

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

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



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 4127  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/16-NE/11  
19/07/05

**DÉCIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/16)**

(Fortaleza, Brasil 10 al 12 de agosto de 2005)

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

**Seguimiento a los procesos de concesión de aeropuertos  
Tarea No. 9 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, noviembre de 2002) promulgó la Resolución A15-13 “Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea”, con el objetivo de 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. De igual manera, cabe señalar que la Recomendación A13-4 “Factores a considerar en la privatización de aeropuertos” orienta a los Estados que estén por iniciar o revisar procesos de privatización de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, con el objeto de obtener los mejores resultados en dichos procesos.

2. Durante el bienio anterior, la Secretaría trabajó en el seguimiento e intercambio de información, con el objetivo de crear una base de datos relacionada con los procesos de concesión y privatización en la región; así como en el seguimiento de la implementación de las Resoluciones A15-15 y A15-13, tomando en cuenta que este seguimiento debía hacerse como una alternativa o recomendación, a fin de que los Estados puedan evaluar la conveniencia de su implementación.

3. La XVI Asamblea (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) decidió incorporar dentro del Programa de Trabajo de la Comisión para el presente bienio, una tarea relacionada al seguimiento de los procesos de concesión de aeropuertos. En cumplimiento a lo acordado, durante el GEPEJTA/15 (Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005) la Secretaría presentó información sobre los procesos de concesión aeroportuarios en la región y la aplicación de las Resoluciones A15-15 y A15-13 por parte de los Estados miembros de la CLAC. En ese sentido, se dieron a conocer los resultados de la encuesta sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”, que tenía como fin conocer la situación actual en los Estados de la región sobre esta materia.

4. De igual manera, se señaló la necesidad que los Estados continúen enviando sus respuestas para actualizar la base de datos y desarrollar un análisis de mayor cobertura; así como, esperar sus comentarios u observaciones sobre la aplicación de las Resoluciones A15-15 y A15-13. En ese sentido, se acordó exhortar a los Estados que continúen enviando a la Secretaría la encuesta oportunamente circulada, a fin de actualizar la base de datos. De igual manera, se solicitó a ACI-LAC que envíe a la Secretaría toda la información disponible sobre la encuesta respecto a sus aeropuertos para completar la información.

5. Durante el debate, tanto AITAL como ACI-LAC, consideraron que el trabajo que había desarrollado la CLAC era beneficioso y permitía analizar los problemas detectados en los procesos de concesión en la región, así como los beneficios que traen consigo estos procesos.

6. Partiendo de esta premisa, algunos Estados, así como organismos observadores, presentaron algunas aclaraciones sobre la información que contenía la Nota de Estudio de la Secretaría. Se observó que, a más de los beneficios planteados en la Nota de Estudio, no sólo implicaba un ahorro para los Estados, sino representaban importantes ingresos y que esto debería constituirse como una ventaja en el proceso.

7. Respecto a la metodología de costos, se observó que, si en varios casos no se circunscribía a los documentos de la OACI, respondía a acuerdos alcanzados entre los propios Estados y los concesionarios.

8. Por otro lado, se destacó que los contratos de concesión obligan a las dos partes, esto es, al Estado y al privado, a cumplir con las cláusulas establecidas en el mismo, razón por la cual, algunos contratos tuvieron que ser renegociados con la intervención de los organismos reguladores, por lo que no habría que analizar exclusivamente el régimen tarifario. En todo caso, todos concordaron en la necesidad de trabajar conjuntamente para optimizar los servicios a nivel regional.

9. Sobre este mismo tema, se recibió una comunicación de Aeropuertos Argentina 2000, la misma que fue circulada entre los Estados miembros con fecha 9 de mayo de este año (EC 172).

### **Análisis de la encuesta**

10. En cumplimiento a la tarea encomendada, la Secretaría regularmente viene solicitando a los Estados la actualización de la encuesta sobre el “seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos”. En ese sentido, se ha

procedido a actualizar la misma con la información que se dispone en la Secretaría, incluyendo los comentarios señalados por Colombia durante el GEPEJTA/15, de cuyo análisis se desprende lo siguiente:

