

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/30-NE/19
25/01/13

**TRIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/30)**

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión aeroportuaria

**Cuestión 2.1 del
Orden del Día:**

Procesos de Concesión de Aeropuertos

(Nota de estudio presentada por Panamá – Punto Focal “Gestión aeroportuaria”)

1. Antecedentes

1.1. Durante la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) se promulgó la Resolución A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias” en esa reunión la Secretaría presentó los resultados de las encuestas sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” en las cuales se evidenció que no todos los estados tomaban en consideración las Resoluciones de la CLAC en esta materia.

Posteriormente, en el GEPEJTA/18, la Secretaría continuó con el seguimiento de los procesos de concesión de aeropuertos en la región, hasta la asignación al Punto Focal México de la Macrotarea “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”

1.2. El punto focal de la Macrotarea de “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente” presentó en el GEPEJTA 24 (Lima, Perú del 27 al 29 de abril de 2010) 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 aérea y procesos de concesión de aeropuertos formulada en base a la Resolución A17-03 “Factores a considerar en Concesión de Aeropuertos”.

Con la información recabada por el punto focal se determinó en ese momento 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.

Más de la mitad 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, para sus procesos de concesiones.

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.

“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 la *“Modernización de servicios de atención al pasajero”* (19%).

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.

Con respecto a las ATM de la información recibida, el punto focal advierte que en los Estados existen los medios eficientes de comunicación entre la administración de los aeropuertos y los servicios de tránsito aéreo. No obstante, 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 las capacidades de aceptación declaradas de los aeropuertos congestionados.

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%.

1.3. Durante el GEPEJTA/28 (Santo Domingo, República Dominicana, del 13 al 15 de marzo de 2012) el punto focal de la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria, Perú, presentó la nota de estudio CLAC/GEPJTA/28-ENE/20, en la cual realizó una propuesta de modificación a algunos alcances de la Encuesta realizada por México, toda vez que el periodo transcurrido desde la realización del GEPJTA/24, en abril del 2010, obligaba a realizar una nueva actualización de las encuestas, a fin de tener conocimiento del estado a la fecha de los procesos de concesión de los Estado Miembros.

1.4. Durante el GEPEJTA /29 se acordó circular nuevamente la Encuesta, sin las modificaciones sugeridas por el Punto Focal, a fin de que este llevara a cabo la tabulación y análisis de los datos obtenidos, instando a los Estados miembros que a la fecha no habían remitido la actualización de la encuesta acumplir con dicho pedido para continuar con el desarrollo de la macrotarea.

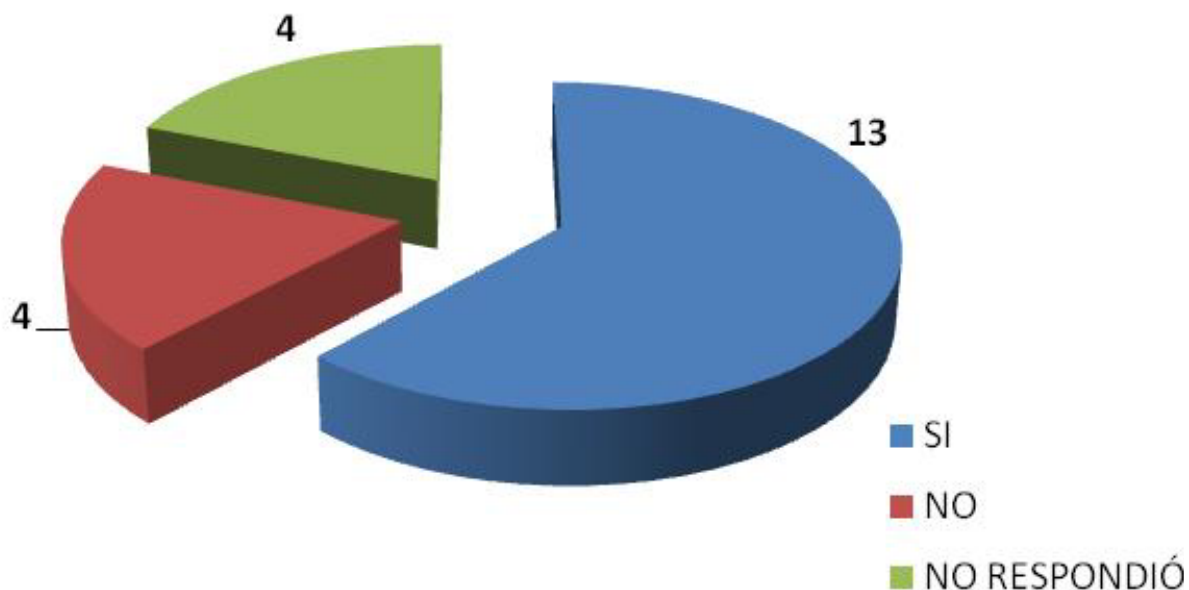
1.5. Conforme a la Resolución A20-11, Directriz de procedimiento para la implementación del Plan Estratégico de la CLAC 2012-2013 y su anexo, se designa a Panamá como punto focal para la Macrotarea de Gestión Aeroportuaria y Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria.

