



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/40-NE/03  
22/03/18

**CUADRAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/40)**

(Santiago de Chile, Chile, 5 de abril de 2018)

**Cuestión 2 del  
Orden del día:**

**Gestión Aeroportuaria**

**Cuestión 2.3 del  
Orden del día:**

**Encuesta sobre aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de  
navegación y procesos de concesión. Resultados**

(Nota de estudio presentada por Secretaría)

**Antecedentes**

1. En la Trigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/39), celebrada en San Salvador, El Salvador (agosto de 2017), El Secretario de la CLAC, en representación de Uruguay, presentó la NE/12 relacionada con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria, y planteó la necesidad de contar con el análisis de la información que los Estados debían aportar en la Encuesta sobre “Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos”.

2. En aquella oportunidad, los expertos acordaron establecer un plazo de 30 días para los Estados que no habían respondido la encuesta en línea publicada en la página web de la CLAC.

3. Por otro lado, se acordó que el Grupo ad hoc tenga en cuenta la sugerencia del experto de Guatemala, sobre la inclusión de temas de Gestión Ambiental, en el Manual Regulatorio como por ejemplo el relacionado al manejo de residuos y desechos. En esa línea de ideas, se encargó al Ponente del Grupo (Uruguay), programar una reunión presencial, aprovechando alguna de las reuniones que convoque la Secretaría, con el propósito de continuar con la elaboración del manual regulatorio.

4. El 18 de mayo del 2017, la Secretaría, mediante comunicación CLAC 4.2/130 reiteró a los Estados la necesidad de completar la Encuesta en línea para que el Grupo ad hoc pueda completar su tarea teniendo en cuenta los resultados de la misma en la elaboración del Manual de Gestión Aeroportuaria.

### **Análisis**

5. A la fecha de elaboración de la presente Nota, han respondido la encuesta, únicamente las Administraciones de seis Estados miembros (Chile, Colombia, México, Paraguay, República Dominicana y Uruguay). Cabe resaltar, que el caso de México se recibió respuesta de dos Organismos y en el caso de Paraguay la información no fue completa, entendemos que debido a que aún no han concesionado aeropuertos.

### **Conclusión**

6. En consideración de lo expuesto, se podría concluir que se cuenta con el 27.2 % de respuesta del total de Estados miembros, lo que impide hacer un análisis profundo sobre el tema; a pesar de ello, la Secretaría ha procedido a tabular las respuestas recibidas para que el GEPEJTA y *Grupo ad hoc* dispongan de ciertos elementos de juicio que les permita sacar algunas conclusiones durante la reunión, se acompaña como **Adjunto** las tablas respectivas.

### **Medidas propuestas al GEPEJTA**

8. Se invita al Grupo de Expertos a:
- a) Tomar nota de la información presentada,
  - b) Exhortar a los Estados que aún no lo han hecho, a llenar en línea la encuesta; y,
  - c) Adoptar las medidas que estime convenientes para completar, lo antes posible, esta tarea.

**“Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos”**

**TABULACIÓN Y ANÁLISIS**

**A.-DATOS GENERALES DEL RESPONSABLE**

**1. Hasta el momento de redacción de este documento, cinco Estados miembros respondieron la encuesta on-line:**

País	Nombre	Puesto / Organismo	Teléfono / E-mail
Chile	Luis A. Rossi	Encargado Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales Dirección General de Aeronáutica Civil	+56224392443 <a href="mailto:rossi@dgac.gob.cl">rossi@dgac.gob.cl</a>
Colombia	Ricardo Escobar Pérez	Jefe Oficina Comercialización e Inversión Aeronáutica Civil de Colombia	571 2963648 <a href="mailto:ricardo.escobar@aerocivil.gov.co">ricardo.escobar@aerocivil.gov.co</a>
México	Daniel Dingler Paredes	Coordinador Técnico de la Dirección General Adjunta de Operación Aeropuerto Intl. Ciudad de México	24 82 27 76 <a href="mailto:ddingler@aicm.com.mx">ddingler@aicm.com.mx</a>
México	Antonio Mejía	Jefe de Área de Seguridad Operacional Aeropuertos y Servicios Auxiliares	51331000 <a href="mailto:amejiac@asa.gob.mx">amejiac@asa.gob.mx</a>
República Dominicana	Bernard a Franco	Encargada Dpto. Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil	(809) 689-4167/ext. 239 <a href="mailto:bfranco@jac.gob.do">bfranco@jac.gob.do</a>
Uruguay	Diego Arrosa	CEO Corporación América Uruguay Corporación América Uruguay - Puerta del Sur S.A. Aeropuerto Intl. de Carrasco	+59826040329 int. 1651 <a href="mailto:diego.arrosa@aerpuertodecarrasco.com.uy">diego.arrosa@aerpuertodecarrasco.com.uy</a>

**B.-ASPECTOS GENERALES**

**1.y 2- ¿En su país se han concesionado Aeropuertos? El 100% de respuestas fueron afirmativas.**

	Concesionados		Régimen en que funciona
	Nacionales	Internacionales	
Chile	5	6	
Colombia	6	10	Todos en régimen público
México	4	31	
República Dominicana	-	5	3 (Adm. privada)
Uruguay	-	2	

Todos los Estados que llenaron la encuesta tienen aeropuertos concesionados, tres de ellos tienen concesionados aeropuertos nacionales e internacionales y dos Estados solo Aeropuertos internacionales.

**3.- ¿Si todavía no se han culminado los procesos de concesión y/o privatización, indique cuántos aeropuertos serán concesionados y/o privatizados en el corto plazo, así como el plazo previsto?**

CHILE:	6 aeropuertos internacionales y 5 aeródromos nacionales. TOTAL: 11 entre el año 2019 y 2035
COLOMBIA:	El número de aeropuertos por concesionar es 7, cada uno para un plazo de 20 años aproximadamente.
MÉXICO:	No se ha previsto en el corto plazo la privatización o concesión de nuevos aeropuertos.
REPÚBLICA DOMINICANA:	No esta prevista la concesión de más aeropuertos
URUGUAY	N/A

**C.-ASPECTOS REGULATORIOS Y CONTRACTUALES**

**1.- Cuál es la modalidad aplicada en su Estado o País de acuerdo al Doc. 9980 de la OACI?**

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Propiedad Gubernamental	→				
Contrato de Gestión					
Arrendamiento ó Concesión		→		→	→
Concesión de Propiedad minoritaria					
Sociedades Públicas – Privadas	→				
Propiedades y control del Sector privado					
Otros					

