

**DUODÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/12)**

(Lima, Perú, del 2 al 4 de septiembre de 2003)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Análisis de los resultados de la encuesta sobre “aspectos económicos,
gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea y procesos de
concesión de aeropuertos”.**

Tareas Nro. 17 y 18 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, 4 al 7 de noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea”. Esta Resolución tiene por objetivo, entre otros, establecer de manera transparente los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea de la región, sobre la base de los documentos y directrices de la OACI (Doc. 9562 “Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos” y Doc. 9161/3 “Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea”). De igual manera, promulgó la Resolución A15-15 “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias”, cuyo objetivo, entre otros, es 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 A15-13, con miras a difundir el modelo aprobado y evaluar el impacto del mismo entre los Estados miembros; así como otra tarea relacionada al seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos y servicios de navegación aérea, dentro de la cual analizaría el avance de implementación de la Resolución A15-15.

3. En cumplimiento a la tarea encomendada, la Secretaría sometió a consideración del GEPEJTA/11 (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 25 al 27 de febrero de 2003) dos encuestas; la primera de ellas, con el fin de obtener la mayor información de los Estados respecto a su gestión aeroportuaria y la aplicación de la Resolución A15-13; y la segunda, 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. En ese sentido, el GEPEJTA analizó cada una de ellas y encargó a la Secretaría su consolidación y reformulación.

4. La nueva encuesta preparada por la Secretaría fue aprobada por el Comité Ejecutivo en su LXIV reunión (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003) y, conforme a dicho acuerdo, fue circulada en dos oportunidades entre los Estados miembros la encuesta sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” (EC 229, 01.07.03 y EC 267, 11.08.03).

Análisis de la encuesta

5. A la fecha de elaboración de la presente nota de estudio se ha recibido respuesta de solamente siete Estados, las mismas que figuran en la tabla que se acompaña como **Adjunto 1**: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador y Venezuela; lo que ha permitido realizar el siguiente análisis:

- a) De los siete países que han contestado la encuesta, en sólo uno no se han concesionado aeropuertos (Venezuela).
- b) De los seis Estados que concesionaron aeropuertos, en cuatro de ellos ya se han culminado los procesos de concesión y en dos existen concesiones en proceso.
- c) En tres de los Estados, las concesiones se han dado a empresas privadas. En dos Estados, los aeropuertos han sido concesionados a empresas del Estado y en uno de ellos, las concesiones han sido compartidas entre empresas privadas y empresas del Estado.
- d) Para efectos de la concesión, dos Estados han manifestado que han tomado en cuenta totalmente la Resolución A15-5 de la CLAC y los otros cuatro, en forma parcial. Algunos de estos últimos han manifestado que dicha Resolución fue promulgada después de haberse realizado las concesiones en dichos países.

- e) Con respecto a las áreas entregadas en concesión, se observa que ninguno de los Estados ha entregado la totalidad de ellas. Tres Estados han entregado todas excepto navegación aérea y los otros tres, todas excepto seguridad del aeropuerto y navegación aérea.
- f) Con relación a los ingresos que se obtienen de los aeropuertos concesionados, la mayoría de ellos son adjudicados al concesionario. Sólo en un Estado casi la totalidad de los ingresos se destinan al Estado.
- g) Sólo cuatro Estados han manifestado que los contratos de concesión se han mantenido, por lo que parecería que en los otros dos existen contratos en proceso de revisión. En tres Estados se ha registrado problemas en el proceso de concesión, lo que ha ocasionado en uno de ellos la renegociación del contrato. En los otros se han presentado problemas con tarifas, interpretación del contrato y relacionados a la seguridad aeroportuaria.
- h) Todos los Estados que concesionaron aeropuertos manifiestan que dicho proceso reporta beneficios, tales como: adecua la infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales; permite la modernización de servicios de atención al pasajero; amplía la capacidad, moderniza y mejora los aeropuertos; permite el cumplimiento de normas; genera empleos; y reporta un ahorro para el Estado.
- i) En los Estados donde se han concesionado aeropuertos, la gestión y administración de los mismos está a cargo tanto de la autoridad aeronáutica como del concesionario, en su mayoría. Dos de estos Estados han manifestado que la autoridad aeronáutica sólo está a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en los aeropuertos que no han sido concesionados.
- j) En seis de los Estados que han respondido la encuesta, la aprobación de tarifas aeroportuarias está a cargo de la autoridad aeronáutica o de entidades reguladoras. Sólo en un Estado dicha aprobación está a cargo del concesionario. Por otro lado, el control financiero en los aeropuertos, está a cargo, en su mayoría, de los concesionarios.
- k) Respecto a la organización interna de los aeropuertos, se observa que no existe homogeneidad en las respuestas.
- l) En tres de los Estados, los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se reinvierten en el propio sector totalmente; en los otros cuatro Estados la reinversión es parcial.