- a) Se dispone de información anterior y actualizada de diecisiete Estados, de los cuales cuatro no han concesionado aeropuertos (Cuba, Guatemala, Paraguay y Venezuela).
- b) De los catorce Estados que concesionaron aeropuertos, en tres de ellos ya se ha culminado los procesos de concesión (Bolivia, Costa Rica y República Dominicana), en ocho existen concesiones en proceso (Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Perú y Uruguay) y dos Estados no respondieron la pregunta (Argentina y Honduras).
- c) En diez de los Estados, las concesiones se han otorgado a empresas privadas (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Honduras, Perú, República Dominicana y Uruguay). En un Estado, los aeropuertos han sido concesionados a empresas del Estado (Costa Rica). En dos, las concesiones han sido compartidas entre empresas privadas y empresas del Estado (Panamá y México). El período promedio de concesiones es de 25 años y, de acuerdo a la información recibida, existirían 112 aeropuertos concesionados en la región.
- d) Para efectos de la concesión, un Estado ha manifestado que han tomado en cuenta totalmente la Resolución A15-5 de la CLAC (Chile) y diez, en forma parcial (Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, México, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay). Algunos de estos últimos han manifestado que dicha Resolución fue promulgada después de haberse realizado las concesiones en dichos países.
- e) Ningún Estado ha otorgado en concesión el área de navegación aérea. Seis Estados tampoco han otorgado el área de seguridad en concesión (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, República Dominicana y Uruguay).
- f) Con relación a los ingresos que se obtienen de los aeropuertos concesionados, la mayoría de ellos son adjudicados al concesionario. En todos los casos, los ingresos referentes al control de tránsito aéreo y servicios meteorológicos se destinan al Estado; mientras que los servicios relacionados a las áreas comerciales y las instalaciones y servicios de acceso en tierra se adjudican al concesionario. Los servicios correspondientes a la seguridad aeroportuaria son adjudicados en cinco países al Estado (Argentina, Chile, Costa Rica, República Dominicana y Uruguay) y en ocho al concesionario (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Honduras, México, Panamá y Perú). Tres Estados destinan los ingresos por despacho de vuelo al Estado (Colombia, Ecuador y Perú); y otros dos Estados destinan los ingresos por movimiento de aeronaves al Estado (Chile y Ecuador).
- g) Siete Estados han manifestado que los contratos de concesión se han mantenido (Argentina, Chile, Costa Rica, Ecuador, México, República Dominicana y Uruguay). En cinco Estados se ha registrado problemas en el contrato de concesión (Argentina, Colombia, Ecuador, Honduras y Panamá), lo que ha ocasionado en uno de ellos la renegociación del contrato (Argentina). En los otros se han presentado problemas con tarifas, interpretación del contrato, vencimiento del canon y seguridad aeroportuaria.

- h) Todos los Estados que concesionaron aeropuertos manifiestan que dicho proceso les ha reportado beneficios, entre los que se destacan:
- Adecuación de la infraestructura;
  - Aplicación de estándares internacionales;
  - Modernización de servicios;
  - Ampliación de la capacidad;
  - Modernización de instalaciones;
  - Cumplimiento de normas;
  - Generación de empleos;
  - Ahorro para el Estado; e
  - Inversión planificada.
- i) Siete Estados manifestaron haber tenido problemas en el proceso de concesión aeroportuaria (Argentina, Costa Rica, Ecuador, Honduras, Panamá, República Dominicana y Uruguay), entre los que destacan:
- Retraso en el pago del canon;
  - Reclamos mutuos Estado/concesionario;
  - Retraso en inversiones;
  - Interpretación del contrato;
  - Falta de claridad en la definición de competencias, y;
  - Problemas de coordinación en la gestión.
- j) En los Estados donde se han concesionado aeropuertos, la gestión y administración de los mismos están a cargo tanto de la autoridad aeronáutica como del concesionario, en su mayoría. Cuatro de estos Estados han manifestado que la autoridad aeronáutica sólo está a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en los aeropuertos que todavía no han sido concesionados (Argentina, Costa Rica, Ecuador y Perú).
- k) En todos los Estados que han respondido la encuesta, la aprobación de tarifas aeroportuarias está a cargo del Estado, ya sea a través de la autoridad aeronáutica o de las entidades reguladoras. Solamente un Estado (Ecuador) manifestó la aprobación de tarifas en los aeropuertos concesionados está a cargo de la municipalidad.
- l) En todos los Estados que han concesionado sus aeropuertos, el control financiero de los mismos se comparte entre la autoridad aeronáutica y el concesionario.
- m) De los Estados que respondieron la encuesta, cinco (Brasil, Chile, Cuba, Perú Y Venezuela) manifestaron reinvertir totalmente en el propio sector los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios; en los otros doce Estados la reinversión es parcial (Argentina, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay).
- n) En catorce de los Estados que respondieron la encuesta, las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea son calculados sobre la base de una metodología de costos (Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Honduras,

México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela) y uno de ellos ha manifestado haber tomado en cuenta la Resolución A15-13 de la CLAC (México). En tres Estados estos cálculos se hacen sobre la base de una indexación y sin metodología de costos (Chile, Guatemala y Paraguay).