**1.1: Explique...**

CHILE:	
COLOMBIA:	La propiedad es del estado y la gestión es del privado.
MÉXICO:	
REPÚBLICA DOMINICANA:	Mediante el Contrato de Concesión de fecha 7 de julio de 1999, el Estado dominicano suscribió el Acuerdo de Concesión con la empresa Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI(AERODOM) por un periodo de veinticinco (25) años para los aeropuertos dominicanos: MDSD Santo Domingo MDPP Puerto Plata MDBH Barahona Arroyo Barril (Samana). Dicho contrato y su addendum al Contrato de Concesión de fecha 22 de octubre de 1999, fueron aprobados por el Congreso de la República Mediante la Resolución No. 121-99.
URUGUAY	Ambos aeropuertos de Carrasco y Punta del Este son concesión de Obra Pública en los cuales la Infraestructura permanece propiedad del Estado y la construcción, administración, operación y mantenimiento están a cargo del concesionario

**2.-¿Se han mantenido los contratos de concesión, han sido modificados o están en proceso de modificación?**

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Se han mantenido	→		→ Todos		→ Todos (prórroga)
Se han modificado	→	→ 7 contratos (16 aeropuertos)		→	
En proceso de modificación					

**2.2. Observaciones ...**

CHILE:

COLOMBIA:

MÉXICO:

REPÚBLICA En el año 2001, fueron agregado dos aeropuertos más,

DOMINICANA

URUGUAY N/A

**3.- ¿Si los contratos han sido modificados o están en proceso de modificación? ¿indique la razón de la misma?**

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Modificaciones en su espíritu		→			
En su estructura por acuerdo de partes	→	→		→	
Por acciones legales unilateralmente					
Otra razón					

**3.1. Observaciones...**

CHILE:

NO

COLOMBIA:

Los contratos han sido modificados por las dos razones mencionadas en el documento. Por su espíritu, cuando han migrado por cambio en el modelo financiero y asignación de riesgos, como es el caso del contrato del aeropuerto de Cartagena y el contrato de concesión de las dos pistas del aeropuerto El Dorado, o por acuerdo de las partes, por dimensionamiento del proyecto (caso el Aeropuerto El Dorado), y por sentencia judicial, caso contrato Cali.

MÉXICO:

REPÚBLICA

DOMINICANA

URUGUAY

**4.- Señale para cada contrato de concesión, el factor de competencia que se utilizó en el proceso de concesión**

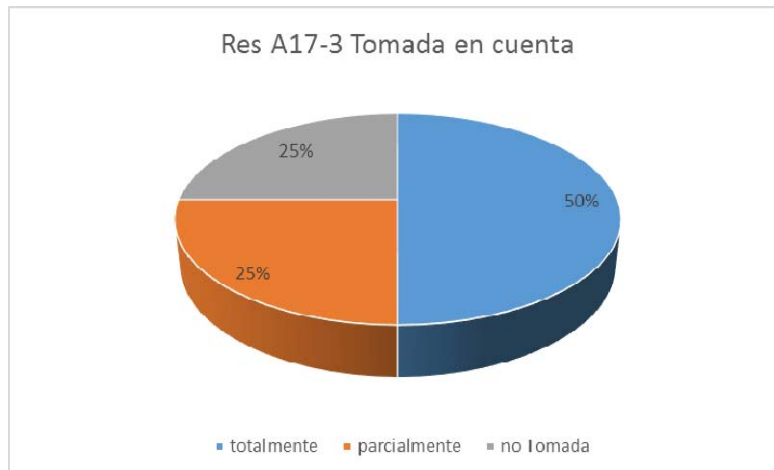
CHILE:	Arica, Puerto Montt y Caldera: menor valor de cobro por cada pasajero embarcado; Iquique: ITC (Ingresos Totales Concesión), con un plazo mínimo de 8 años y un máximo de 25 años de concesión; La Serena: 120 meses o 36 meses desde que $VPI=0,70*ITC$ ; Punta Arenas: variable, 15 años, o $VPI \geq ITC$ ; Antofagasta: ITC (Ingresos Totales Concesión), con un plazo mínimo de Concesión de 3 años, a partir que los Valores Presentes de Ingresos, alcancen un 75% de los Ingresos Totales de la Concesión; Calama: 15 años $VPI=ITC$ ; Temuco: Variable, 20 años, o $VPI \geq ITC$ ; Concepción: 15 años; y Santiago: 20 años.
COLOMBIA:	Para todos los contratos de concesión se ha manejado el factor de competencia de la globalización y apertura económica.
MÉXICO: REPÚBLICA DOMINICANA URUGUAY	En el caso de Carrasco se subastaron las acciones de una sociedad constituida por una empresa pública no estatal y en cuyo activo ya figuraba el contrato de concesión de obra pública con el Estado-Ministerio de Defensa Nacional

**5.- En caso de que los contratos de concesión hayan sido sometidos a la suscripción de adendas con fines de su modificación, señale el número de adendas suscritas para cada contrato, de acuerdo al orden cronológico indicado.**

CHILE:	Las modificaciones a los contratos de concesiones, pueden ser analizadas en el siguiente enlace: <a href="http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/default.aspx">http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/default.aspx</a>			
COLOMBIA:	contrato de concesión	numero de adendas suscritas		
		antes del año 5	después del año 5	
		N° Total de adendas		
	NORORIENTE	10	1	11
	CODAD	1	0	0
	SACSA	3	10	13
	ACSA	0	0	0
	AEROCALI	0	4	4
	OPAIN	9	12	21
	ARPLAN	3	16	19
MÉXICO: REPÚBLICA DOMINICANA	Más adelante en el año el 7 de febrero del 2001, el Contrato de Concesión fue enmendado para incluir los aeropuertos de, por igual periodo de veinticinco (25) MDAB; Profesor Juan Bosch en la Provincia de Samaná MDJB; Joaquin Balaguer, en la Provincia de Santo Domingo.			
URUGUAY	N/A			

**6.- ¿Se ha tomado en cuenta la Resolución A17-3 de la CLAC "Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias" para la concesión de aeropuertos en su país?**

- Chile y Uruguay: tomaron en cuenta
- Colombia: tomo parcialmente en cuenta
- Rep. Dominicana: No la tomo en cuenta
- México: No precisa



### 6.1. Explique...:

- CHILE: No
- COLOMBIA: Se han aplicado parcialmente lo establecido en la Res. A17-3 y se han generado modelos Financieros para cada caso.
- MÉXICO: No fue tomada en cuenta ya que la Resolución fue posterior al Proceso de concesión de los Aeropuertos.
- REPÚBLICA DOMINICANA: No fue tomada en cuenta ya que la Resolución fue posterior al Proceso de concesión de los Aeropuertos.
- URUGUAY Las concesiones en Uruguay tienen claramente definido los riesgos que asume cada una de las partes, así como las obligaciones de ellas. Las concesiones son otorgadas a plazo con el fin de promover la Aviación y en beneficio de la misma y de los demás usuarios el organismo que regula las concesiones es Autónomo y depende del Ministerio de Defensa Nacional.