- m) En la mayoría de los Estados las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea son calculados sobre la base de una metodología de costos. Sólo en un Estado estos cálculos se hacen sobre la base de una indexación y sin metodología de costos. Ninguno de ellos ha manifestado tomar en cuenta la Resolución A15-13 de la CLAC.
- n) Con relación al cálculo de los costos imputables a las actividades no aeronáuticas, no hay homogeneidad en los Estados. Uno de ellos ha manifestado tomar en cuenta el Documento 9562 de la OACI y, en otro Estado, incluso no se calculan estos costos.
- o) Respecto a las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea que se cobran en los aeropuertos existe cierta semejanza entre los Estados. Sin embargo, sobre este tema se está elaborando un análisis más profundo y detallado en la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/12-NE/12 que estará presentando la Secretaría a consideración de la presente reunión.

Conclusión

6. Como se puede apreciar, no todos los Estados están tomando en cuenta las Resoluciones de la CLAC en esta materia, debido a que, posiblemente, éstas han sido promulgadas con posterioridad a los procesos de concesión. En ese sentido, sería conveniente que sean tomadas en cuenta en los nuevos procesos que se den en la región; asimismo, en caso se produzca algún tipo de controversia o problema que implique una revisión de los contratos de concesión.

7. Por otro lado, sería necesario que los Estados continúen enviando sus respuestas a fin de elaborar un análisis más completo y sus comentarios u observaciones a las Resoluciones señaladas. Esto permitirá también poner en conocimiento de todos los Estados información que puede ser útil tanto para el cálculo de costos y tarifas aeroportuarias y de servicios de navegación, como para ser tomada en cuenta en los nuevos procesos de concesión o en la solución de problemas que puedan presentarse durante dichos procesos.

Gestión del transporte aéreo en los Estados miembros de la CLAC

8. Como se recordará, durante la LXI reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002), se solicitó la colaboración de los Estados para dar a conocer la estructura interna de la gestión aeronáutica de su país y el nombre de los Ministros y/o autoridades responsables de dicha gestión y, en ese sentido, la Secretaría circuló un cuestionario entre los Estados, con cuyas respuestas elaboró una tabla que se presentó a consideración del Comité Ejecutivo, en su LXII reunión (Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002).

9. Posteriormente, la Secretaría envió otra comunicación (EC 160, 05.05.03) solicitando a los Estados la verificación y, de ser el caso, la actualización de los datos de la citada tabla. Hasta la fecha de elaboración de la presente nota de estudio solamente siete Estados han

actualizado la información con la que se ha preparado las tablas que figuran en el **Adjunto 2** a esta nota: Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, y República Dominicana.

10. En ese orden de ideas, sería conveniente que durante la reunión se verifique la información señalada en el párrafo anterior, a fin de proceder a su actualización. Asimismo, que los Estados que no lo hayan hecho, envíen la información pendiente a la Secretaría.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio y su adjunto, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.

ANÁLISIS DE LA ENCUESTA SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

1. ¿Se ha(n) concesionado o privatizado algún(nos) aeropuerto(s) en su país?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N	
Sí	X		X	X	X		X		X													
No																						X

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

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N	
Se culminó el proceso	X		X	X	8		X															
Nro. aeropuertos por concesionar					4				1													
Tiempo de la concesión					20																	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal)					P																	

Si la respuesta a la pregunta Nro. 1 es negativa, pase a la pregunta Nro. 11; en caso contrario, continúe con el desarrollo de la encuesta:

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

Estado miembro	Problemas suscitados	Soluciones
Argentina	Renegociación de contrato con Entidad privada en un aeropuerto	En proceso
Costa Rica	Tarifarios	En estudio
	Interpretación del contrato	Revisión y diálogo
Ecuador	Seguridad aeroportuaria	La prestación puede hacerlo un tercero, pero el control y cumplimiento de normas de seguridad está a cargo de la autoridad aeronáutica

11. ¿Qué entidad(es) está(n) a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en su país?