- o) Con relación al cálculo de los costos imputables a las actividades no aeronáuticas, no hay homogeneidad en los Estados. En algunos casos existen costos que se atribuyen ingresos no aeronáuticos, en otros se calculan sobre la base del costo total, de las inversiones en el sector, por prorrato, directamente, basándose en unidades tributarias o por promedio catastral. En dos Estados se fijan estos costos en comparación con los precios de mercado (Guatemala y República Dominicana).
- p) Respecto a las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea, todos los Estados cobran por concepto de aterrizaje, control de aproximación y de aeródromo, y estacionamiento. Sólo siete Estados han manifestado cobrar por concepto de seguridad (Argentina, Brasil, Ecuador, Guatemala, México, Perú y República Dominicana). El resto de tasas y derechos, como iluminación, pasarela telescópica, hangar, servicio a los pasajeros y carga se cobran en la mayoría de los Estados que respondieron la encuesta. Ninguno de ellos manifestó cobrar por concepto de ruido.

### **Conclusiones y recomendaciones**

11. En primer lugar, es necesario que los Estados continúen enviando sus respuestas a fin de actualizar la información y 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.

12. Se hace necesario trabajar en forma conjunta para la optimización de los servicios a nivel regional, por lo que no habría que analizar exclusivamente el régimen tarifario, sino otros elementos importantes para tomar en cuenta, como precio del combustible, primas de seguros, regulaciones contrapuestas, *Benchmarking* del sector, capacitación conjunta, facilitación y seguridad, integración comercial, entre otros; razón por la cual, la Secretaría, en coordinación con IATA, AITAL y ACI-LAC han incluido estos temas como parte de la agenda del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo (Cartagena de Indias, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005), debido a la importancia de continuar tratándolos en el futuro en el marco del Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo.

13. También es importante señalar que estos procesos han generado nuevos procedimientos de gestión operacional y administrativos de aeropuertos y, por lo tanto, se observa la necesidad de trabajar conjuntamente en el desarrollo de directrices o guía para estandarizar los procedimientos en la región, tomando en cuenta la diversidad de contratos. En ese sentido, sería conveniente impulsar el desarrollo de un “Manual regulatorio de gestión”, el mismo que serviría de guía para el cumplimiento de las normas OACI y se propondrían directrices para la mejora de la calidad de los servicios, infraestructura, en los costos aeroportuarios, en el cobro de tarifas, etc., de manera tal, que se reduzcan los problemas suscitados hasta el momento.

14. Estos procesos han tenido tanto beneficios como problemas, pero siendo inevitables y considerando los períodos de largo plazo suscritos, se hace necesario buscar soluciones coordinadas, de tal

forma que el sistema aeroportuario en la región procure ser más competitivo frente a las otras regiones, impulsando acuerdos entre los propios aeropuertos, buscando alternativas para estimular la utilización de los servicios aeroportuarios a mayor número de usuarios. Por lo tanto, esto incluye la participación del Estado en las políticas de transporte aéreo, flexibilizando dichas políticas, trabajo que está dentro del Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo.

15. En ese orden de ideas, la labor de la CLAC en esta materia debería estar enfocada a la necesidad de contar con una red de rutas en materia de aeropuertos más eficientes e instar a los Estados que se trabaje de acuerdo con los estándares de la OACI para la operación de aeropuertos, tanto concesionados como estatizados, ya que la responsabilidad siempre quedará en manos del Estado.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

16. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) analizar la presente nota de estudio, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.
- b) invitar a los Expertos a actualizar la información presentada en el **adjunto**;
- c) exhortar a los Expertos que durante la reunión den a conocer la situación actual de las concesiones en sus Estados, su incidencia en la calidad de los servicios, infraestructura, costos, tasas, cobros de tarifas, beneficios, problemas, etc.;
- d) instar a los Estados para buscar soluciones coordinadas, de tal forma que el sistema aeroportuario en la región procure ser más competitivo frente a las otras regiones, impulsando acuerdos entre los propios aeropuertos, buscando alternativas para estimular la utilización de los servicios aeroportuarios a mayor número de usuarios; e,
- e) impulsar el desarrollo del “Manual regulatorio de gestión” en sus respectivos Estados.

**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		X			X		X		X		X	X	X	
No								X			X						X				X

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:

**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		10		X												X	2	
Nro. aeropuertos por concesionar				1	2	3			1							1		11		1	
Tiempo de la concesión					20	*												25		20	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal)					P	*										E		P		P	

(\*) Colombia: El tiempo de la concesión, así como la entidad concesionaria está por definir  
Argentina no contesta la pregunta





## 5. ¿Qué áreas han sido entregadas en concesión?

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	
Todas las áreas																						
Todas excepto seguridad del aeropuerto																						
Todas excepto navegación aérea			X			X			X			X		X		X		X				
Todas excepto seguridad del aeropuerto y navegación aérea	X			X			X													X	X	
Otras					X																	