2. Análisis

2.1. Durante el GEPJTA /29 (Buenos Aires, Argentina, del 3 al 5 de julio de 2012) La Secretaría de la CLAC solicitó a las autoridades aeronáuticas de los Estados Miembros disponer la actualización de la última información en la Encuesta a fin de que se desarrollara la tarea propuesta. Sin embargo, sólo se recibió la información de Ecuador, República Dominicana, Bolivia y Perú. Dicha información fue suministrada por Perú a Panamá como nuevo Punto Focal.

2.2 En este sentido, el punto focal considera que si bien es cierto dicha información es insuficiente para desarrollar y presentar una recopilación, tabulación y análisis actualizado de la encuesta, la información recabada por México y la actualización de Perú nos permite tener una idea de la tendencia actual sobre los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y proceso de concesión de aeropuertos.

2.3. Con la información recabada por México y Perú, el Punto Focal realizó una síntesis de la información recibida y se determina que en la Región un poco más de la mitad de los Estados ha concesionado uno o más de sus aeropuertos, alcanzando un total de 137.



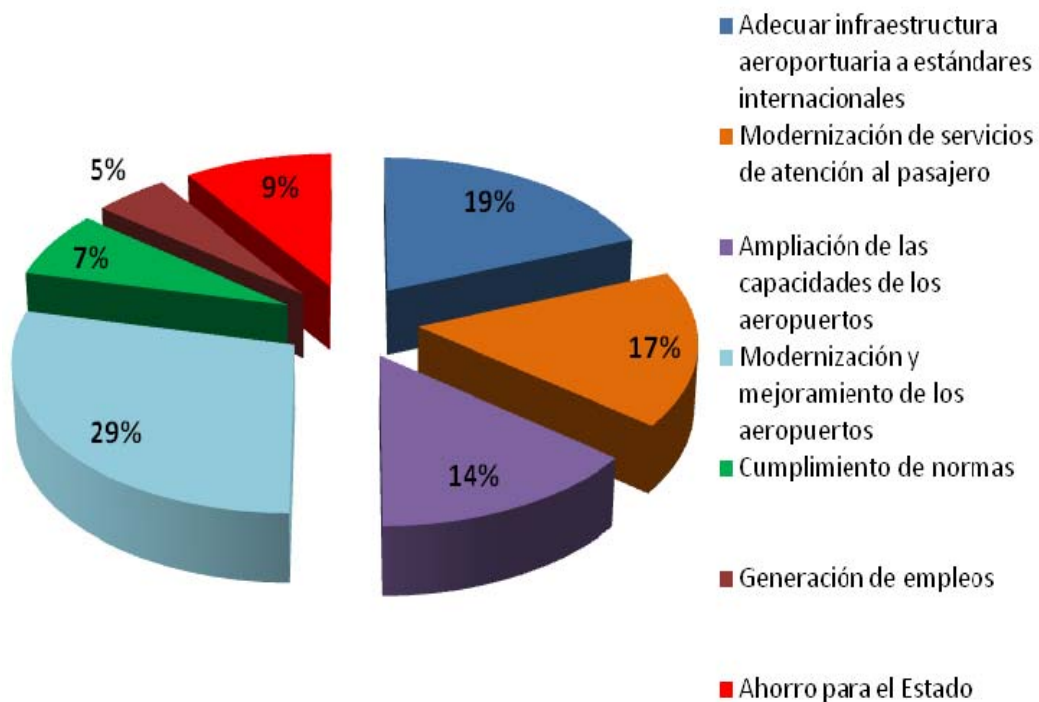
Aeropuertos Concesionados	Tiempo promedio de concesión
137	22.7
En base a información de 13 países.	

2.4. Dichas concesiones se han otorgado en su mayoría a entidades privadas. El 75% de las mismas están bajo la administración de entidades privadas.

