

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/40-NE/19
03/04/18

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

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

**Cuestión 2 del
Orden del día:**

Gestión Aeroportuaria

**Cuestión 2.1 del
Orden del día:**

“Manual Regulatorio de Aeropuertos y eficiencia Aeroportuaria”

(Nota de estudio presentada por Uruguay – Punto Focal “Gestión Aeroportuaria”)

Antecedentes

1. En la Trigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/38), celebrada en Isla de Flores, Guatemala, y en la Trigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/39), celebrada en San Salvador, El Salvador, se presentaron las Notas GEPEJTA/38-NE/17 y GEPEJTA/39-NE/12, ambas relacionadas con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria.

2. En las referidas notas se planteó la necesidad de contar con el análisis de la información que los Estados deberían aportar en la Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos, considerando que la misma es un factor preponderante, que limita la definición del Índice del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, y por ende la culminación de la tarea.

Análisis

3. En la XXII Asamblea Ordinaria de la CLAC llevada a cabo en Ibagué, Colombia entre los días 14 y 17 de noviembre de 2016 se aprobaron las Resoluciones Res A22-01 Factores a considerar en la Concesión de Aeropuertos y Res A22-15 Encuesta sobre el seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos.

4. La encuesta aprobada por la Res A22-15 fue publicada por la Secretaria en su página web a efectos de que cada uno de los estados procediera a completar la información.

5. La Secretaría en nota GEPEJTA/40-NE/03 Gestión Aeroportuaria, expresa que de acuerdo a la respuesta dada por los Estados a la Encuesta sobre el Seguimiento de los Aspectos Económicos, Gestión de Aeropuertos, Servicios de Navegación y Procesos de Concesión de Aeropuertos, se cuenta con solamente el 27,2% de la totalidad de los Estados miembros, lo que impide la realización de un análisis profundo.

6. Como se recordará en la Trigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/38) realizada en Isla de flores, el delegado de Chile expuso que con la incorporación del capítulo Medio Ambiente y específicamente la contaminación por ruido podría existir incompatibilidad en el crecimiento de las ciudades que rodean los aeropuertos, lo cual generaría restricciones a la Autoridad Aeronáutica. Expuso que para ello sería necesario generar un mapa de ruido, el cual debe ser consistente con el desarrollo aeronáutico y territorial tanto en ciudades en desarrollo como en ciudades ya desarrolladas donde se torna más complejo aún. Expuso el Sr. Representante que sería oportuno ingresar al tema mapa de ruido, políticas territoriales y desarrollo futuro de la aviación con el objetivo de que no se interrumpa la actividad aeronáutica y que obviamente se permita la construcción territorial. Asimismo expresó que Chile está procesando un proyecto de ley en este sentido, el cual podría ser de gran aporte para el tema Medio Ambiente y por lo tanto Gestión Aeroportuaria.

7. Asimismo, la Delegada de Colombia expresó que su país estaba culminando la regulación sobre el tema y expresó que la misma se pondría a disposición del grupo para su estudio y de los Estados para su conocimiento.

8. El Delegado de Guatemala manifestó que los Estados Centroamericanos (COCESNA) trabajan en una propuesta relacionada con la Gestión Ambiental en Aeropuertos, así como los elementos importantes para poder aplicarla, y que dicho instrumento una vez concluido estaría disponible para su consideración.

9. Como se recordara en el Trigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/36), celebrada en Montevideo, Uruguay, el Grupo Ad hoc de Gestión Aeroportuaria presento un Modelo de Índice para el documento de regulación económica y eficiencia aeroportuaria, que se agrega a la presente nota.

10. Ante la amplia gama aspectos que involucra el referido Manual, surge la necesidad de consensuar criterios, realizar un análisis de las Normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio de Chicago en Gestión Aeroportuaria; del Manual de Planificación de Aeropuertos Doc. 9184, Manual de Servicios de Aeropuertos Doc. 9137, Manual sobre Aspectos Económicos de Aeropuertos, Doc. 9562, Manual sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9161; Políticas de la OACI sobre Derechos Aeroportuarios y por Servicios de Navegación Aérea, Doc. 9082; Manual sobre Privatización de Aeropuertos y los Servicios de Navegación Aérea Doc. 9980; Criterios y directrices en materia de Servicio al Cliente y Calidad total (Res. CLAC A 18/03), Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en América Latina (Res. CLAC A 21-07); Publicaciones de Organismos Especializados como ACI, IATA y ALTA.

Conclusión

11. El resultado de la Encuesta, la Resolución adoptada respecto de los factores a considerar en las concesiones aeroportuarias, la recopilación y revisión de documentos técnicos y normativos de la OACI y de la CLAC, y manuales regulatorios de asociaciones internacionales, vinculadas al sector aeroportuario, sobre gestión y planificación aeroportuaria, son los factores que servirán de orientación en la elaboración del Manual Regulatorio.

12. Reconociendo la necesidad de contar con el análisis de la información aportada por los Estados en la Encuesta, que la misma no ha sido completada por la totalidad de los Estados miembros, tomando en consideración que es uno de los factores primordiales para comenzar con la elaboración del “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, se solicita la mayor colaboración por parte de los Estados en dar respuesta a la Encuesta.

13. Asimismo, con relación al capítulo Medio Ambiente, se reitera la importancia de contar con las reglamentaciones y/o regulaciones que existan o se encuentren en proceso de elaboración para su consideración en la confección del Manual.

14. A efectos de determinar si el Índice propuesto se adecua a las necesidades, Reglamentaciones, Regulaciones, Resoluciones y documentos enunciados, atento a la cantidad de aspectos que integran el Manual, se considera necesario reestablecer el grupo Ad hoc Gestión Aeroportuaria a efectos de concluir con la Macrotarea encomendada.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

15. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Emitir los comentarios que se consideren pertinentes sobre el contenido de la nota de estudio
- c) Reconocer la necesidad de contar con la información actualizada en la Encuesta a efectos de continuar con esta tarea.
- d) Reconocer la necesidad de contar con la información de los diferentes Estados en relación con Medio Ambiente.
- e) Emitir opinión respecto del restablecimiento del Grupo Ad hoc” Gestión Aeroportuaria” y de considerarlo favorable solicitar la nómina de los Representantes de los Estados que integraran el mismo.

Modelo de índice para documento de regulación económica y eficiencia aeroportuaria

1. El rol de los Estados y la Planificación de los Aeropuertos

- a. Planificación Económico Social
- b. Planificación de la Infraestructura
- c. Planificación Operativa
- d. Planificación Económica

2. Motivación e introducción a la regulación económica

- a. Definición de Regulación Económica Aeroportuaria
- b. Objetivos de la Regulación Económica Aeroportuaria
- c. Eficiencia Económica
- d. Poder de Mercado
- e. Competencia
- f. Necesidad de Regulación

3. Regulación Económica y Propiedad de Aeropuertos

- a. Evolución y formas de regulación con relación al tipo de explotación y opciones de gestión de los aeropuertos
- b. Regulación específica sectorial vs Formas concentradas de Regulación
- c. Elementos hacia la Independencia regulatoria

4. Modelos económicos de regulación aeroportuaria

- a. Regulación por Tasa de Retorno
- b. Regulación por Costo de Servicio
- c. Regulación por Price Cap
- d. Elementos indispensables en la regulación:
 - i. Medición del Costo de Capital
 - ii. Contabilidad Regulatoria
 - iii. otros
- e. Otros esquemas de Regulación Aeroportuaria

5. Regulación de ingresos aeroportuarios

- a. Derechos aeroportuarios
- b. Gestión de Ingresos comerciales
- c. Uso de los Ingresos Aeroportuarios y Gestión del Rendimiento Económico

6. Regulación y control de la calidad de servicio brindada a los usuarios aeroportuarios

- a. Necesidad de medición de niveles de calidad
- b. Formas de medición de calidad de servicio
- c. Calidad de Servicio para Pasajeros
- d. Calidad de Servicio para Líneas Aéreas
- e. Calidad de servicios para Trabajadores Aeroportuarios

f. Mecanismos y naturaleza de consulta Pública

7. Regulación del ambiente aeroportuario

- a. Generalidades
- b. Emisiones acústicas, gaseosas y de partículas
- c. Sustancias Peligrosas
- d. Generación y disposición de residuos
- e. Obras de infraestructura

8. Seguros Aeroportuarios