

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NE/13
02/04/14

**TRIGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, Cuba, 8 al 10 de abril de 2014)

Cuestión 2 del
Orden del Día: **Gestión Aeroportuaria**

Cuestión 2.1 del
Orden del Día: **Proceso de Concesión Aeroportuaria**

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

Antecedentes

1. En la Trigésima Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/31), celebrada en la ciudad de Cali, Colombia, Panamá en su calidad de Punto Focal de la Macro tarea “Gestión Aeroportuaria”, presentó la NE/06 “Proceso de Concesión de Aeropuertos” en la cual se debatió sobre las encuestas realizadas respecto a este tema y la importancia que tienen las informaciones aportadas por los Estados para compartir los conocimientos, experiencias y decisiones que se debaten en el tema de concesión de aeropuertos.

2. El grupo de trabajo de Panamá señaló que el estudio realizado de los resultados generales de las encuestas presentados en los GEPEJTA/24 del 27 al 29 de abril de 2010 y GEPEJTA/30 del 29 al 31 de enero de 2013 no habían variado significativamente y si encontrábamos algunos cambios en los temas de concesión de aeropuertos. En el último análisis realizado pudimos destacar que la tendencia generalizada sobre asuntos de Concesiones Aeroportuarias esta cada vez más indicando las siguientes tendencias:

- a. Los Estados están decididos a concesionar los aeropuertos a la iniciativa privada. Los Aeropuertos con condiciones especiales serán operados bajo una figura mixta.
- b. Las aéreas comerciales de los Aeropuertos serán el objeto principal de negociación y los Estados tienden a mantener bajo su responsabilidad las áreas de navegación y seguridad.
- c. Los Estados buscan modernizar y actualizar sus instalaciones a los estándares internacionales.
- d. La prioridad de los Estados en la negociación es tener el control de las tarifas o mediar un sistema entre las partes en asuntos de tasas y derechos aeroportuarios.

- e. La vigencia de las Concesiones mantiene un promedio de 20 años y las entidades financieras reconocen que el tráfico y su crecimiento harán factible la negociación para operar un aeropuerto.
- f. Los Estados tendrán que flexibilizar sus políticas de concesión de derechos de tráfico lo que, según algunos ejemplos ha permitido el crecimiento de las operaciones como de la conectividad con los países.
- g. Los Aeropuertos concesionados tendrán que mejorar factores de eficiencia de sus operaciones para atender retrasos de los vuelos, cancelaciones, congestión y tiempos de manejo del tráfico. Actualmente estos factores afectan las operaciones en los aeropuertos.

3. En atención a los objetivos de la tarea “Procesos de Concesión de Aeropuertos” hemos incluido el caso de Panamá para darle seguimiento y presentar nuestra experiencia del modelo de concesión escogido para trazar el Plan Nacional de Aeropuertos e iniciar los proyectos de inversión aeroportuaria de las instalaciones y aeródromos internacionales y domésticos de nuestro país.

4. Panamá el 29 de enero de 2003 aprobó la Ley 21 de 29 de enero de 2003 “Que regula la Aviación Civil”, La Ley 22 de 29 de enero de 2003 “Que crea la Autoridad Aeronáutica Civil y Ley 23 de 29 de enero de 2003 “Que dicta el Marco Regulatorio para la Administración de los Aeropuertos y Aeródromos” con la finalidad de reestructurar el sector aeronáutico de Panamá.

5. La principal terminal aérea de Panamá es operada por la empresa Tocumen, S.A., Sociedad anónima cuyo capital en su totalidad pertenece al Estado Panameño. Fundada en 2003 toma la administración, planificación y operación de un aeropuerto que presentaba indicadores importantes. Desde 2002 Panamá estaba bien conectada y el incremento de frecuencias y nuevos destinos fue el factor relevante para llegar a los resultados de lo que actualmente se está operando y proyectando a nivel de servicios, mejoras y ampliaciones aeroportuarias. Debemos resaltar la iniciativa de negociaciones aeronáuticas que se realizaron durante el periodo desde 2003 hasta la fecha, en el cual se dio inicio de nuevas frecuencias, rutas y llegada de operadores aéreos de nuestra región como de Europa.

6. A continuación presentamos un cuadro de indicadores de gestión operativa del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. que muestra los resultados de los años desde 2008 hasta 2013 período donde se acentuaron las inversiones en infraestructura aeroportuarias, principalmente en Tocumen.

CUDRO No 1

INDICADORES DE GESTIÓN OPERATIVA 2008-2013						
OPERACIONES	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Aerolíneas en Operaciones	58	60	58	60	60	63
Vuelos Pasajeros	65,057	71,046	74,492	83,875	100,482	111,632
Vuelos Carga	7,612	7,949	8,431	8,349	8,584	8,679
Total de Carga	95,969.5	86,309.6	108,327.6	115,221.6	120,066.4	116,149.2
Pasajeros Embarcados	1,540,517	1,513,033	1,552,407	1,666,481	1,786,449	1,833,807
Pasajeros Desembarcados	1,501,484	1,508,095	1,548,495	1,733,901	1,871,036	1,971,465
Pasajeros Transito	1,504,532	1,798,471	2,083,175	2,520,150	3,334,684	3,954,374
Total Pasajeros registrados	4,546,533	4,819,599	5,184,077	5,920,532	6,992,169	7,759,646

7. Los proyectos de inversiones asignados a la Autoridad Aeronáutica Civil se concentraron en el diseño y construcción de tres aeropuertos de nivel doméstico e internacional, los cuales a la fecha ya están operativos. Por su parte Tocumen, S.A., debe desarrollar la construcción de los nuevos muelles, ampliación del terminal y pistas que se han proyectado de acuerdo al plan de actualización de tocumen como parte de la estrategia de desarrollo del país impulsada por el gobierno nacional.

8. Por medio del Decreto Ejecutivo 654 de 5 de junio de 2012 se traspasó a la empresa Tocumen S.A. a título gratuito los tres nuevos Aeropuertos Enrique Malek en Chiriquí, Enrique Jiménez en Colón y Escarlett Martínez en Coclé los cuales serán explotados de acuerdo a un plan de estrategia de uso aeroportuario.

9. Las construcciones y ampliaciones de la infraestructura aeroportuaria que se desarrolla actualmente en la República de Panamá está demandando la necesidad de orientar y dirigir a los nuevos administradores y concesionarios de servicios aeroportuarios y aéreos todo lo relacionado a la Gestión Aeroportuaria que se encuentra en las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y OACI, así también, las directrices y guías que se deben seguir en los procesos de concesión de aeropuertos aportados en los trabajos de este punto focal.

10. A continuación veremos una presentación de la administración de la empresa Tocumen S.A., en la cual se muestran los resultados actuales y las proyecciones que se esperan realizar en este aeropuerto, a fin de alcanzar los logros y planes estratégicos, con la modernización de este terminal aéreo.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota de la propuesta presentada; y,
- b) Emitir los comentarios que se consideren pertinentes sobre el tema.