

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: www.lima.icao.int/clacsec
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/11-NE/09
17/02/03

**UNDÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/11)**

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 25 al 27 de febrero de 2003)

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Procesos de concesión de aeropuertos.
Tarea Nro. 18 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como se recordará, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias” (**Adjunto 1**). Esta Resolución tiene por objetivo, entre otros, establecer directrices y mecanismos de apoyo a los Estados para llevar a cabo los procesos de concesión y/o corregir distorsiones que puedan tener los procesos ya finalizados.
2. En ese sentido, la XV Asamblea decidió incorporar dentro del Programa de Trabajo de la Comisión para el presente bienio, una tarea relacionada al seguimiento de la aplicación de la citada Resolución, con miras a difundir el modelo aprobado y evaluar el impacto del mismo entre los Estados miembros.
3. En cumplimiento a la tarea encomendada, la Secretaría ha preparado una encuesta (**Adjunto 2**) a fin de obtener la mayor información de los Estados respecto a los procesos de concesión y el estado de implementación del modelo de la CLAC y que se somete a consideración de los Expertos para su análisis y comentarios.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

4. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio, intercambiar criterios respecto a la encuesta presentada y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinentes.

RESOLUCIÓN A15-15

GUÍA DE ORIENTACIÓN SOBRE EL MODELO A SEGUIR EN LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), de conformidad a su Estatuto, tiene la facultad de desarrollar estudios económicos sobre el transporte aéreo en la región;

CONSIDERANDO que los procesos de concesión de aeropuertos en los Estados de la región latinoamericana han incidido en los costos de los servicios aeroportuarios;

CONSIDERANDO la necesidad de incluir a la autoridad aeronáutica nacional en las comisiones de concesiones de aeropuertos;

CONSIDERANDO la necesidad de revisar los modelos utilizados en las concesiones de aeropuerto, de tal manera que se garanticen costos razonables y transparentes impidiendo el abuso de posiciones monopólicas;

CONSIDERANDO la necesidad de establecer directrices y mecanismos de apoyo a los Estados para llevar a cabo los procesos de concesión y/o corregir distorsiones que puedan tener los procesos ya finalizados;

CONSIDERANDO que los aeropuertos deben brindar facilidades a las líneas aéreas y sus pasajeros, manejar frecuencias mayores con igual calidad de servicio, optimizar los desplazamientos y los tiempos en las terminales, y ofrecer comodidad y servicios comerciales a todos los usuarios;

CONSIDERANDO que los aeropuertos, por su naturaleza, brindan “servicios públicos” a los usuarios del transporte aéreo;

CONSIDERANDO que es responsabilidad indelegable de los Estados garantizar que este servicio de transporte público se provea en forma eficiente, segura y competitiva para garantizar la prestación de los servicios con óptimos estándares de seguridad y calidad;

CONSIDERANDO que los Jefes de Estado de Ibero América, reunidos en la ciudad de Lima el 21 de noviembre de 2001, tomando en cuenta la crítica situación por la que atraviesa la aviación comercial en Latinoamérica, decidieron “reiterar su compromiso para generar e implementar medidas que equilibren las condiciones de competencia y establezcan base sólidas y adecuadas para el desarrollo de la industria de la región”.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE instar a los Estados miembros a utilizar la siguiente guía de orientación como modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias:

GUÍA DE ORIENTACIÓN SOBRE EL MODELO A SEGUIR EN LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS

1. FUNCIÓN ESPECÍFICA DE UN AEROPUERTO

El aeropuerto es el puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.

2. PRINCIPIOS PARA PRIVATIZAR Y/O CONCESIONAR LOS AEROPUERTOS

Antes de decidir sobre el proceso de privatización y/o concesión, los Estados deberían evaluar social y económicamente otras alternativas. En cualquier caso, se deberá aplicar los principios descritos en este documento.