CHI En cada aeropuerto se ha entregado a un Concesionario único el edificio terminal de pasajeros y las áreas circundantes, el edificio terminal de carga cuando lo hay, los estacionamientos de automóviles y, en general, todas las concesiones comerciales. La seguridad aeroportuaria, los servicios de navegación aérea, el servicio SEI y la Dirección y Supervisión General del Aeropuerto, siguen bajo la responsabilidad directa de la DGAC. La DGAC continúa percibiendo el Derecho de Embarque de los pasajeros y las tasas aeronáuticas, y entrega mensualmente al concesionario una cantidad de dinero por concepto de tarifa por pasajero embarcado (subsidio). Las concesiones se han adjudicado a la empresa que ha ofrecido una menor tarifa por pasajero embarcado, dentro de la correspondiente licitación pública.

## 6. ¿Qué ingresos le corresponden al adjudicatario de la concesión y qué ingresos al Estado?

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
Seguridad aeroportuaria	E		C	C	E	C	E		C			C		C		C		C	E	E	
Áreas comerciales	C		C	C	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Despacho de vuelo	C		C	-	C	E	-		E			C		C		C		E	C	C	

RESPUESTA	ARG	ARU	BOL	BRA	CHI	COL	CRI	CUB	ECU	ESA	GUA	HON	JAM	MEX	NIC	PAN	PAR	PER	RDO	URU	VEN
Movimiento de aeronaves	C		C	C	E	C	C/E		E			C		C		C		C/E	C	C	
Instalaciones terminal pasajeros	C		C	C	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Instalaciones terminal carga	C		C	C	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Hangar y mantenimiento	C		C	C	E	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Servicios de escala	C		C	C	C	C	-		C			C		C		C		C	C	C	
Control de tránsito aéreo (incluyendo telecomunicaciones)	E		E	C/E	E	E	E		E			E		E		E		E	E	E	
Instalaciones y servicios de acceso en tierra	C		C	-	C	C	C/E		C			C		C		C		C	C	C	
Servicios meteorológicos	E		E	C/E	E	E	E		E			E		E		E		E	E	E	

**7. ¿Los contratos de concesión se han mantenido o están en proceso de revisión?**

RESPUESTA	ARG	ARU	BOL	BRA	CHI	COL	CRI	CUB	ECU	ESA	GUA	HON	JAM	MEX	NIC	PAN	PAR	PER	RDO	URU	VEN
Todos los contratos se han mantenido	X			*	X		X		X					X					X	X	
N° de aeropuertos con contratos en revisión	1					2			1			4				3		1			

ARG Incumplimientos del Concesionario. Distintas Reclamaciones Administrativas del Concesionario irresueltas, acciones judiciales existentes entre las partes. Alteración de las proyecciones del tráfico. Incidencia de la legislación sobre las formulas de ajuste y determinación tarifaria en los contratos de servicios públicos.

BRA No hay información

COL Por cobro de la tasa aeroportuaria y desequilibrio económico e incumplimiento en inversiones

CHI En dos aeropuertos se elaboró convenio complementario en el año 2004

ECU El Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito está en proceso de revisión por exigencias de prestamistas.

PAN Por vencimiento del Canon.

PER Se han firmado cuatro *addendas* al contrato de concesión

**8. ¿Qué beneficios reporta el proceso de concesión de aeropuertos 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	
Adecuar infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales	X				X	X	X							X		X					X	
Modernización de servicios de atención al pasajero	X				X		X							X				X	X	X		
Ampliación de la capacidad de los aeropuertos	X				X		X							X						X	X	
Modernización y mejoramiento de los aeropuertos	X		X		X	X	X		X			X		X		X		X	X	X		
Cumplimiento de normas			X																			
Generación de empleos																				X		
Ahorro para el Estado				X	X		X									X						

**9. ¿Han surgido problemas han surgido en el proceso de concesión aeroportuaria?**

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	X	
No			X	X	X	X								X				X				

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	Concesión a cargo de Aeropuertos Argentina 2000 S.A. Falta de Pago del Canon, Atraso en el Nivel de Inversiones, Diversos Reclamos cruzados entre el Estado Nacional y el Concesionario.	El Contrato se encuentra en análisis de la Comisión citada en el Punto 7).
Costa Rica	Tarifarios	En estudio
	Interpretación del contrato	Revisión y diálogo
Ecuador	Falta de definición de competencias en los dos aeropuertos, falta de definición en la participación de derechos por servicios aprox. y de despegue, incluido en tasa de aterrizaje.	Convenio de servicios para cooperación con QUIPORT. Propuesta para la creación de derechos aprox. y despegue por servicios que presta la autoridad.
Honduras	De infraestructura. Algunos equipos aeronáuticos e instalaciones y aspectos de seguridad	Están por solucionarse. Señalados por los Entes reguladores del Estado.
Panamá	Proceso de concesión cuestionado, debilidad de la base legal.	Están en estudio.
República Dominicana	Acceso a las áreas de supervisión por parte de las autoridades de aviación civil.	En proceso
Uruguay	Quejas del privado por incumplimiento de bases	Extensión del plazo de concesión