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	Fuerza Aérea Argentina	AA2000 S.A./ London Supply S.A.
Bolivia	AASANA	SABSA
Brasil	Prefectura Municipal, INFRAERO, DAESP, Gobierno, MPE	CONTRATEC, Costa do Sol, ADAERO, Transporte Capellini, USIMINAS, SINART
Chile	DGAC	Chucumata SA, El Tepual SA, El Loa SA, La Florida SA, Consorcio SCL, Aerosur SA, Austral SA, Cerro Moreno SA
Costa Rica	DGAC (aeropuertos no concesionados)	Alterra Partner
Ecuador	En aeropuertos no concesionados	Municipios de Quito y Guayaquil, por intermedio de la Fundación Aeroportuaria de Guayaquil, QUIPORT
Venezuela	Gobiernos Regionales (Institutos Autónomos y Servicios Autónomos creados por el gobierno regional) y, en otros casos, en le Gobierno Nacional (INAC)	

12. ¿Qué entidad está a cargo de la aprobación de las tarifas aeroportuarias?

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	ORSNA	
Bolivia	Superintendencia de Transportes	
Brasil	Comando de Aeronáutica sobre la base de propuesta y estudio de DAC (aeroportuarias) y DECEA (navegación aérea)	
Chile	Ministerio de Defensa y otras (intervienen la DGAC, JAC, Ministerios de Defensa, Transportes, Hacienda y Economía)	
Costa Rica	Consejo Técnico de Aviación Civil (lado terrestre) y Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (lado aéreo)	El concesionario hace el estudio tarifario y lo presenta para su aprobación
Ecuador	Aeropuertos no concesionados	Municipio por medio de ordenanzas
Venezuela	Gobiernos Regionales e Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAAIM)	

13. ¿Cómo están organizados internamente los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Organización
Argentina	Jefatura de Aeródromo, Servicios operativos (ATS, COM, ARO-AIS, MET, SAR), Servicios auxiliares (SEI, Transporte, Mantenimiento, Seguridad aeroportuaria, Sanidad) y Servicios Técnicos (Central, Contralor de cargos, Administrativos, RRPP).
Bolivia	Aeropuertos de uso público y privado
Brasil	Estão agrupados em 5(cinco) Regiões: Região Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul. Os aeroportos sob a Administração da INFRAERO são vinculados aos Centros de Negócios de cada Região citada. Os demais aeroportos são controlados pelo Comando Aéreo de cada Região
Chile	Los aeropuertos como tales dependen de la DGAC. En los 8 aeropuertos concesionados, la dirección general y supervisión están a cargo de la DGAC, mientras que los terminales de pasajeros y las concesiones están en manos de los concesionarios. Los aeropuertos restantes son gestionados directamente por la DGAC
Costa Rica	Los aeropuertos están clasificados en Nacionales, Municipales y privados
Venezuela	No existe una estructura administrativa marco.

16. ¿Cómo se calculan las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N	
Sobre una base de indexación y sin metodología de costos					X																	
Sobre la base de una metodología de costos			X	X			X		X													X
Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLACSEC																						

17. ¿Cómo se calculan los costos imputables a las actividades no aeronáuticas?

Estado miembro	Cálculo de costos imputables a las actividades no aeronáuticas
Argentina	Según lo establecido en Ley 13.041 y sus modificatorias
Bolivia	Gastos de concesión que corresponden al 20.8% y 8% sobre los ingresos
Brasil	Os custos são calculados através da apropriação das despesas realizadas por centro de custo, de acordo com instruções definidas em normas internas das concessionárias através de orientação do DAC, fundamentados no Doc. 9562 – Manual sobre os Aspectos Econômicos dos Aeroportos, na legislação brasileira e em saudáveis princípios de Contabilidade.
Chile	Habitualmente no se calculan, aunque el Sistema de Costos de la DGAC permitiría calcularlos.
Costa Rica	Con base a las inversiones realizadas por el Gestor
Ecuador	Se obtienen los gastos técnicos-administrativos, sueldos, capacitación, honorarios, suministros, adquisición de manuales, equipos de oficina y especializados; inherentes a la actividad o área objeto del derecho por la actividad no aeronáutica durante el ejercicio fiscal y luego se prorratea o divide para la obtención del derecho por el servicio otorgado.
Venezuela	En base a unidades tributarias, que es una unidad de cuenta implantada por la Autoridad Tributaria y Aduanera del país denominada SENIAT, para determinar los costos relativos a las penalidades tributarias de acuerdo a los niveles inflacionarios manejados por el Banco Central de Venezuela anualmente.