### 7.- ¿Qué áreas han sido entregadas en concesión?

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Todas las áreas					
Todas excepto Seguridad del Aeropuerto					
Todas excepto Navegación Aérea		→	→		
Todas excepto Seguridad del Aeropuerto y Navegación Aérea				→	→
Terminal Aeroportuaria	→				
Lado Aire (área de movimiento)					
Lado Tierra	→				
Estacionamiento	→				
Pista					
Carga	→				
Navegación					
Seguridad					
Otro			*Serv.		

			Aeroportuarios. *Abordadores mecánicos, pasillos telescopicos y aerocares		
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------	--	--

**7.1. Explique...**

CHILE:

COLOMBIA: En general las áreas que se han entregado en concesión son seguridad aeroportuaria, lado aire (pista, área de movimiento), lado tierra (terminal aeroportuario de pasajeros y carga)

MÉXICO: Abordadores Mecánicos: Pasillos telescópicos y aerocares

REPÚBLICA DOMINICANA: Tanto la navegación aérea como la seguridad permanecen en manos del Estado dominicano. Los servicios de navegación aérea son brindados por el Instituto Dominicano de Aviación Civil, conforme a la Ley No. 491-06, 28 de diciembre de 2006, modificada por la Ley No. 68-13, de fecha 25 de abril de 2013, y sus reglamentos. Por su lado la Supervisor de la Seguridad de la Aviación Civil, esta a cargo del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESAC), regulados por la Ley No. 188-11, del 22 de julio de 2011. Dicha Ley contempla que empresas privadas puedan previa certificación de ese instituto, proveer a los servicios de seguridad de la aviación, a las aerolíneas y a los explotadores de aeropuertos y aeródromos, a empresas de aprovisionamiento y de suministro de cualquier otra entidad que opere en los aeropuertos.

URUGUAY

**8.- ¿Por qué razones su país encaró procesos de concesión?**

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Adecuar infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales	→	→	→		→
Modernización de servicios de atención al pasajero	→	→	→		→
Ampliación de la capacidad de los aeropuertos	→	→		→	→
Modernización y mejoramiento de los aeropuertos	→	→	→	→	→
Cumplimiento de normas		→	→		
Generación de empleos		→			
Ahorro para el estado			→		
Nuevo Aeropuerto	→				→
Otro					



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

	CHI		COL		MEX		RDO		URU	
	Concesión	Estados	Concesión	Estados	Concesión	Estados	Concesión	Estados	Concesión	Estados
Durante el proceso de la licitación		→	→				→		→	
Durante el proceso de la concesión	→		→		→		→		→	

#### 9.1. Observaciones....:

**CHILE:** Conforme a lo establecido en el Decreto N° 900 de fecha 31 de octubre de 1996, su artículo N° 36 BIS. Las controversias o reclamaciones que se produzcan con motivo de la Interpretación o aplicación del contrato de concesión o a que dé lugar su ejecución, podrán ser llevadas por las partes al conocimiento de una Comisión Arbitral o de la Corte de Apelaciones de Santiago. El Ministerio de Obras Públicas sólo podrá recurrir ante la Comisión Arbitral una vez que se haya autorizado la puesta en servicio definitiva de la obra, salvo la declaración de incumplimiento grave a que se refiere el artículo 28, la que podrá ser solicitada en cualquier momento. Los aspectos técnicos o económicos de una controversia podrán ser llevados a conocimiento de la Comisión Arbitral, o de la Corte de Apelaciones, sólo cuando hayan sido sometidos previamente al conocimiento y recomendación del Panel Técnico.

**COLOMBIA:** Existen diferencias en la estructuración y los pliegos definitivos

**MÉXICO:**  
**REPÚBLICA**  
**DOMINICANA**  
**URUGUAY** N/A

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

**CHILE:** Dado que las materias en conflicto aún no están resueltas por las entidades superiores, no es factible entregar información de detalle, hasta que los procesos se encuentren totalmente finiquitados.

**COLOMBIA:** Concesión Aeropuerto San Andrés, no hubo consulta previa por tal razón se da terminación al contrato. Concesión Aeropuerto Cali, no quedaron establecidas las obligaciones de seguridad a cargo del privado lo que acarreo una demanda arbitraria, la cual el estado debió asumir.  
 Concesión el Dorado, el problema es el dimensionamiento del proyecto por el aumento sustancial de la demanda, lo que acarreo la modificación contractual y el pago del diferencial por parte del estado.

**MÉXICO:**  
**REPÚBLICA**  
**DOMINICANA**  
**URUGUAY**

**11.- ¿Qué entidades están a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en su país?**

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Estado	→	→	→	→	
Concesionario		→	→	→	→

**12.- ¿Qué entidades están a cargo de la regulación contractual de aeropuertos en su país?**

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Estado	→	→	→	→	→
Concesionario					

**13. - ¿Qué entidad está a cargo de la supervisión económica de las concesiones de aeropuertos en su país?**

	ESTADOS				
	Chile	Colombia	México	República Dominicana	Uruguay
Estado	→	→	→	→	
Concesionario					→

**14.-¿Cuál es el mecanismo de fijación de precios para las actividades aeronáuticas? Explique**

CHILE: El mecanismo de fijación de precios para las actividades aeronáuticas, está definido a través del Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos (DAR-50) y su mecanismo de reajuste a través de la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC).

COLOMBIA: Es el estudio de Mercado

MÉXICO:

REPÚBLICA  
DOMINICANA  
URUGUAY

Las tarifas iniciales fueron fijadas en ambos casos en el contrato de concesión. El ajuste se realiza a propuesta del concesionario sobre bases establecidas en el pliego y el estado tiene la facultad de aprobarlo o no.