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

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	El Estado Nacional se reservó el derecho de la gestión y administración en el caso de un grupo originariamente integrado por 24 aeropuertos, no pertenecientes al Grupo "A" de Aeropuertos, 17 de los cuales permanecen, en la actualidad, a cargo del Estado. Dicha actividad es prestada por la Fuerza Aérea Argentina, las Provincias, los Municipios y/o Particulares.	Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (Grupo A), London Supply S.A.C.I.F.I. (Aeropuertos de Ushuaia, El Calafate y Trelew), Aeropuertos del Neuquén S.A. (Aeropuerto "Presidente Perón") y AIR COM S.A. (Aeropuerto de Don Torcuato).

<b>Estado miembro</b>	<b>Estado</b>	<b>Concesionario</b>
Bolivia	AASANA	SABSA
Brasil	Prefectura Municipal, INFRAERO, DAESP, Gobierno, MPE	CONTRATEC, Costa do Sol, ADAERO, Transporte Capellini, USIMINAS, SINART
Chile	DGAC	Cada concesionario en su respectivo aeropuerto
Colombia	Aerocivil	Aeropuertos del Caribe SA (ACSA), Sociedad de la Costa SA (SACSA) y Aerocali SA.
Costa Rica	DGAC (aeropuertos no concesionados)	Alterra Partner
Cuba	IACC a través de la Corporación de Aviación Civil y su empresa ECASA (Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos).	
Ecuador	DGAC (En aeropuertos no concesionados)	CORPAC-QUIPORT (Quito) y TAGSA (Guayaquil)
Guatemala	Dirección General de Aeronáutica Civil	
Honduras	Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, a través de la DGAC y la Superintendencia de Concesiones y Licencias.	Inter Airports.
México	S.C.T. Dirección General de Aeronáutica Civil/Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)	Grupos Aeroportuarios.
Panamá	Autoridad Aeronáutica Civil	Colón: Centro multimodal y de servicios (CEMIS), Tocúmen: Aeropuerto Internacional Tocúmen SA (AITSA), y Howard: Agencia Especial Panamá - Pacífico
Paraguay	Dirección de Aeronáutica Civil - DINAC	
Perú	CORPAC SA (Aeropuertos de provincia)	LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)
República Dominicana	AIH – Departamento Aeroportuario	AILA, AIGL, AIMM, AAB y los (AILI y AI CATEY en proceso de construcción) Corporaciones privadas: Corporación Aeroportuaría del Este (Grupo Punta Cana) – AIPC Airport Management Services, LTD-AILR Aeropuerto Internacional Cibao, SA - AIC

Estado miembro	Estado	Concesionario
Uruguay	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)	Carrasco: Concesionario Puerta del Sur S.A., Laguna del Sauce (Cap. Carlos A. Curbelo): Consorcio Aeropuertos Internacionales S.A. (CAISA)
Venezuela	Ejecutivo Nacional (Ministerio de Infraestructura e Instituto Nacional de Aviación Civil) y Regional (Estados)	Existe un proceso de transferencia

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

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos)	
Bolivia	Superintendencia de Transportes – SIRESE (en función de los costos de operación)	
Brasil	Comando de Aeronáutica (autoridad aeronáutica)	
Chile	Ministerio de Defensa y otras (intervienen la DGAC, JAC, Ministerios de Defensa, Transportes, Hacienda y Economía)	
Colombia	UAEAC Aerocivil	
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
Cuba	IACC	
Ecuador	CNAC (aeronáuticas y aeroportuarias en la red nacional)	Municipalidades de Quito y Guayaquil para los concesionados.
Guatemala	Organismo ejecutivo	
Honduras	Poder Legislativo. Los niveles máximos de las tarifas serán determinados por la autoridad competente por los distintos conceptos.	

Estado miembro	Estado	Concesionario
México	El Estado, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conjuntamente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal).	
Panamá	Autoridad Aeronáutica Civil	Tocúmen SA y CEMIS
Paraguay	Dirección de Aeronáutica Civil - DINAC	
Perú	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	
República Dominicana	Departamento Aeroportuario. Se aplica mediante "Resolución de la Comisión Aeroportuaria y Decreto del Poder Ejecutivo, en virtud de la Ley 08 de 1978".	
Uruguay	El Poder Ejecutivo considera las tarifas propuestas por el Concesionario antes de su aplicación	Propone tarifas sobre la base de la paramétrica previamente establecida en el Contrato
Venezuela	Las Gobernaciones fijan la alícuota, la cual debe ajustarse a las categorías de aeródromos establecidas por el INAC.	

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

Estado miembro	Organización
Argentina	<p>A partir de la sanción del Decreto N° 375/97, se crea el Sistema Nacional de Aeropuertos compuesto originariamente por un grupo de 57 (cincuenta y siete) aeropuertos – que como ya se dijera, actualmente cuenta con 54 aeroestaciones - regulado por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. Dicho Sistema se encuentra compuesto de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El Grupo A, con treinta y tres (33) aeropuertos explotados por el Concesionario Aeropuertos Argentina 2000 S.A. . Cabe destacar que el Aeropuerto de Jujuy se encuentra pendiente de toma de tenencia por parte del Concesionario.</li> <li>• El Grupo B del Sistema Nacional de Aeropuertos (no concesionados por Decreto N° 163/98).</li> <li>• Los Aeropuertos de Ushuaia y El Calafate fueron concesionados a la empresa London Supply S.A.C.I.F.I. . Mientras que la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Trelew está siendo gerenciada por la misma empresa.</li> </ul>

Estado miembro	Organización
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Aeropuerto de Neuquén fue concesionado por la Provincia de Neuquén a la empresa Aeropuertos del Neuquén S.A.</li> <li>• El Aeropuerto de Don Torcuato es un Aeropuerto Privado.</li> <li>• Los dieciséis (16) restantes se encuentran explotados por el Estado Nacional, Provincial o Municipal.</li> </ul>
Bolivia	Aeropuertos de uso público y privado
Brasil	Los aeropuertos tienen administración militar, estatal, Estados (provincias) y Prefecturas, y Privada.
Chile	Los aeropuertos como tales dependen de la DGAC. En los 10 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 y aeródromos son gestionados directamente por la DGAC
Colombia	La organización está dada por la dirección central y las seis regionales con jurisdicción sobre los aeródromos públicos localizados en diferentes departamentos. Y en categorías A, B, C, D representando a la categoría A, en los aeropuertos que general mayores ingresos.
Costa Rica	Los aeropuertos están clasificados en Nacionales, Municipales y privados
Cuba	Los administra la Empresa ECASA.
Ecuador	Por categorías, Resolución No. 020/2001.
Guatemala	La Dirección General de Aeronáutica Civil es el ente superior. Cada aeropuerto cuenta con un Administrador, que es el encargado y coordinador de las actividades que se desarrollan en el aeropuerto. Cada aeropuerto cuenta con sus dependencias o unidades administrativas y técnicas para hacerlo funcional y operativo.
Honduras	Gerente General, Gerente Financiero, Gerente de Aeropuertos y Jefe Administrativo.
México	Los aeropuertos concesionados están integrados en cuatro Grupos: Sureste, conformado por 9 aeropuertos; Pacífico, que considera 12 aeropuertos; Centro Norte, integrado por 13 aeropuertos; y Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El resto de aeropuertos está organizado bajo la operación, administración y explotación del Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares. La figura de concesión está administrada bajo un privado, existe también una figura de capital social tripartita compuesto por el Estado, los Gobiernos Estatales y Privados, existe un Organismo Federal que es el encargado de llevar a cabo funciones aeroportuarias, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).
Panamá	Se estructuran organizaciones tipo empresa privada en aspectos administrativos financieros y de mercadeo. A nivel técnico, cuentan con organización típica de aeropuertos (mantenimiento, operaciones, seguridad, etc.)
Paraguay	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Director de Aeropuertos y</li> <li>b) Administrador de cada aeropuerto.</li> </ul>



Estado miembro	Organización
Perú	Los aeropuertos del país están clasificados en nacionales e internacionales y con excepción del Jorge Chávez, CORPAC SA, administra y equipa los aeropuertos comerciales del país, así como efectúa el control del tránsito aéreo a nivel nacional.
República Dominicana	Estatal, concesionado y privado, en cuanto a su régimen de propiedad y administración.
Uruguay	En cuanto al Estado, la DINACIA y, dentro de su organización, el responsable directo es el Director General de Infraestructura Aeronáutica, que tiene a su cargo la División Regionales, de la cual dependen todos los aeropuertos del interior. Carrasco tiene una Jefatura propia que depende directamente del Director General de Infraestructura Aeronáutica. En los aeropuertos concesionados, la DINACIA mantiene una Jefatura. Los concesionarios administran las áreas comerciales y la DINACIA hace lo propio con las áreas operativas.
Venezuela	Jefatura de Aeropuerto, Torre de Control, Oficina de Despachote Vuelo, Oficina de Recaudación de Radioayudas, Oficina de Información Meteorológica, Bomberos Aeronáuticos, Servicio de Búsqueda y Salvamento.