Los siguientes principios deberían aplicarse a todo tipo de gestión aeroportuaria:

- a) La gestión aeroportuaria debe estar orientada a aumentar la competitividad del sector aeronáutico y por ende, el bienestar final de los usuarios, y no como un mecanismo de recaudación de fondos por parte de los Estados para fines ajenos al sistema aeronáutico.
- b) Los Estados deben garantizar que los servicios aeroportuarios se presten con los más altos estándares de seguridad, calidad y eficiencia económica.
- c) La función de los aeropuertos, como parte esencial de la infraestructura de la industria aérea, debe atender a los requerimientos de los usuarios y coadyuvar al desarrollo económico y social de los países, con niveles de rentabilidad razonables.
- d) La infraestructura aeroportuaria está orientada a la atención de los requerimientos operativos de aeronaves y usuarios; por lo tanto, dichos requerimientos deben prevalecer sobre cualquier consideración o actividad comercial.
- e) La tarifa de los servicios aeroportuarios debe corresponder estrictamente a los costos razonables y competitivos de prestación de cada servicio.
- f) En la creación de entes autónomos o de los procesos de concesión aeroportuarios, su estructura financiera y sus costos deben ser transparentes; es decir que, los mismos deben ser divulgados a los usuarios.
- g) Los Estados no deben obtener ingresos adicionales en el otorgamiento de las concesiones de los aeropuertos, a costa de encarecer injustificadamente los servicios de los usuarios.

- h) El operador aeroportuario debe asumir los riesgos inherentes a su participación en la industria aérea. En este sentido, el ingreso y/o la rentabilidad del operador no debe estar garantizado *a priori*.
- i) El Estado debe propiciar que el desarrollo comercial de los aeropuertos permita la reducción de las tarifas a los usuarios.
- j) Al ser los aeropuertos monopolios naturales es necesario dotarlos con una regulación y un ente independiente que la aplique que evite el abuso de la posición dominante que tiene el operador tanto en la aplicación de las tarifas, como en la prestación del servicio.
- k) El Estado debe garantizarle a los usuarios una participación activa en la entidad reguladora, que garantice que sus requerimientos sean escuchados.
- l) Los Estados deben promover que cada aeropuerto sea sostenible con sus propios ingresos.
- m) Los ingresos que genere la explotación de los aeropuertos deberán reinvertirse en beneficio de la infraestructura aeronáutica y de sus usuarios.
- n) El Estado debe considerar, a la hora de concesionar, la integración económica de las distintas unidades de negocio que existen en los aeropuertos.
- o) Los procesos de privatización y concesionamiento de aeropuertos en Latinoamérica deben ser cuidadosamente evaluados a fin de evitar el encarecimiento injustificado de los servicios para los usuarios.

3. CONDICIONES PARA PRIVATIZAR Y/O CONCESIONAR LOS AEROPUERTOS

Para iniciar un proceso de privatización y/o concesión de aeropuertos, se deben dar las siguientes condiciones:

- a) Cuando existen altas expectativas para el crecimiento del tráfico aéreo.
- b) Cuando existe un déficit importante en la infraestructura aeroportuaria.
- c) Cuando el aeropuerto alcanza un tamaño crítico. Es posible que las necesidades de inversión sean financiables por la actividad misma; y, en ese caso, la gestión deberá ser delegable a la empresa privada a cambio de inversión y servicios.
- d) Cuando se considere que la empresa privada puede desempeñar mejor papel que el Estado, administrando los aeropuertos con clara orientación de eficiencia operativa, económica y comercial; cuyo beneficio deberá satisfacer no sólo a los usuarios directos, sino a toda la comunidad.

4. FORMAS PARA LA PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN DE LOS AEROPUERTOS

Los Estados tienen distintas alternativas de privatización y/o concesión, sin embargo, serán las condiciones particulares de cada uno las que determinarán el sistema más apropiado. En ese sentido, es recomendable que el Estado ceda gradualmente al privado los derechos sobre un servicio, de tal forma, que se tomen las medidas correctivas que permitan terminar en un proceso exitoso.

Las modalidades pueden referirse a:

- a) Venta total o parcial de activos: Bajo esta modalidad, los aeropuertos son completamente privados, limitándose a aeropuertos pequeños y agrupados en torno a la aviación general y clubes aéreos.
- b) Arriendo de activos para su explotación: El Estado mantiene la propiedad de los aeropuertos pero su operación se exterioriza por un plazo.
- c) Creación de sociedades mixtas con participación accionaria del Estado y del inversionista: En este caso, el aeropuerto es operado por una compañía cuya propiedad está dividida entre el sector público y privado.
- d) Contrato de administración.
- e) Concesión de uso y explotación: El aeropuerto no tiene necesidades de inversión y sólo se requiere la explotación de la infraestructura existente por un plazo determinado.
- f) Contrato BOT (Construcción, transferencia y explotación): En este caso, existen requerimientos de inversión, la cual es realizada por el privado y este obtiene el derecho de explotar comercialmente los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos por un plazo determinado. Posteriormente, el Estado tiene la opción de reanudar la administración del aeropuerto o, alternativamente, puede volver a licitar.