**D. - ASPECTOS ECONÓMICOS****1.-Qué ingresos le corresponden al adjudicatario de la concesión y qué ingresos al Estado?**

	CHI		COL		MÉX		PAR		RDO		URU	
	Concesión	Estados	Concesión	Estados	Concesión	Estados	Concesión	Estados	Concesión	Estados	Concesión	Estados
Tipo de Ingreso Seguridad aeroportuaria		→	→					→	→		→	
Tipo de Ingreso Áreas comerciales	→		→		→			→	→		→	
Tipo de Ingreso Despacho de vuelo		→	→		→			→	→			
Tipo de Ingreso Movimiento de aeronaves		→	→		→			→	→		→	
Tipo de Ingreso Instalaciones terminal pasajeros	→		→		→			→	→		→	
Tipo de Ingreso Instalaciones de terminal carga	→		→		→			→	→		→	
Tipo de Ingreso Hangar y mantenimiento		→	→		→			→	→		→	
Tipo de Ingreso Servicios de escala	→		→					→				→
Tipo de Ingreso Control de tránsito aéreo (incluyendo telecomunicaciones)		→		→				→		→		→
Tipo de Ingreso Instalaciones y servicios de acceso en tierra	→		→		→			→	→			
Tipo de Ingreso Servicios meteorológicos		→		→				→		→		→
	45%	55%	82%	18%	100%	0%	0%	100%	80%	20%	67%	33%

**2.- ¿Los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se destinan directamente a algún sector y que porcentaje?**

	ESTADOS					
	Chile	Colombia	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Totalmente en el sector	→		→	→		→
Parcialmente en el sector		→			→	
Se destinan directamente a algún fondo específico del sector						

**2.1. Explique...**

CHILE:

COLOMBIA: En el caso colombiano, los ingresos por servicios aeroportuarios son centralizados en cuentas únicas de la Hacienda Pública, quien se encarga de distribuirlos en los diferentes sectores. Para el caso de las concesiones, éstos ingresos son cedidos al operador aeroportuario que invierte en la modernización de su infraestructura. Los porcentajes varían de acuerdo con el contrato y modelo de concesión.

MÉXICO:

REPÚBLICA

DOMINICANA:

URUGUAY

Los ingresos obtenidos por el cobro de servicios aeroportuarios corresponden a los concesionarios.

### 3.- ¿Cómo se calculan las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea?

	ESTADOS					
	CHI	COL	MEX	PAR	RDO	URU
Sobre una base de indexación y sin metodología de costos	→	→	-	-	→	→
Sobre la base de una metodología de costos prevista en el Doc. 9562 OACI			-	-		
Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLACSEC			-	-		

\* Paraguay: La DINAC Actualiza sus derechos considerando la variación de los índices de precio al consumer (IPC).

#### 3.1. Explique...

CHILE:

COLOMBIA: En la actualidad cada año se toma como referente la inflación decretada por el gobierno y sobre este porcentaje se realiza la indexación

MÉXICO:

REPÚBLICA

DOMINICANA:

URUGUAY

### 4. - ¿Qué tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea se cobran en su país?

	CHI		COL		MEX		PAR		RDO		URU	
	Si se cobra	No se cobra	Si se cobra	No se cobra	Si se cobra	No se cobra	Si se cobra	No se cobra	Si se cobra	No se cobra	Si se cobra	No se cobra
Aterrizaje	→		→		→		→		→		→	
Iluminación	→			→		→	→		→		→	
Control de aproximación y de aeródromo	→		→		→		→		→			→
Estacionamiento	→		→		→		→		→		→	
Pasarela telescópica	→		→		→		→				→	
Hangar	→			→	→		→	→	→		→	
Tasa de uso de aeroestación	→			→	→		→				→	
Almacenamiento de carga	→			→	→		→				→	
Medidas de seguridad		→		→	→		→		→		→	
Ruido		→		→	→	→		→	→			→
Derecho por emisión		→		→	→	→		→				→
Pre financiación		→		→	→	→		→				→
Otros		→		→							→	
	62%	38%	31%	69%	67%	33%	67%	33%	100%	0%	69%	31%

**4.1. - Tarifario Aterrizaje**

TARIFARIO ATERRIZAJE	
<b>CHILE</b>	Tasas por la operación de aeronaves PMD > 5,7 Tons. Tasa por aterrizaje vuelos nacionales: PMD de la aeronave: Hasta 49 Tons.: Primera Categoría por Ton. \$ 580. Segunda Categoría por Ton. \$ 422. Tercera Categoría por Ton. \$ 252. Más de 49 Tons.: Primera Categoría por Ton. \$ 1.487. Segunda Categoría por Ton. \$ 1.062. Tercera Categoría por Ton. \$ - - -. Cargo Mínimo: Primera Categoría por Ton. \$ 2.850. Segunda Categoría por Ton. \$ 2,850. Tercera Categoría por Ton. \$ 2,850. Tasa por aterrizaje vuelos internacionales: Tonelada de peso de la aeronave: Hasta 49 Tons.: US\$ 2,76. Más de 49 Tons. y hasta 89 Tons.: US\$ 4,12. Más de 89 Tons.: US\$ 4,69. Cargo Mínimo: US\$ 1,571.-
<b>COLOMBIA</b>	Se establece mediante el cobro de derechos de aeródromo, los cuales varían de acuerdo a cada concesión. Ver anexo inventario de tarifas***
<b>MÉXICO</b>	
<b>PARAGUAY</b>	
<b>R. DOMINICANA</b>	
<b>URUGUAY</b>	1. Precio por aterrizaje Peso (ton) Precio US\$ (tarifa nocturna 20% adicional) aeronave US\$ IG Ajustado Hasta 10 50,63 1,04321 52,81 10 - 20 258,21 1,04321 269,37 20 - 30 322,32 1,04321 336,25 30 - 70 482,66 1,04321 503,52 70 - 170 681,79 1,04321 711,25 170 928,19 1,04321 968,30