**14. ¿Qué entidad está a cargo del control financiero en los aeropuertos de su país?**

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos tiene a su cargo llevar el control de los aspectos económico – financieros de la Concesión. A tal efecto, realiza análisis de los Estados Contables de las empresas concesionarias.	
Bolivia	AASANA (34 aeropuertos de uso público)	SABSA (3 aeropuertos de uso público)
Brasil	O faturamento e a cobrança das tarifas da infra-estrutura aeronáutica são efetuados por um Sistema Único de Cobrança de Tarifas da Aeroportuárias de Navegação Aérea – SUCOTAP.	O controle financeiro é executado independentemente pelos concessionários
Chile	DGAC	Cada concesionario en su respectivo aeropuerto

<b>Estado miembro</b>	<b>Estado</b>	<b>Concesionario</b>
Colombia	Aeronáutica Civil	
Costa Rica	DGAC (aeropuertos no concesionados)	Aeropuerto Int. Juan Santamaría bajo la tutela de un Órgano Fiscalizador
Cuba	El IACC a través de la Corporación de la Aviación Civil de Cuba (CACSA) y su empresa ECASA	
Ecuador	Respecto Red Nacional (aeropuertos no concesionados)	Los Municipios a través de sus respectivas corporaciones, CORPAC en Quito y AAG en Guayaquil.
Guatemala	Gerencia Financiera de la DGAC administran los ingresos privativos de la institución, tanto para el pago de sueldos, como para proyectos de inversión.	
Honduras	Superintendencia de Concesiones y Licencias	Inter Airports
México	El control de los aeropuertos no concesionados y Aeropuerto Internacional de la ciudad de México lo realiza el Estado.	Los concesionarios están encargados directamente de llevar a cabo el control financiero de los aeropuertos privatizados.
Panamá		CEMIS / TOCUMEN SA. Las empresa operadoras manejan las finanzas internas, presentan sus estados financieros anualmente y pagan impuestos al Estado.
Paraguay	Dirección de Aeronáutica Civil - DINAC	
Perú	Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado - FONAFE	OSITRAN
República Dominicana	Departamento Aeroportuario (Aeropuertos no concesionados) DGAC de los servicios de navegación aérea, no concesionados por el Estado.	AERODOM SIGLO XXI de los servicios concesionados no regulados. Igualmente las administraciones privadas tienen control financiero de su aeropuerto de los servicios no regulados por el Estado.

Estado miembro	Estado	Concesionario
Uruguay	La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica	En el Aeropuerto "C/C Carlos A. Curbelo".
Venezuela	El Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil establece que la recaudación de las tasas aeroportuarias estará a cargo de los entes encargados de la conservación, administración y mantenimiento de los aeródromos y aeropuertos, es decir, el INAC y las Gobernaciones de cada Estado.	

**15. ¿Los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se reinvierten en el propio sector?**

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
Totalmente				X	X			X										X			X
Parcialmente	X		X			X	X		X		X	X		X		X	X		X	X	
En otros sectores																					

ARG El 30% de los montos abonados por concepto de canon son depositados, en forma directa, en la cuenta de la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES). Del restante 70% que ingresa a las arcas del estado, el 50% es derivado al Tesoro Nacional para integrar el Fondo Anticíclico. Tratándose de la reinversión de los ingresos que percibe el Estado Nacional por la actividad del sector, cabe señalar que el Artículo 11 del Decreto N° 375/97 previó, en la forma de una instrucción dirigida a la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, la asignación específica del canon abonado por el Concesionario para el desarrollo de la infraestructura en los aeropuertos no concesionados. No obstante ello, los montos que abona el Concesionario por este concepto – luego de la distribución inicial explicada en el párrafo precedente - son derivados a la Cuenta del Tesoro de la Nación, y el Poder Legislativo Nacional, conjuntamente con el Poder Ejecutivo Nacional, los distribuye de acuerdo a sus criterios de inversión pública a través de las sucesivas leyes de Presupuesto de la Administración Pública y las disposiciones distributivas. De esta manera, la reasignación del producido por canon y la posibilidad de destinar dichos fondos a la modernización de estaciones aéreas no concesionadas se encuentra sujeto a los fondos presupuestarios que el Poder Ejecutivo Nacional asigne al ORSNA. Similar resulta el caso de los recursos facturados por Tasas Aeronáuticas por parte de la Fuerza Aérea Argentina, los que son derivados al Tesoro Nacional, teniendo dicha Fuerza como fuente de ingresos los recursos asignados anualmente por el Presupuesto Nacional. El mismo supuesto ocurre para la Administración General de Aduanas y la Dirección Nacional de Migraciones. En el caso del Concesionario AA2000 S.A., los montos de inversión que debe canalizar a través de obras en los aeropuertos se encuentran previstos en el Plan de Inversiones Contractual.