En un sistema BOT, se dan algunas características singulares que se detallan a continuación:

- Existe una infraestructura e ingresos (pasajeros, carga, servicios, etc); disminuye el riesgo y se facilita el financiamiento.
- Las inversiones son programadas (si disminuye el tráfico, no se invierte y, viceversa).
- Los ingresos son en dólares; se facilita el acceso a mercados financieros más amplios (disminuye el riesgo cambiario).

- Es posible volver a licitar la obra cada cierto tiempo, introduciendo competencia. El BOT requiere que los interesados puedan evaluar el estado de conservación de los activos cada vez que se re-licita la empresa, para saber cuánto pagar.

5. ASOCIACIÓN PÚBLICO Y PRIVADO

5.1 Objetivo común

En toda relación, cada parte tiene objetivos propios que no son semejantes pero, existe un interés común que debe ser compartido; es decir, el hecho de realizar, de la mejor manera y al menor costo posible, una infraestructura pública y asegurar que la operación se lleve a cabo de la mejor forma.

5.2 Tipo de relación

Se deberá promover una relación público-privada sólida, equilibrada y eficaz de tal forma que los poderes y obligaciones que permanecen en la autoridad (e.g. regulación de tarifas, operaciones aduaneras, policiales y de control aéreo, etc.) no atenten en contra de los intereses del privado (rentabilidad).

5.3 Contrato

Los resultados de las negociaciones deben terminar en un contrato en donde se establezcan, tanto para la autoridad como para el privado, las responsabilidades, las reglas de delegación de la gestión aeroportuaria y acuerdos de principios.

6. PROYECTO DE PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN

6.1 Proceso

- a) Se recomienda que un agente externo experto asesore y apoye a la autoridad en el traspaso a un operador privado de las funciones ejercidas por un organismo público.
- b) Diagnóstico y recomendaciones de tipo jurídico e institucional acerca de la gestión actual de los aeropuertos y su compatibilidad con el proyecto de privatización.
- c) Análisis del tipo de privatización.
- d) Análisis del contexto económico y del potencial del aeropuerto.
- e) Valorización del proyecto.
- f) Recomendación del tipo de delegación más adecuado de acuerdo a la naturaleza y contexto del proyecto.
- g) Preparación de la licitación.

h) Asesoría en el estudio de ofertas.

6.2 Derechos y responsabilidades del Estado y el privado

a) Del Estado:

- Se deberá describir con precisión las condiciones con que actuarán los agentes, de acuerdo a las prácticas internacionales reconocidas.
- Se deberá explicitar las condiciones bajo las cuales se evalúa el proyecto en términos de sistemas de recaudación, ingresos, régimen cambiario, etc.
- Cuando la autoridad del Estado no cumpla con sus compromisos, el delegatario podrá recurrir al contrato de delegación.
- Los compromisos mutuos deberán ser materia de seguimiento continuo y conjunto.
- Las tareas de control policial, aduana, inmigración, emigración, fitosanitario y supervisión de la seguridad aérea y terrestre deberán quedar excluidas de la delegación, pero la autoridad del Estado y, en nombre de cualquier servicio público, debe comprometerse con las condiciones de su ejecución.

b) Del privado:

Se refieren a actividades relacionadas con la operación:

- Servicios de los aviones en tierra: Puentes de embarque, vehículos terrestres, energía eléctrica a los aviones ubicadas en puertas de embarque y plataforma.
- Servicios al pasajero: Servicios higiénicos, áreas de servicios de comunicaciones, instalaciones de estacionamientos, servicio de transporte de equipaje en el terminal.
- Ejecución de las tareas de control: Circuito cerrado de televisión, paneles teleindicadores para información de vuelos.
- Disponibilidad de espacios para las líneas aéreas: Oficinas comerciales, mostradores de las aerolíneas, mostradores de chequeo, oficinas de apoyo.

Se refieren a aquellas funciones de tipo comercial y económicas, las cuales permitirán al delegatario asegurar una rentabilidad de la operación:

- Servicios comerciales adicionales para pasajeros, e.g. restaurantes.
- Búsqueda de estrategias convergentes con las líneas aéreas.

7. LA LICITACIÓN

7.1 Transparencia

La información de tipo técnica, legal y financiera que se proporcione al oferente deberá ser completa y actualizada de tal forma que las ofertas técnicas y económicas sean competitivas y óptimas.