**4.2. - Tarifario Iluminación**

TARIFARIO ILUMINACIÓN	
<b>CHILE</b>	Tasa por iluminación: Las aeronaves que utilicen el sistema de iluminación de aeródromo pagarán una tasa ascendente al 20% de la Tasa de Aterrizaje que corresponde, conforme al Artículo 15º, del reglamento DAR 50. Vuelos nacionales - cargos Mínimos: PMD de la aeronave: Hasta 10 Tons. Valor (\$) 2.477. Más de 10 Tons. Valor (\$) 7.019. En caso de los vuelos internacionales, la tasa de iluminación no podrá ser inferior a US\$ 33,05.
<b>COLOMBIA</b>	No aplica
<b>MÉXICO</b>	
<b>PARAGUAY</b>	
<b>R. DOMINICANA</b>	
<b>URUGUAY</b>	20% adicional a la respuesta ítem 4.1

**4.3. - Tarifario Control de aproximación y de aeródromo**

TARIFARIO CONTROL DE APROXIMACIÓN Y DE AERÓDROMO	
<b>CHILE</b>	Tasa de servicios ILS (control aproximación y de aeródromo): Los aeródromos equipados con sistema ILS tendrán el siguiente recargo por su utilización: PMD de la aeronave: Hasta 10 Tons. Valor (\$) 25.778. Sobre 10 Tons. y hasta 60 Tons. Valor (\$) 49.807. Sobre 60 Tons. Valor (\$) 69.776.-
<b>COLOMBIA</b>	Se establece mediante el cobro de derechos de aeródromo, los cuales varían de acuerdo a cada concesión. Ver anexo inventario de tarifas***
<b>MÉXICO</b>	
<b>PARAGUAY</b>	
<b>R. DOMINICANA</b>	
<b>URUGUAY</b>	N/A

**4.4. - Tarifario Estacionamiento**

	<b>TARIFARIO ESTACIONAMIENTO</b>
<b>CHILE</b>	Tasa por estacionamiento vuelos nacionales: PMD de la aeronave: Hasta 49 Tons.: Primera Categoría por Ton. \$: 57,98. Segunda Categoría por Ton. \$ 42.07. Tercera Categoría por Ton. \$: 25.15. Más de 49 Tons. Primera Categoría por Ton. \$ 148,80. Segunda Categoría por Ton. \$ 106.30. Tercera Categoría por Ton. \$ - - - . Cargo mínimo Primera Categoría por Ton. \$ 284,98. Segunda Categoría por Ton. \$ 284.98. Tercera Categoría por Ton. \$ 284.98.- Tasa por estacionamiento vuelos internacionales: Tonelada de peso de la aeronave: Hasta 49 Tons. Valor por tonelada US\$ 0,276. Más de 49 Tons. y hasta 89 Tons. Valor por tonelada US\$ 0,412. Más de 89 Tons. Valor por tonelada US\$ 0,469. Cargo mínimo Valor por tonelada US\$ 1,571.-
<b>COLOMBIA</b>	Se establece mediante el cobro de derechos de parqueo, los cuales varían de acuerdo a cada concesión. Ver anexo inventario de tarifas***
<b>MÉXICO</b>	
<b>PARAGUAY</b>	
<b>R. DOMINICANA</b>	
<b>URUGUAY</b>	2. Precio por estacionamiento en plataforma operativa: 5% PAD/h fuera de plataforma operativa: 2,5% PAD/h

**4.5. - Tarifario Pasarela telescópica**

	<b>TARIFARIO PASARELA TELESCOPICA</b>
<b>CHILE</b>	Aeródromo Atacama de Copiapo - SCAT: Según lo regulado en las Bases de Licitación y opción elegida por el Concesionario, No Cobra. Las tarifas máximas a cobrar por el servicio de embarque/desembarque, en caso que el Concesionario optara por este servicio, serán las indicadas en el cuadro siguiente. Aeródromo Chacalluta - SCAR:Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeródromo El Loa - SCCF: Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeródromo La Florida - SCSE:Según lo regulado en las Bases de Licitación y opción elegida por el Concesionario, No Cobra. Las tarifas máximas a cobrar por el servicio de embarque/desembarque, en caso que el Concesionario optara por este servicio, serán las indicadas en el cuadro siguiente. Aeropuerto AMB - SCEL: Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeropuerto Carlos Ibañez del Campo - SCCI: Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeropuerto Carriel Sur - SCIE: Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeropuerto Cerro Moreno - SCFA:Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeropuerto Diego Aracena - SCDA:Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeropuerto El Tepual - SCTE: Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro. Aeródromo La Araucanía - SCQP: Según lo regulado en las Bases de Licitación, las tarifas máximas regulada corresponde a las indicadas en el siguiente cuadro.
<b>COLOMBIA</b>	Se establece mediante el cobro de derecho uso de puentes de abordaje, los cuales varían de acuerdo a cada concesión. Ver anexo inventario de tarifas***
<b>MÉXICO</b>	
<b>PARAGUAY</b>	
<b>R. DOMINICANA</b>	
<b>URUGUAY</b>	USD 84,50 por uso Narrow Body / USD 95,77 por uso Wide Body

**4.6. - Tarifario Hangar**

	TARIFARIO HANGAR
CHILE	En el Edificio Terminal de Pasajeros por M2: Aeródromos de Primera Categoría Clase (A): Valor (\$) 17,037. Aeródromos de Primera Categoría Clase (B): Valor (\$) 12,778. Aeródromos Primera Categoría Clase (C): Valor (\$) 8,518. Aeródromos de Segunda Categoría: 6,361. Aeródromos de Tercera Categoría: 3,494.
COLOMBIA	No aplica
MÉXICO	\$52 00/100 M.N arrendamiento por m2
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	Se negocia con cada cliente dependiendo de necesidad y disponibilidad.