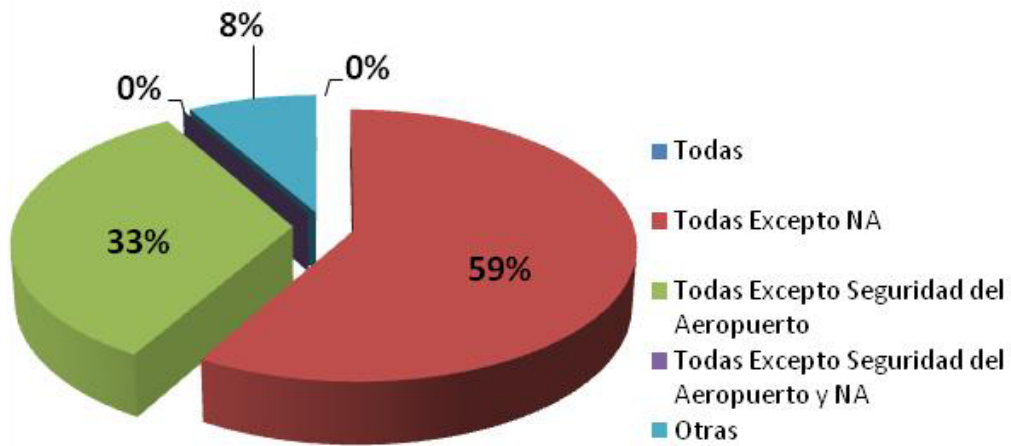
Tipo de concesión	Porcentaje (%)
-------------------	----------------

Mixta	6
Estatal	19
En base a información de 13 países.	

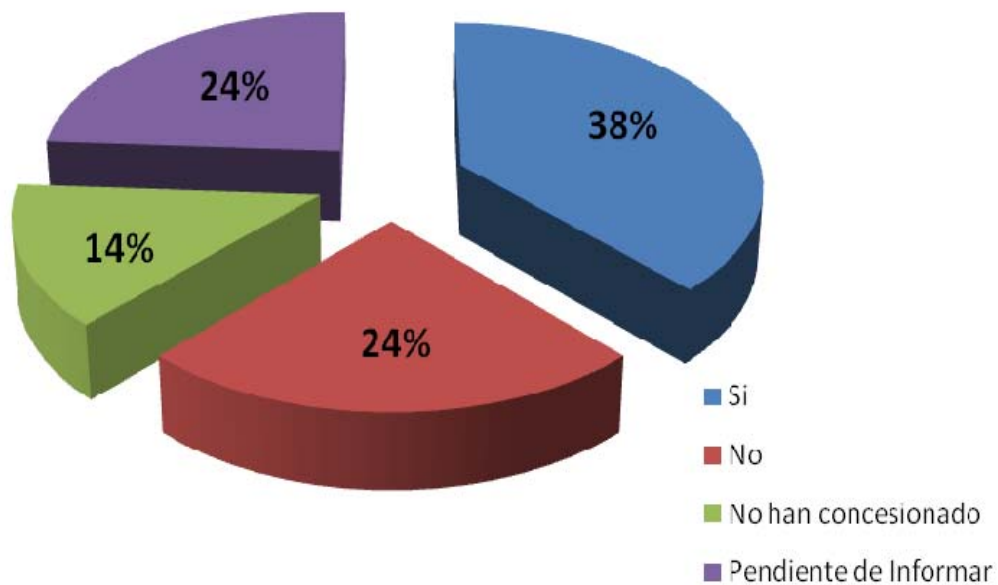
2.5. Los beneficios por las concesiones se han centralizado en la modernización y mejoramiento de los aeropuertos, infraestructuras adecuadas y la modernización de los servicios a los pasajeros.



2.6. Se evidencia igualmente que los Estados han mantenido en su mayoría el control de la Navegación Aérea y, en menor medida, han mantenido la seguridad del aeropuerto.