Del mismo modo, es recomendable que, entre las autoridades a cargo del proceso y los potenciales oferentes, se realice una discusión amplia e informada a fin de lograr que las condiciones de licitación sean convenientes para los licitantes.

7.2 Criterios de selección

a) Criterio único

Bajo este criterio, se pretende eliminar cualquier imprecisión en la forma de adjudicación. Consiste en que una comisión de expertos revise la oferta de cada uno de los candidatos compuesta por una propuesta técnica y otra económica. En la oferta técnica, se califica el grado de aceptabilidad que se tiene relativo a:

- Integrantes del grupo oferente.
- Experiencia del operador (su presencia debe ser obligatoria): El operador deberá asumir el cambio de gestión y deberá ser garante de los resultados económicos esperados; por lo cual, se recomienda exigir una participación relevante en el consorcio, que varíe entre 10% y 25 %.
- Forma de operar el aeropuerto.
- Plan de desarrollo del aeropuerto.
- Propuestas de inversión.
- Propuesta de financiamiento.

Si la oferta técnica resulta suficiente, se pasa a la etapa de examinar la oferta económica de acuerdo a un solo criterio, a partir del cual, se determinará al adjudicatario. Este criterio dependerá de las características del proyecto y, puede estar asociado a:

- Plazo.
- Canon anual que paga el adjudicatario al Estado.
- Pago inicial del adjudicatario por:
 - ✓ La compra de participación (privatización)
 - ✓ La valorización de los activos
- Tarifa por pasajero embarcado: La principal variable de la etapa de licitación es la tarifa por pasajero embarcado. El adjudicatario que resulte será el que ofrece la menor tarifa por pasajero embarcado.
- Subsidio del Estado: Corresponde a un pago anual que realiza el Estado al privado.

La desventaja que tiene este proceso es que, desde el punto de vista técnico, al ser consideradas como aceptables las distintas ofertas técnicas, no se hace diferencia entre uno y otro proyecto. Sin embargo, la ventaja que tiene este sistema es que objetiviza el proceso de evaluación.

b) Criterio múltiple

Este método de selección considera, en forma agrupada, varios aspectos técnicos y económicos y que, al considerar en forma ponderada cada una de ellos, permite evaluar y calificar cada una de las ofertas. La ventaja que tiene este proceso es que se consideran en forma simultánea distintos parámetros, lo cual facilita la mejor comprensión de cada oferta.

8. PLAZOS

8.1 Obligaciones de inversión

Dado los niveles de inversión requeridos en los proyectos aeroportuarios se recomienda otorgar plazos de concesión, entre 25 y 50 años. Sin embargo, los plazos muy extensos son resistidos por las compañías, porque los programas de inversión están financiados por los pronósticos de tráfico aéreo, los cuales siempre están sujetos a imprevistos. Por lo tanto, para que el compromiso con el privado sea eficaz, se requerirá flexibilidad para ajustar los contratos en términos de inversión, preservando la calidad de los servicios.

8.2 Riesgos

Se deberán identificar y distribuir, en forma clara y armónica, los siguientes riesgos entre el Estado y la parte privada:

- a) Riesgo país: Se refiere al riesgo político que puede resultar de cambios legislativos y/o reglamentarios, el cual deberá ser asumido por la parte estatal.
- b) Riesgo de tráfico: Este tipo de riesgo lo podrá asumir la parte privada, siempre y cuando, los imprevistos de tráfico no sean atribuibles en forma directa a la autoridad, e.g. negación de derechos de tráfico. El privado podrá enfrentar este tipo de riesgo, e.g. postergando o difiriendo las obras de inversión.

Existe la alternativa que el Estado asegure un tráfico mínimo de pasajeros. En caso que el tráfico de pasajeros real sea inferior al proyecto, el Estado deberá compensar económicamente al privado; en caso contrario, el privado deberá compartir los excedentes con el Estado.

- c) **Riesgo cambiario:** El riesgo puede ser asumido por la parte privada, siempre y cuando, los egresos e ingresos sean en divisas. En caso que la autoridad local exija que los ingresos sean en moneda local, el contrato deberá contener una cláusula de ajuste en la paridad cambiaria.
- d) **Riesgo de construcción:** Es asumido por la parte privada y éste lo transfiere a la empresa constructora en términos de presupuesto e inversión.
- e) **Riesgo de operación:** Es asumido por el operador.