**4.7. - Tarifario Tasa de uso de aeroestación**

	TARIFARIO TASA DE USO DE AEROESTACIÓN
CHILE	Derechos de embarque vuelos nacionales: Aeródromos/Aeropuertos: Primera Categoría: 7,406 Valor (\$) por pasajero. Segunda Categoría: 5,646 Valor (\$) por pasajero. Tercera Categoría: Exentos. destinos hasta 270 Kms.: 2,925. Derechos de embarque vuelos internacionales: 1.- En todos los Aeropuertos, los pasajeros con destino a puntos situados a más de 500 kilómetros del Aeropuerto de embarque, pagarán US\$ 30,00. 2.- En todos los Aeropuertos, los pasajeros con destino a puntos situados hasta 500 km. del Aeropuerto de embarque pagarán el equivalente al derecho de primera categoría en vuelos nacionales.
COLOMBIA	No aplica
MÉXICO	
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	3. Precio por servicio de embarque Precio US\$ US\$ IG Ajustado Vuelos Internacionales: puente aéreo 19 1,04321 20 internacionales 42 1,04321 44

**4.8. - Tarifario Almacenamiento de carga**

	TARIFARIO ALMACENAMIENTO DE CARGA
CHILE	En el Edificio Terminal de Pasajeros por M2: Aeródromos de Primera Categoría Clase (A): Valor (\$) 8,518. Aeródromos de Primera Categoría Clase (B): Valor (\$) 6,361. Aeródromos Primera Categoría Clase (C): Valor (\$) 4,261. Aeródromos de Segunda Categoría: Valor (\$) 3,562. Aeródromos de Tercera Categoría: Valor (\$) 1,708.
COLOMBIA	No aplica
MÉXICO	
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	4. Precios a la carga Precio US\$//4.1 Carga de importación, US\$IG Ajustado tránsito y admisión temporaria + Cargo fijo por guía: 1 a 5 días 7,59 1,043217,92 6 días ó + 11,81 1,04321 12,32 + Cargo variable por peso: 1 a 300 kg./día 0,016 1,04321 0,017 + 300kg./día 0,024 1,04321 0,025 + Cargo variable por valor aduanero: cada 5 días 0,17% 4.2 Carga de exportación por US\$ IG Precio Aj.paletizaje y contenerización hasta 50 kg. 8,44 1,04321 8,81 de 50 a 100 kg. 10,11 1,04321 10,55 + 100 kg. 0,0613/kg 1,04321 0,0639/kg 4.3 Traslado y almacenamiento de US\$ IG Precio Aj.contenedores traslado 1,70 1,04321 1,77 custodia 1,70/día 1,043211,77/día

**4.9.- Tarifario Medidas de seguridad**

	TARIFARIO MEDIDAS DE SEGURIDAD
CHILE	No se cobra.
COLOMBIA	
MÉXICO	Revisión de equipaje facturado \$14.40 por pasajero en vuelo de salida
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	USD 5,76 por PAX // USD 0,0564 por Kg Carga Importación // USD 0,0201 por Kg. Carga exportación

**4.10.- Tarifario Ruido**

	TARIFARIO RUIDO
CHILE	No se cobra.
COLOMBIA	No aplica
MÉXICO	
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	N/A

**4.11. - Tarifario Derecho por emision**

	TARIFARIO DERECHO POR EMISIÓN
CHILE	No se cobra.
COLOMBIA	No aplica
MÉXICO	
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	N/A

**4.12. - Tarifario Pre financiación**

	TARIFARIO PRE FINANCIACIÓN
CHILE	No se cobra.
COLOMBIA	No aplica
MÉXICO	
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	N/A

**4.13. – Tarifario Otros**

	TARIFARIO OTROS
CHILE	No se cobra.
COLOMBIA	No aplica
MÉXICO	
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	



**5.-Quién está a cargo de la aprobación de las tasas y/o derechos aeroportuarios?**

	ESTADOS					
	Chile	Colombi a	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Ente que regula exclusivamente Aeropuertos		→				
Ente que regula entre otros a Aeropuertos			→			
No es un ente regulador	→			→	→	→

**5.1. Explique...**

**CHILE:** De acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 16.752, artículo 3°, letra f), le corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, proponer al Presidente de la República, previo informe de la Junta de Aeronáutica Civil, las tasas y derechos que se cobrarán por el uso de los aeródromos públicos de dominio  scal, por los servicios que se preste en los de dominio municipal o particular y demás servicios e instalaciones destinados a la protección y ayuda de la navegación aérea.

**COLOMBIA:** La Autoridad Aeronáutica es la encargada de la aprobación de las tasas y/o derechos aeroportuarios.

**MÉXICO:** La Secretaria de Hacienda y Credito Público

**REPÚBLICA** En el caso de los aeropuertos concesionarios, existe el reglamento Tarifario No. 2658,

**DOMINICANA:** Aprobado mediante Decreto del Ejecutivo, el cual según el contrato de concesión podrá ser variado, conforme a un estudio de mercado que determine las tarifas que podrán ser modificadas.

El Contrato de de Concesión en su punto 5.3.2, Derechos sobre los Ingresos Derivados de las tarifas aeroportuarias, señala que la Concesionaria tendrá el derecho de cobrar todas las tarifas, cuotas, derechos u otros cargos aeroportuarios vigente en los aeropuertos que le han sido cedidos, incluyendo, tarifas aeroportuarias, aterrizaje, estacionamiento e iluminación de pista.

La Concesionaria podrá determinar cualquier otra tarifa, cuotas, derechos, contribuciones y otros cargos relacionados con la naturaleza de la explotación de los aeropuertos y el derecho de usufructo, estos es en adición a las tasas aeroportuaria especializada y a las tarifas comerciales, previstas en el propio acuerdo de concesión. Sobre la publicación de los tarifarios de los servicios que brindan los aeropuertos, estos son publicados por los aeropuertos.

Nota: Serán enviados más adelante los tarifarios por los servicios señalados, los cuales a la fecha no figuran como información en el portal de los aeropuertos concesionarios,

**URUGUAY** Es el Poder Ejecutivo

**6.-Cómo es la conformación societaria de los concesionarios de aeropuerto en su país?**

	ESTADOS					
	Chile	Colombi a	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Concesionario	→		→		→	→
Conformación societaria		→			→	
País de Origen						

**6.1. Explique...**

CHILE:

COLOMBIA: Las concesiones aeroportuarias en Colombia, están conformadas por diferentes empresas con un porcentaje de participación, acorde a cada uno de los contratos establecidos.

MÉXICO:

REPÚBLICA DOMINICANA: El Contrato de Concesión fue suscrito con una empresa local, con el respaldo de un consorcio de empresas internacionales, quienes garantizan la operación y gestión de los aeropuertos, incluyendo diseño de terminales aeroportuaria y de infraestructura,

URUGUAY

Los concesionarios son Sociedades Anónimas.

**E. - ASPECTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, ATM**

1.- ¿Existen 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?

