

CLAC/GEPEJTA/9-NE/20
03/03/02

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/9)**

(Asunción, Paraguay, del 13 al 15 de marzo de 2002)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Metodología que aplican las empresas concesionarias para el cobro de
tarifas aeroportuarias en los Estados miembros**
Tareas Nos. 6 del Comité Ejecutivo y 17 de la Secretaría

**IDEAS CONTRIBUYENTES A LA FORMALIZACION DE UN
PLAN DE PRIVATIZACION DE AEROPUERTOS**

(Nota de estudio presentada por IATA)

1. A partir del reconocido principio de necesidad vital que representa la infraestructura aeroportuaria para el desarrollo de los países, constituida en elemento contribuyente a la operación de la Industria del Transporte Aéreo y tomando en consideración los déficits de actualización que se verifican en general en los sistemas internacionales de aeropuertos, situación esta que se ve agravada en los países en vía de desarrollo, es que las autoridades aeronáuticas de América Latina y Caribe han visualizado un claro camino para incorporar iniciativa privada en el diseño, construcción, mantenimiento y explotación de infraestructura aeronáutica pública.
2. Existen claros ejemplos que se observan a lo largo y a lo ancho de América Latina, de países que han optado por distintas formas de privatización de aeropuertos.
3. El objetivo básico fundamental es el de mejorar la infraestructura aeroportuaria al tiempo que optimizar su administración para permitir un razonable equilibrio de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, minimizando, en la medida de lo posible, el impacto económico sobre los usuarios del Transporte Aéreo.

4. La participación privada en infraestructura es una solución eficiente para enfrentar la demanda de servicios aeroportuarios, pero debe estar inspirada en la necesidad de servicio a la Comunidad, sin exceder criterios fiscalistas que terminan desnaturalizando el objetivo propuesto. Esto es así, y la experiencia lo ratifica, al comprobar que en aquellos casos en que el Estado priorizó la puja por el canon o precio de la Concesión, la economía del Aeropuerto se vio afectada por un sobrecosto, que en muchos casos, ha producido graves desequilibrios en la explotación y que sin lugar a dudas impacta económicamente en los usuarios del aeropuerto, entre los que cabe destacar a las aerolíneas, que deben soportar elevadas tasas y costos desproporcionados por el uso de espacio y los servicios, solo posibles por la condición de monopolio natural que caracteriza a los aeropuertos.
5. La necesaria transparencia del vínculo entre el Concesionario y el Estado requiere establecer un claro marco regulatorio que al definir y delimitar el contexto operativo y normativo de la Concesión, establezca con claridad los deberes y derechos de las partes involucradas, evitando, en la mayor medida posible, potenciales conflictos que puedan alterar el servicio público aeroportuario.
6. Deben establecerse claras pautas orientadas al ejercicio de la autoridad aeronáutica en cumplimiento de las políticas, principios y procedimientos cuya responsabilidad corresponde al Estado y en forma especial, las obligaciones que emanan de la Convención Internacional sobre Aviación Civil.
7. En la búsqueda de optimizar las diversas modalidades de concesionamiento de obras de infraestructura aeroportuaria, resulta imprescindible distinguir nítidamente cuáles serán los servicios aeroportuarios que se incorporarán al proceso licitatorio y cuáles deben excluirse, distinguiendo a tales efectos los "servicios aeronáuticos no comerciales" de los "servicios aeronáuticos comerciales" y la obligación y condiciones de prestación de cada uno de ellos por parte del concesionario.
8. Uno de los principios básicos para el tratamiento de los servicios no aeronáuticos comerciales deberá apuntar a evitar riesgos de conductas monopólicas e integración vertical que puedan afectar la competitividad del Servicio perjudicando consecuentemente al usuario. El marco regulatorio en este aspecto asume un papel decisivo y determinante para el control de la evolución de los correspondientes precios y tarifas.
9. La evolución del transporte aéreo, caracterizada por el crecimiento sostenido de la demanda y un alto nivel tecnológico, exige una planificación eficiente y un estricto seguimiento del comportamiento de la demanda operativa y tecnológica para dar respuesta, garantizando, a través del adecuado desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, que los requisitos operacionales y técnicos se cumplan de manera eficiente, ajustados a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
10. Entre las distintas formas aplicadas por los Estados para la privatización de aeropuertos, cabe señalar como las más comunes:

- 1) Venta total o parcial de Activos.
- 2) Alquiler de activos para su explotación.
- 3) Creación de Sociedades Mixtas con participación accionaria del Estado e Inversores Privados.
- 4) Contrato de Gerenciamiento.
- 5) Concesión de Uso y Explotación.
- 6) Contratos B.O.T. (Build/Operate/Transfer). El objeto de estos contratos es construir, operar y transferir el aeropuerto.

11. En América Latina en particular, la figura más usual ha sido la Concesión, otorgando la explotación total o parcial de la infraestructura aeroportuaria a inversores privados por tiempo determinado y ajustada a las reglas del Derecho Administrativo local, diferenciándose en algunos casos por abarcar solo el lado tierra, o sea las terminales únicamente, y en otros comprendiendo también el área de movimiento (pistas, calles de rodaje y plataformas).

12. Cabe por último señalar, que cualquiera sea la forma elegida para la participación privada en la explotación aeroportuaria, la experiencia indica que entre los recaudos a considerar deberían tenerse primordialmente en cuenta los siguientes:

- a) Evitar el objetivo de lucro por parte del Estado, privilegiando el nivel de servicio sobre el canon o precio, toda vez que la adjudicación a la oferta basada en el canon más alto ha sido generadora de desequilibrios económicos y conflictos con los usuarios de los aeropuertos por los elevados precios de los servicios.
- b) Debería propiciarse la adaptación del Plan de Inversiones a la realidad operativa del aeropuerto, privilegiando la seguridad operacional y ajustando la expansión de las instalaciones a los instrumentos de la demanda en función de su incremento, identificando el nivel de servicio según parámetros internacionalmente reconocidos, tales como los establecidos por la IATA en el Manual de Referencia de Desarrollo de Aeropuertos.
- c) Debería considerarse asimismo los problemas derivados de la necesaria remediación ambiental y protección del Medio Ambiente en los aeropuertos, estableciendo claros límites de responsabilidad entre el Estado y el Concesionario.