BOL	Una parte principal es destinada a gastos por prestación de servicios y mantenimiento de aeropuertos bajo administración de AASANA.
CHI	La DGAC se autofinancia y no transfiere ingresos al Estado. La inversión anual de la DGAC equivale aproximadamente al 35% de su Presupuesto.
ECU	Respecto a los aeropuertos concesionados si, respecto a la red nacional necesitan subvención estatal.
GUA	El impuesto de salida es de US\$ 30.00 y se distribuye en otras instituciones del Estado y un porcentaje se asigna a la DGAC.
HON	60% concesionario y 40% El Estado.
MEX	De conformidad con lo previsto en los títulos de concesión otorgados a las concesionarias de los aeropuertos privatizados, específicamente lo relativo al programa de inversiones, aprobado para cada periodo, los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se reinvierten al menos parcialmente en el propio sector.
PAN	En el caso de Tocumen SA, se realiza un aporte a un fondo especial de desarrollo de infraestructura aeronáutica. En el caso de Colón, no se reinvierte en aerop.
PAR	De acuerdo al presupuesto general otorgado por el Poder Legislativo.
PER	Los ingresos obtenidos por CORPAC S.A. de los aeropuertos de provincias, son utilizados en cubrir los gastos operativos.
RDO	Considerando que el gobierno distribuye los ingresos fiscales de acuerdo a lo requerido y necesidades.
URU	Se vierten a Rentas Generales y ésta dispone la asignación de los recursos.

**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						X						X					
Sobre la base de una metodología de costos	X		X	X		X	X	X	X			X		X		X		X	X	X	X	X
Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLAC														X								

COL Sobre una base de indexación y sin metodología de costos para el caso de concesiones.

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

Estado miembro	Cálculo de costos imputables a las actividades no aeronáuticas
Argentina	En función del tipo y las medidas del espacio ocupado por cada uno de los prestadores de cada Aeropuerto, facturándoseles periódicamente aquellos costos comunes vinculados con la limpieza, la energía eléctrica, agua potable, calefacción, aire acondicionado, etc.

<b>Estado miembro</b>	<b>Cálculo de costos imputables a las actividades no aeronáuticas</b>
Bolivia	Existen costos que se atribuyen a ingresos no aeronáuticos (Ej. gastos de concesión que corresponden al 20.8% y 8% sobre los ingresos)
Brasil	Apropriação dos custos e licitação.
Chile	Se considera como actividades no aeronáuticas a la meteorología no aeronáutica, la escuela técnica aeronáutica, el museo aeronáutico y las concesiones. El cálculo de los costos de las tres primeras actividades se determina sobre la base del costo total, considerando mano de obra, depreciación de activos y gastos de funcionamiento.
Colombia	Sobre una base inicial. A manera de ejemplo, en el caso de los arriendos de inmuebles se toma el avalúo de la renta. Se han determinado las variaciones de las tarifas, teniendo en cuenta el incremento que determine el gobierno para el Salario Mínimo. Otro factor que se aplica para incrementar tarifas es el porcentaje acumulado durante el año inmediatamente anterior del Índice de Precios al Consumidor.
Costa Rica	Con base a las inversiones realizadas por el Gestor
Cuba	Por la legislación que existe al respecto.
Ecuador	Con el IPCU. 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 prorroga o divide para la obtención del derecho por el servicio otorgado.
Guatemala	En comparación con los precios del mercado
Honduras	Promedio catastral de la zona y por metro cuadrado (según ubicación en el aeropuerto).
México	En el caso de los aeropuertos concesionados, los costos imputables a las actividades no aeronáuticas se fijan directamente o con base en prorrateos mismos que están considerados en las bases de regulación aplicables. Por lo que se refiere a los demás aeropuertos, generalmente se calculan sobre una base de indexación y sin metodología de costos (con base en un catálogo de rentas).
Panamá	No se cuenta con detalle de este cálculo.
Perú	Se utiliza el método de absorción del gasto para cada servicio.
República Dominicana	Tarifas de mercado.
Venezuela	Sobre la base de 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.

## 18. ¿Qué tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea se cobran en los aeropuertos de su país?

DERECHOS	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
Aterrizaje	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X		X		X		X	X	X	
Iluminación	X		X	X	X		X	X	X		X	X		X				X	X		
Control de aproximación y de aeródromo	X		X		X	X	X	X	X		X			X				X	X		
Estacionamiento	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X		X				X	X	X	
Pasarela telescópica	X		X	X	X	X		X	X		X			X				X	X	X	
Hangar	X			X			X	X	X		X			X				X		X	
Servicios a los pasajeros	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X		X				X	X	X	
Carga	X			X			X	X	X			X		X				X	X	X	
Medidas de seguridad	X			X				X	X		X			X				X	X		
Ruido								-													
Otros	X						X					X		X					X		