	SI	NO
CHILE		→
COLOMBIA	→	
MÉXICO	→	
PARAGUAY	→	
R. DOMINICANA	→	
URUGUAY	→	

**1.1. Especificar...**

CHILE:

COLOMBIA: METRON HARMONY que es un sistema CDM para la conciencia situacional común sobre las operaciones entre ATFM, ATC, OPERADORES AÉREOS Y GESTORES AEROPORTUARIOS

MÉXICO:

REPÚBLICA DOMINICANA: REUNIONES EN LOS DISTINTOS COMITÉS DEL AEROPUERTO

URUGUAY

Existe una carta de acuerdo operacional entre los Servicios de Tránsito Aéreo y entre los servicios Operacionales del concesionario que regulan dichas actividades.

2.- ¿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?

	SI	NO
CHILE		→
COLOMBIA	→	
MÉXICO		
PARAGUAY		→
R. DOMINICANA		→
URUGUAY	→	

**2.1. Explique...**

CHILE:

COLOMBIA: Las cartas de acuerdo establecen acuerdos operacionales que a la larga redundan en un mejor servicio y mayor agilidad para la operación de llegada y salida de aeronaves de las plataformas.

MÉXICO:

REPÚBLICA

DOMINICANA:

URUGUAY Ídem respuesta E- 1.1

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

	SI	NO
CHILE		→
COLOMBIA	→	
MÉXICO		
PARAGUAY	→	
R. DOMINICANA	→	
URUGUAY	→	

**3.1. Especificar...**

CHILE:

COLOMBIA: Como servicio ATFM centralizado, la FCMU COLOMBIA en el CGAC

MÉXICO:

REPÚBLICA

DOMINICANA:

URUGUAY A cargo de la AAC Autoridad Aeronáutica Civil.

**4.- ¿Se tiene conocimiento en su país de las capacidades de aceptación declaradas de los aeropuertos?**

	SI	NO
CHILE		→
COLOMBIA	→	
MÉXICO	→	
PARAGUAY	→	
R. DOMINICANA		
URUGUAY	→	

**4.1. Especificar...**

CHILE:

COLOMBIA: Capacidad aeroportuaria del aeropuerto el Dorado

MÉXICO:

REPÚBLICA

DOMINICANA:

URUGUAY Ídem respuesta 3.1

**F.- ASPECTOS OPERATIVOS: SLOTS****1.- ¿Cuenta su país con un marco regulatorio respecto de los SLOTS?**

	SI	NO	Se esta conciderando la implementación
CHILE		→	
COLOMBIA	→		
MÉXICO	→		
PARAGUAY	→		
R. DOMINICANA			
URUGUAY	→		

**1.1. Especificar...**

CHILE: NO

COLOMBIA: La normativa de Slots aeroportuarios está contemplada dentro de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en el APENDICE "A" ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS (SLOT) PARA LAS OPERACIONES AEREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS del RAC 3 denominado " A CTIVIDADES AÉREAS CIVILES" Esta Autoridad Aeronáutica vio necesario actualizar la reglamentación en materia de Slots, por lo que, el pasado 19 de mayo de 2017, dentro del procedimiento de expedición de normas aeronáuticas, se publicó el proyecto de resolución que modifica la reglamentación en materia para comentarios de los diferentes actores y partes interesadas. Luego de finalizar el procedimiento la modificación será incorporado a los RAC.

Entre tanto, la funcionalidad general del procedimiento de Slots en Colombia está dada en la aplicación de las Directrices Mundiales de Slots de la IATA, acogidas por la Autoridad Aeronáutica Colombiana, el explotador aeroportuario y las aerolíneas mediante un acuerdo realizado desde el año 2015.

MÉXICO: Se están por implementar los WSG

REPÚBLICA

DOMINICANA:

URUGUAY

Se debe solicitar a la Dinacia, previa coordinación con PDS, de acuerdo a la Resolución de la Dinacia 255-2016, 2 de junio de 2016.

**2.- ¿Cuál es el índice de cumplimiento de los SLOTS en los aeropuertos de su país?**

	Índice de cumplimiento de SLOTS
CHILE	NO
COLOMBIA	Por encontrarnos en la etapa de implementación, a la fecha no contamos con el índice de cumplimiento de los Slots oficiales. Una vez se implemente la nueva normativa iniciaremos los cálculos correspondientes. En todo caso solo aplicaría el único aeropuerto coordinado (NIVEL3), declarado aeropuerto coordinado como es el Aeropuerto Internacional El dorado de la Ciudad de Bogotá.
MÉXICO	85%
PARAGUAY	
R. DOMINICANA	
URUGUAY	Depende de muchos factores, por ejemplo en los meses de invierno con meteorología adversa aumenta el no-cumplimiento ya que las aeronaves no pueden operar bajo mínimos. La medición anual, considerando una tolerancia de +/- 15 minutos respecto a la hora programada de despegue, es de un cumplimiento del 80% del uso de los slots en tiempo.

**3.- ¿Se sanciona en su país a las aerolíneas o prestadores de servicios que incumplen con el SLOTS?**

	SI: Economica/Operativa/Otro	NO
CHILE		→
COLOMBIA	→	
MÉXICO	→	
PARAGUAY		→
R. DOMINICANA		
URUGUAY		→

Colombia: La sanción consiste básicamente en no permitir para las temporadas siguientes, la utilización de los mismos SLOTS a los cuales la aerolínea le otorgó un mal uso.

México; Sanción Operativa

**4.- ¿Los SLOTS de los aeropuertos de su país?**

	ESTADOS					
	Chile	Colombi a	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Se Venden						
Se Alquilan						
Se subastan						
No se aplica cobro		→		→		→
Otro			No aplica cobro			

**4.1. Especificar...**

CHILE:

COLOMBIA: No se aplica cobro para la asignación de Slots, ni para nuevos operadores, ni para aerolíneas que cuenten ya con slots asignados.

MÉXICO:

REPÚBLICA  
DOMINICANA:

URUGUAY N/A

**5.- ¿Existe condición de saturación en algún aeropuerto durante horario pico?**

	SI	NO
CHILE	→	
COLOMBIA	→	
MÉXICO	→	
PARAGUAY		→
R. DOMINICANA		→
URUGUAY		→

**5.1. Especificar...**

CHILE:

COLOMBIA: Efectivamente, existen condiciones de saturación en el aeropuerto El dorado (Nivel 3) y aeropuertos como el de Cali y Rionegro en las horas pico.