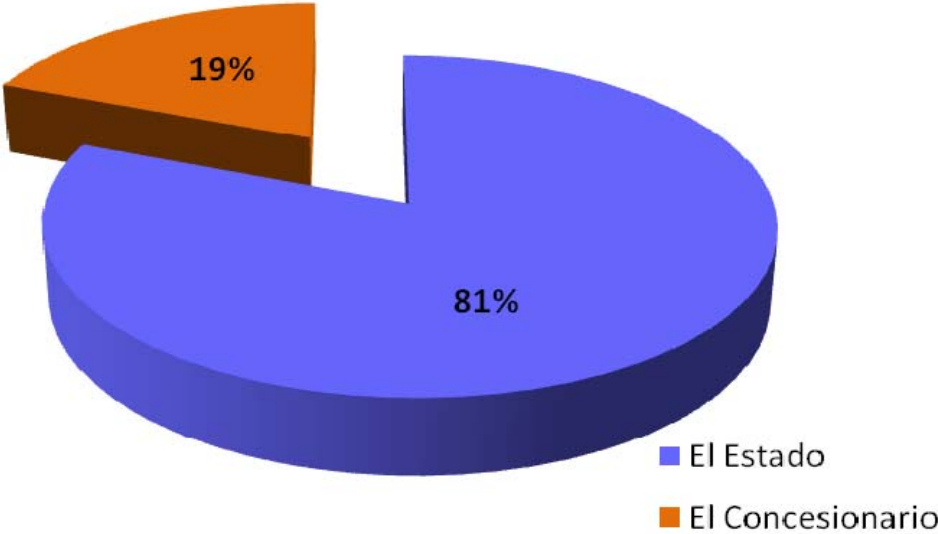


2.7. Se evidencia que en la mayoría de los casos se han encontrado problemas en el proceso de la concesión de los aeropuertos. Entre ellos se pueden mencionar problemas financieros del concesionario, incumplimiento de las bases del contrato y restricciones al ente regulador dentro de los espacios concesionados.

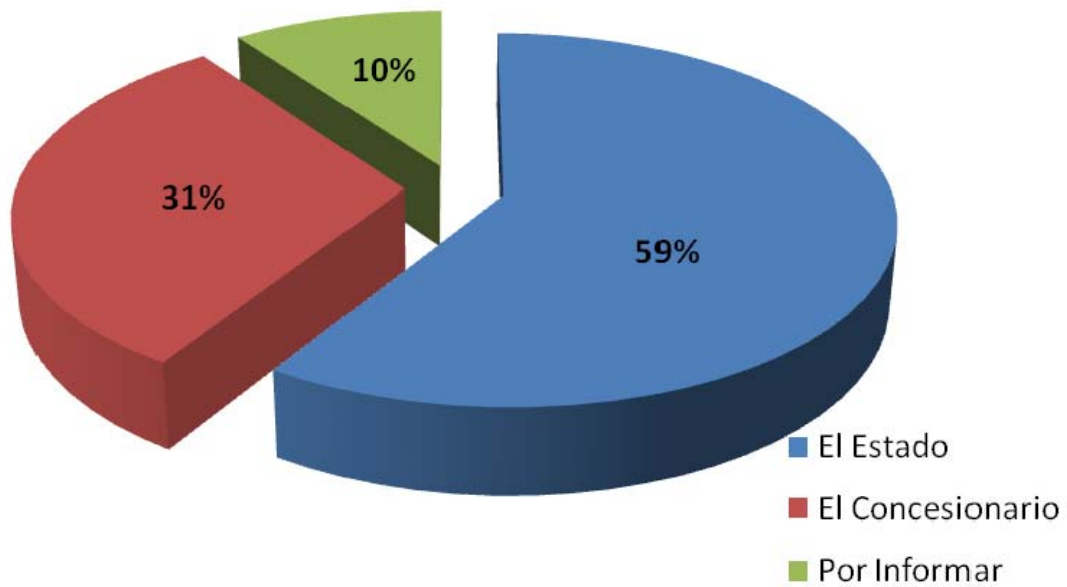


2.8. La mayoría de los Estados mantiene a su cargo la aprobación de las tarifas aeroportuarias, al igual que el control financiero de los mismos.

