesión en los diferentes aspectos: inversiones, niveles de servicio, etc.

El monto de inversiones reconocidas por el Regulador a febrero de 2011 son:

- | | |
|--|-------------------|
| - Aeropuerto de Lima | US\$ 250 millones |
| - Primer Grupo de Aeropuertos Regionales | US\$ 43 millones |

Debido a que el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentra en la fase inicial, aún no se ha reconocido inversiones.

5. Las acciones desarrolladas han permitido que el aeropuerto de la ciudad de Lima sea calificado por Skytrax Research por segundo año consecutivo, como el Aeropuerto Líder en Sudamérica 2010 en The World Travel Awards.

De la interrelación entre el Concesionario y CORPAC S.A.:

6. La distribución de obligaciones entre el Concesionario y CORPAC se precisan en los anexos de los contratos de concesión. CORPAC es el encargado de los servicios de aeronavegación del aeropuerto que incluye, entre otros, los siguientes aspectos: control de tránsito aéreo (control de área, control de aproximación, de vigilancia y control de aeródromo), de información de vuelo (FIS y AFIS), de alerta, de información aeronáutica, de meteorología aeronáutica (observatorios y pronósticos meteorológicos y climatología), de comunicaciones aeronáuticas, de Inspección en Vuelo, de radio ayudas para la navegación aérea, de comunicaciones aeronáuticas, de ayudas visuales para la navegación aérea, de vigilancia aérea, de abastecimiento de energía eléctrica, de control y movimiento de aeronaves en tierra, así como el mantenimiento del equipo respectivo.

7. Por su parte, el Concesionario es el encargado de prestar los servicios de emergencias (incluyendo ambulancias y tópicos), del salvamento y extinción de incendios, del traslado de aeronaves en abandono, de desbloqueo o remoción de aeronaves con fallas mecánicas o problemas de cualquier índole que ocasionen la obstrucción del área de maniobras, así como aeronaves inutilizadas y/o accidentadas, del mantenimiento del área de movimiento de aeronaves, del control y verificación de obstáculos en la superficie limitadora, de la gestión de plataformas, del servicio de ayudas visuales para la Navegación Aérea, de los sistemas de reducción de peligro aviario, del mantenimiento de los sistemas de drenaje, de los edificios, del corte y roce de vegetación y eliminación de obstáculos en las áreas libres de obstáculos, franja de pista, y áreas sensibles, de los equipos de medición de características de rozamiento y limpieza de pistas.

8. Sin embargo, en las pruebas de simulacro por catástrofes (sismos, tsunamis) se observa que la coordinación entre ambas organizaciones no es óptima, y que la información sobre el estado y seguridad de la infraestructura aeroportuaria no es fluida y que permita una inmediata y adecuada toma de decisiones a nivel de otros estamentos del Estado.

Recomendación:

9. Es necesario mejorar los canales y procedimientos de coordinación que se aplicarán en casos de emergencias que conlleven a un colapso de la infraestructura aeroportuaria, de tal forma que permita no solo el mantenimiento en la provisión del servicio aeroportuario y de aeronavegación, sino el manejo conjunto y sincronizado con otros aeropuertos para la provisión de los servicios aéreos.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinente.