

PRESENTACIÓN DEL SR. MARCO OSPINA, OFICIAL REGIONAL DE TRANSPORTE AÉREO DE LA OACI Y SECRETARIO DE LA CLAC

INTRODUCCIÓN

Nadie puede desconocer el efecto multiplicador del transporte aéreo en el desarrollo económico, político y social de los pueblos, así como tampoco se puede desconocer que desde que se inventó el avión el sistema económico mundial creció sustancial y rápidamente; el intercambio del comercio y la industria aumentó y otros sectores conexos mantuvieron un proceso de expansión paralela, como es el caso del turismo y la gestión empresarial, los mismos que no hubieran podido manejarse tan dinámicamente como lo han hecho, sino tuvieran a su disposición el modo aéreo.

La actividad aeronáutica contempla tres elementos importantes que están estrechamente relacionados entre sí, y ninguno de ellos podría sobrevivir sin el apoyo del otro, me refiero al avión, a la infraestructura aeronáutica y al recurso humano. Al analizar esta trilogía desde el punto de vista económico, podría considerársela como el conjunto de “elementos endógenos” de la actividad y al resto de actividades que, no siendo parte de dicha trilogía, pero que mantienen una relación conexas directa o indirecta se las podría considerar como los “elementos exógenos”.

Estos elementos, particularmente los relacionados con la infraestructura aeronáutica y específicamente los llamados “Aeropuertos”, en la última década han llamado la atención de los inversionistas por el importante rédito económico que generan. Todo esto, dentro del irreversible proceso de globalización económica mundial. En la actualidad la actividad aeronáutica en general y la industria en particular, así como sus autoridades han sufrido la influencia de las fuerzas mundiales de liberalización y privatización.

En noviembre de 1994 la OACI convocó a la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo que se encargó de examinar tanto el presente como el futuro de la reglamentación y se concentró principalmente en los cambios notables que se venían produciendo a nivel mundial, abocándose a analizarlos desde la óptica de la internacionalización; la multilateralización; la liberalización; la privatización; la transnacionalización; la regionalización; la mundialización. Es decir, el máximo Organismo de la aviación mundial ya se proyectó para buscar fórmulas de entendimiento que permitan el avance del sector con el mayor equilibrio posible y sin el desmedro de los Estados más pobres.

LA PRIVATIZACIÓN

La privatización simple y llanamente consiste en la venta de activos del sector estatal a inversionistas del sector privado. Desde que la nacionalización perdió vigencia, las privatizaciones se generalizaron en los países occidentales. El primer país en poner en práctica esta política fue Inglaterra, bajo el mandato de la entonces Primer Ministro Margaret Thatcher en 1979. Otros países en Europa y Asia siguieron esta tendencia, y más adelante también lo hicieron y lo continúan haciendo los países de América Latina.

Un gobierno puede tomar la decisión de privatizar por muchas razones; sin embargo, los dos objetivos principales son reducir el tamaño del sector público para fomentar una mayor eficiencia económica y aumentar los ingresos del Estado. En algunos casos, cuando se privatizan empresas de servicios públicos, el Estado suele reglamentar la política de precios a seguir, para evitar que la empresa actúe en contra del “interés público”.

Todo Estado es soberano para definir su política económica de la actividad del transporte aéreo, específicamente en lo que se refiere al desarrollo de la infraestructura aeronáutica, y en determinar si su propiedad y administración debe estar en poder del Estado o en manos privadas o asociaciones mixtas. Asimismo, el Estado puede o no poseer y/o administrar aeródromos en su territorio, pero no puede renunciar a su responsabilidad de velar por que se apliquen las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales acordes con el Convenio de Chicago, y aprobados por la OACI.

Los aeropuertos internacionales que estuvieron tradicionalmente en manos estatales paulatinamente se han venido traspasando al sector privado, pero cabe destacar que lo generalmente transferido han sido las áreas no-aeronáuticas, es decir: tiendas, parqueaderos, restaurantes, servicios de rampa, mostradores, etc., pero todo lo concerniente a la navegación aérea ha permanecido en manos del Estado.