8.3 Término del contrato de delegación

a) Causales de retiro

Durante la etapa de licitación y en el contrato de delegación debe quedar, claramente expresado, las condiciones bajo las cuales el consorcio podrá retirarse de la operación. Las razones que pueden ameritar el retiro de la operación de un consorcio son atribuibles a dificultades ocasionadas por:

- Cambios en las políticas de la autoridad estatal.
- Modificación de la organización del consorcio.
- Visiones diferentes en el largo plazo: Esta podría ser una razón por la cual un socio deseara retirarse antes del negocio. De esta forma, podría hacerse más atractivo un proyecto, porque existiría un mayor abanico de potenciales socios.

b) Condiciones de retiro

Las condiciones de retiro deben ser equilibradas para evitar la indolencia del concesionario al final del término de la concesión.

c) Posibilidades de retiro

En el proceso de privatización, el consorcio podrá vender parte o todas sus acciones. En cualquier caso, se podrá sustituir a uno o varios socios.

9. TIPOS DE DELEGACIÓN

9.1 Delegación de un sistema aeroportuario

Cuando la delegación se extiende a todo el sistema aeroportuario:

a) Para el Estado

Este sistema es útil cuando, en forma individual, se pretende conformar una red congruente en que cada aeropuerto de alta rentabilidad se vincula con otro de baja rentabilidad. Un conflicto que se podría suscitarse entre el Estado y el privado es la diferente prioridad que se podría otorgar a uno y otro aeropuerto; pero, si hay reglas claras, estos conflictos potenciales podrían no existir.

b) Para el operador privado

Se enfrenta a la oportunidad aplicar un método de gestión en un sistema aeroportuario amplio, pero exige una importante movilización de recursos, los cuales pueden aminorarse con un claro programa de inversión.

9.2 Delegación parcial

La autoridad estatal se libera de invertir en proyectos particulares. Se debe tener cuidado de establecer reglas claras de funcionamiento y principios de sociedad público-privada, especialmente cuando, en un mismo aeropuerto, se separa la responsabilidad de operación; e.g. de las pistas y los terminales.

10. INGRESOS DE LOS OPERADORES PRIVADOS

Con la incorporación del privado a la gestión aeroportuaria y, a modo de compensación por la inversión y/o por los costos operacionales de la gestión del servicio realizado, el privado deberá recibir ingresos por la explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

10.1 Tarifa por pasajero embarcado

Una de las principales variables en la etapa de licitación es la tarifa por pasajero embarcado; es decir, el adjudicatario de la concesión será aquél que ofrezca la menor tarifa por pasajero embarcado, la cual se materializa a través de un pago que realiza el Estado al concesionario.

El valor de la tarifa por pasajero embarcado deberá determinarse a través de un análisis de factibilidad financiera para la propuesta de desarrollo del aeropuerto. El análisis deberá llevarse a cabo por medio de la formulación de un modelo financiero que simule los flujos de efectivo, la evolución del proyecto desde el punto de vista de un inversionista privado, el cálculo de los costos de construcción, operación, mantenimiento y en las proyecciones de demanda de tráfico.

10.2 Por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos

a) Clasificación de los servicios

Durante la etapa de explotación, la empresa concesionaria empezará a percibir ingresos por la gestión de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los mismos que se clasifican de la siguiente manera:

<i>Servicios aeronáuticos</i>	<i>Servicios no aeronáuticos</i>
Sistemas de embarque	No comerciales
Servicio de plataforma	No comerciales facultativos
Servicio de alimentos	Comerciales obligatorios
Sistema de equipaje saliente y entrante	Comerciales facultativos
Facultativos comerciales facultativos	Comerciales optativos

b) Política de precios para los servicios

Para los servicios monopólicos se deberán establecer tarifas libres no superiores a las vigentes antes de la concesión. Las tarifas deberán ser conocidas por todos los usuarios, no deberán ser discriminatorias y deberán reflejar una calidad de servicio que se medirá periódicamente. Al ser libres las tarifas, el concesionario tendrá la opción de disminuirlas para incentivar el tráfico y de hacer gestión sobre los diferentes servicios que ofrece.

Para los servicios no monopólicos, el operador privado tendrá la posibilidad de establecer tarifas libres, salvaguardando los derechos de libre accesibilidad de los usuarios al servicio, así como la calidad del mismo.

Las tarifas máximas así como los mecanismos de regulación y explotación deberán ser revisados cada dos años. La revisión se podrá realizar con el operador privado; sin embargo, se tiene la desventaja de que el proceso puede ser poco objetivo. Por otro lado, la revisión en el contexto de una re-licitación tiene todos los costos asociados a la licitación y al eventual cambio de concesionario, lo que transparenta el proceso.

El sistema tarifario deberá basarse en criterios de racionalidad económica. La revisión de las tarifas se objetiviza mediante este criterio.

11. SISTEMAS TARIFARIOS PARA SERVICIOS AERONÁUTICOS Y NO AERONÁUTICOS

En los países en los cuales el concesionario está en libertad de determinar distintos niveles de tarifas por horarios, por volúmenes de operaciones y por paquetes de servicios, la tarifa compuesta (ingresos/unidad de tráfico) deberá ser menor o igual a una tarifa máxima, calculada a través de la metodología de flujos de efectivo descontados como función de un valor residual,

unidad de tráfico, egresos (inversiones, gastos y costos), tasa de rendimientos sobre las inversiones y de un período de evaluación. La tarifa máxima deberá ajustarse por efecto de inflación y eficiencia del concesionario.

En los países en que la determinación de las tarifas es responsabilidad exclusiva del Estado, se determinará sobre la base de la metodología que estimula la calidad, eficiencia, minimiza costos y maximiza ingresos. Esta metodología deberá incorporar el efecto de reajustabilidad y costo de amortización de inversiones y eficiencia, e incluye aterrizaje, infraestructura, aproximación, estacionamiento de aviones, carga, Iluminación, puentes y buses y combustible.

12. SUBSIDIO A LOS PROYECTOS AEROPORTUARIOS

La red de infraestructura aeroportuaria podrá analizarse en forma integral. Privatizar un sistema conformado por varios aeropuertos, vinculando operativa y administrativamente cada aeropuerto de alta rentabilidad con otro de baja rentabilidad, hará que el Estado se libere de cualquier pago al operador privado, teniendo un sistema autofinanciado y equilibrado en términos presupuestarios.

Cuando se privatizan aeropuertos en forma independiente y las condiciones de tarificación aún no están dadas, porque los niveles de tráfico son bajos, podría resultar que, desde el punto de vista privado, se requiera un subsidio (pago al operador privado por el Gobierno) porque se deberá absorber la diferencia entre la tasa de embarque requerida y aquella que se cobra según reglamento; de esta forma el negocio será atractivo.

ENCUESTA
PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

1. En su país, se han concesionado o privatizado algún(nos) aeropuerto(s)?

Sí _____
Todavía se encuentran en proceso _____
No _____

2. Si su respuesta anterior es negativa, indique por qué:

3. Si todavía no se han culminado los procesos de concesión, indique qué aeropuertos serán concesionados en el corto plazo:

Aeropuerto	Ciudad	Fecha posible de concesión	Tiempo de la concesión	Entidad concesionaria	Tipo de entidad (mixta, privada o estatal)

Si la respuesta a la pregunta Nro. 1 es afirmativa, sírvase responder las siguientes preguntas:

4. Qué aeropuertos han sido concesionados en su país?

Aeropuerto	Ciudad	Fecha de concesión	Tiempo de la concesión	Entidad concesionaria	Tipo de entidad (mixta, privada o estatal)

5. Para la concesión de aeropuertos en su país, se ha tomado en cuenta la Resolución A15-15 de la CLAC “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias?”

Totalmente
Parcialmente

Explique:

6. Qué áreas han sido entregadas en concesión?

Todas las áreas
Todas excepto seguridad del aeropuerto
Todas excepto navegación aérea
Todas excepto seguridad del aeropuerto y navegación aérea
Otras (especifique):

7. Qué ingresos le corresponden al adjudicatario de la concesión y qué ingresos al Estado?

Servicios	Concesionario	Estado
Seguridad aeroportuaria		
Áreas comerciales		
Despacho de vuelo		
Movimiento de aeronaves		
Instalaciones terminal pasajeros		
Instalaciones terminal carga		
Hangar y mantenimiento		
Servicios de escala		
Control de tránsito aéreo (incluyendo telecomunicaciones)		
Instalaciones y servicios de acceso en tierra		
Servicios meteorológicos		
Otros (especifique)		

8. Los contratos de concesión se han mantenido o están en procesos de revisión?

Aeropuerto	Ciudad	Se mantiene	En proceso de revisión	Motivo

9. Qué beneficios reporta el proceso de concesión de aeropuertos en su país? Explique:

10. Han surgido problemas han surgido en el proceso de concesión aeroportuaria?

Sí ___
 No ___

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

Aeropuerto	Ciudad	Problemas suscitados	Solución