Entidad a Cargo del control tarifario

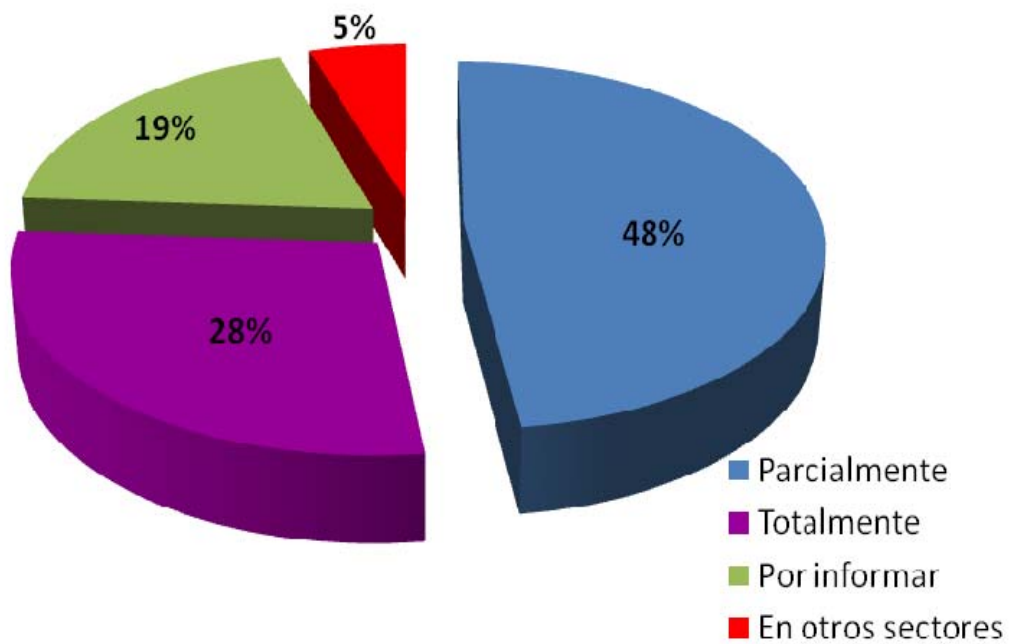


Entidad a cargo del control financiero de los aeropuertos

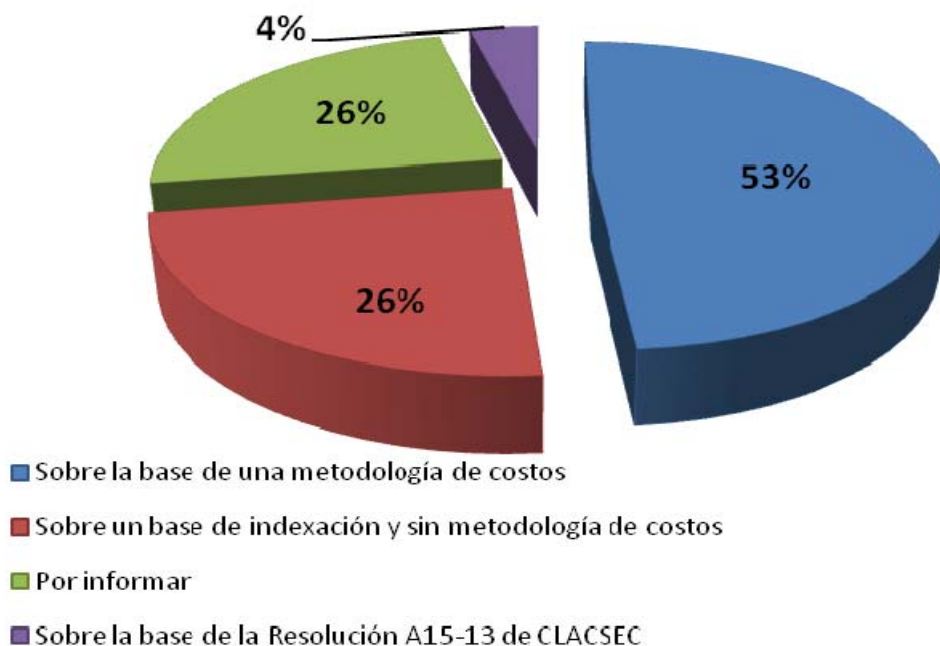


2.9. La reinversión en el sector no se da de manera total. Se reinvierte en el sector sólo el 48% de estos ingresos.

Reinversión de ingresos por cobros aeroportuarios



2.10. Los aeropuertos concesionados calculan las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea, en su mayoría, a una metodología de costos.



2.11. Para concesionar sus aeropuertos los Estados utilizan la normativa existente en su país como base legal y, en algunos casos, también toman en consideración las regulaciones de OACI.

Estado miembro	Estado
Bolivia	La concesión efectuada se basó en el Decreto Supremo No. 24315 de 14 de junio de 1996 y el proceso ha estado enmarcado en la normativa legal vigente en el país.
Brasil	No aplicable.
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.

2.12. En casi todos los casos se solicitan como base requisitos financieros, legales y técnicos para la obtención de una concesión.

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	No aplicable.
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 aeropuertos y respaldo económico por parte de 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.

2.13. De la información existente no es posible determinar si existe coordinación entre la administración de los aeropuertos y los servicios de tránsito aéreo para agilizar las operaciones aeroportuarias. Tampoco es posible determinar si existen 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 plataforma.

3. Medidas propuestas al Grupo de Expertos

3.1 Se invita al GEPEJTA a:

- a) tomar nota de la información presentada.
- b) Emitir los comentarios que se consideren pertinentes sobre el tema.
- c) Se recomienda circular una vez más la encuesta con algunas modificaciones con el objetivo de contar con una fuente de información que de manera oportuna permita dar una visión actualizada del comportamiento y las tendencias en la Región.
- d) Solicitar a los Estados su colaboración en el envío de la información requerida a fin de conocer los cambios en la Región del 2010 a la fecha.
- e) Trabajar en forma paralela el tema de las encuestas y el tema del Manual Regulatorio.