MÉXICO: Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México

REPÚBLICA

DOMINICANA:

URUGUAY

**6.- ¿Cuál sería la propuesta de su país para hacer frente a una eventual congestión (nivel 3) de horarios?**

	ESTADOS					
	Chile	Colombi a	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Coordinación				→	→	→
Incremento de capacidad operativa	→				→	
Diseños de procesos						
Regular los tiempos de regulación						
Inversión en tecnología	→					
Otro		Otro	Otra			

Colombia: Que los Estados se acojan a procesos de coordinación y facilitación de franjas horarias y lo acompañen una inversión tecnológica que permita una partición transversal de todos los procesos y actores involucrados. Así como de un marco regulatorio que permita la aplicación de medidas de control y vigilancia en materia de slots.

:

**7.- ¿Cuántos aeropuertos están declarados en nivel 3 en su País?**

	Declarados en nivel 3
CHILE	Uno
COLOMBIA	En actualidad solamente un (1) aeropuerto es Coordinado (Nivel 3) en Colombia. Aeropuerto Internacional El dorado (Bogotá)
MÉXICO	Uno
PARAGUAY	Aun no se tiene categorizado por tipo de facilidades y Servicios
R. DOMINICANA	
URUGUAY	Dos: Aeropuerto de Carrasco y Aeropuerto de Punta del Este.

**8. - ¿Para las dos últimas temporadas cual fue el porcentaje de operación de los SLOTS asignados?**

	% de operación de SLOTS asignados
CHILE	No aplica
COLOMBIA	La información calculada se refiere a ejercicios internos de la Autoridad, pero a la fecha no se cuentan con cifras oficiales. A manera general, el porcentaje de

	utilización de slots ha sido aceptable, por cuanto se han presentado factores meteorológicos bastantes fuertes, que no han permitido la utilización plena de los slots que se asignaron al inicio de la temporada. Así las cosas, los slots han podido mantenerse a las aerolíneas de una temporada a otra.
MÉXICO	85%
PARAGUAY	N/A
R. DOMINICANA	
URUGUAY	También depende en gran medida de la meteorología, pero en promedio se operó en el 98% de los slots asignados.

### 9. - ¿Se considera la remoción de SLOTS de una aerolínea en caso de no performance?

	Considera la remoción de Slots
CHILE	No aplica
COLOMBIA	Efectivamente, esta actuación es la única medida aplicable en la actualidad, con respecto al mal uso de slots por parte de las aerolíneas (pérdida de slots históricos).
MÉXICO	SI
PARAGUAY	N/A
R. DOMINICANA	
URUGUAY	La remoción de un slot a una aerolínea por no performance sería un caso muy extremo, el cual no hemos tenido que ni siquiera considerarlo, ya que existe coordinación

## G.- ASPECTOS AMBIENTALES

### 1.- ¿En su Estado la gestión ambiental como está considerada?

	ESTADOS					
	Chile	Colombi a	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Una legislación ambiental específica en materia aeroportuaria		→		→		
En los modelos de concesiones	→			→		
En el plan maestro o plan de desarrollo aeroportuario		→	→			→
En los planes de infraestructura generales	→		→	→		
Otro						→

Uruguay: Rigen condicionamientos generales de todos los aeropuertos del País

### 2.- ¿Cuál de los siguientes aspectos tiene considerados?

	ESTADOS					
	Chile	Colombi a	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Calidad del aire	→	→	→	→		
Manejo integral del recurso hídrico	→	→		→		→

Manejo integrado de residuos sólidos y líquidos	→	→	→	→		→
Manejo integral del uso del suelo	→	→	→			→
Prevención y control de la contaminación visual	→					→
Prevención y control de la contaminación Auditiva	→	→				→
Protección de los sistemas bióticos	→	→		→		
Consumo de materiales		→				→
Eficiencia energética	→	→				→
Energías renovables	→	→				→
Otro:			→	→		

Paraguay: Otro – La energía en la Infraestructura del Sistema DINAC es 100% limpia-Hidroeléctrica

### 3.- ¿Con qué criterio se aborda la temática ambiental?

	ESTADOS					
	Chile	Colombia	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Para cumplir aspectos regulatorios	→	→	→	→		→
Por tendencias del mercado						→
Por eficiencia económica						→
Por responsabilidad social empresarial	→		→			→
Por sus impactos en la salud humana	→			→		→
Otro:	→					

### 4.- ¿Cuáles son las medidas ambientales incorporadas?

	ESTADOS					
	Chile	Colombia	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Sistemas de Gestión ambiental	→	→	→	→		→
Producción más limpia						→
Economía Circular						→
Otro:						



## 5.- ¿Cuentan sus aeropuertos con alguna certificación ambiental?

	SI	NO
CHILE	→	
COLOMBIA	→	
MÉXICO	→	
PARAGUAY	→	
R. DOMINICANA		
URUGUAY	→	

## 5.1.- En caso de que su respuesta sea afirmativa, explíquese: ...

	Si la respuesta es afirmativa
CHILE	ISO 14001: Sistema de Gestión Ambiental. APL: Acuerdo de Producción Limpia.
COLOMBIA	Algunos aeropuertos cuentan con certificación ISO 14.001. El Aeropuerto El Dorado cuenta con acreditación Huella de Carbono - Nivel Mapping que otorga el ACI-LAC
MÉXICO	DIECIOCHO AEROPUERTOS DE LA RED ASA SE ENCUENTRAN CON CERTIFICADO AMBIENTAL
PARAGUAY	Cuenta con Certificación emitidas por la autoridad de aplicación en relación a infraestructura, uso de suelo recursos hídricos y manejo de residuos sólidos y líquidos
R. DOMINICANA	
URUGUAY	El sistema de Gestión ambiental tiene aprobación del Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente MVOTMA - DINAMA (Dirección Nacional de Medio Ambiente)

## 6.- ¿Que tanto se estimula la utilización de sistemas de trayectoria 4D?

	Mucho	Poco	nada
CHILE	→		
COLOMBIA		→	
MÉXICO			→
PARAGUAY		→	
R. DOMINICANA			
URUGUAY		→	

## 7.- ¿Qué tanto se estimula la utilización de transporte multimodal en el entorno aeroportuario?

	Mucho	Poco	nada
CHILE		→	
COLOMBIA		→	
MÉXICO		→	
PARAGUAY			→
R. DOMINICANA			
URUGUAY		→	

**8.- ¿De qué fuente energética provienen los vehículos utilizados en handling?**

	ESTADOS					
	Chile	Colombi a	México	Paraguay	República Dominicana	Uruguay
Combustible fósil	→	→	→	→		→
Eléctrica	→					
Hibrido						
Otro:						