Por otro lado, cabe destacar que desde hace algún tiempo los aeropuertos y las propias líneas aéreas vienen ofreciendo servicios que cada vez tienen menos que ver con la propia actividad, esto con el propósito de obtener preferencia, otorgar comodidad y satisfacer los intereses personales y profesionales de pasajeros y visitantes. Así por ejemplo, los aeropuertos actualmente ofrecen servicios como centros comerciales, tiendas libres de impuestos, bancos, restaurantes, peluquerías, etc., los mismos que generan un importante nivel de ingresos “no-aeronáuticos”.

En la actualidad los tres elementos a los que me referí al principio, están estrictamente circunscritos al desenvolvimiento de los aspectos económicos y políticos de cada Estado. En estos días ya no se puede hablar de la independencia económica del transporte aéreo o darle prioridad, como en el pasado, a pesar del importante rol que desempeña, pues éste se ha tenido que incorporar al resto de servicios susceptibles de “privatización” por parte de los Gobiernos, en el marco general de la “globalización” y flexibilización económica”.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, establece el compromiso de cada Estado de “proveer en su territorio de aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente . . .”, a más de otras obligaciones como la regulación y fiscalización de la actividad aeronáutica en materia de navegación y tránsito aéreo, con el objeto de procurar la seguridad y eficiencia de la misma.

Como parte de la apertura económica se ha acentuado la tendencia a implementar políticas que buscan adjudicar al Estado un rol más preponderante en materia de regulación y de menor participación en la provisión operativa de los servicios.

En varios países de la Región se ha incluido a los aeropuertos dentro de la lista de entidades estatales que deberían pasar a ser administradas por el sector privado, junto con las empresas de telefonía, los puertos marítimos o las empresas generadoras de electricidad. En otras palabras, los gobiernos, dentro de la liberalidad de sus medidas, han decidido eliminar la carga burocrática de las entidades estatales, incrementar las arcas fiscales y dejar en manos del sector privado el manejo y administración de determinados servicios del Estado.

En la mayoría de los casos no ha sido la autoridad aeronáutica la directamente encargada de llevar a cabo estos procesos de privatización o concesión, ya que el gobierno, al poner en una misma “bolsa” instituciones de diferente índole, ha encargado esta tarea a entes creados exclusivamente para tales fines, los mismos que, en su gran mayoría, se han constituido como organismos de dependencia directa del poder ejecutivo o inmersos en otros órganos, pero siempre con suficiente independencia y gran poder de decisión.

Dentro del marco general de la economía, la mayoría de Estados de la región han iniciado, desarrollado o se encuentran en proceso de “privatizar” sus aeropuertos, especialmente los destinados al tráfico internacional.

SITUACIÓN REGIONAL

Para facilitar este análisis, como **Adjunto** estoy presentando una tabla que contiene en forma resumida la situación de los procesos de privatización en la mayoría de los Estados que forman parte de la CLAC. De esta información se desprende que de los países Miembros de la CLAC, incluidos Guyana y Surinam, el 73% han iniciado o se encuentran involucrados en este tipo de procesos, alcanzando a un total de 111 Aeropuertos. La mayoría responden a modalidad de “concesión”, a pesar de que existen diferencias particulares de cada proceso. Un solo Estado de la región (Venezuela) ha aplicado el concepto de “descentralización regional” adjudicando la administración de los aeropuertos a gobiernos regionales, uno de los cuales también ha desarrollado un proceso de “concesión” sobre el aeropuerto de su competencia (Margarita).

Las áreas entregadas a los nuevos administradores privados por lo general corresponden al sector “aeronáutico en tierra” y al sector “comercial no-aeronáutico”. No obstante lo expuesto, se ha observado que en la ley de algunos Estados de la región se contempla la posibilidad de incluir en el proceso también áreas de navegación aérea. Otra observación importante es que en la mayoría de los casos se ha dado en “concesión” los espacios y servicios por tiempo específico y con determinadas condiciones, huelga decir por tanto, que no se trata de una “privatización pura” ni de una entrega total o parcial del patrimonio, sino más bien de una “concesión temporal”.

Los ingresos de los nuevos administradores, se circunscriben principalmente a los generados por las tasas, derechos o cargos provenientes de: aterrizaje, iluminación de pistas, estacionamiento, pasarelas telescópicas, hangar, servicio a los pasajeros, carga, restaurantes, tiendas libres de impuestos, máquinas expendedoras, bares, cafeterías, proveedores de combustible, bancos, agencias de cambio, servicios de aprovisionamiento de líneas aéreas, servicios de taxi, alquiler de automóviles, estacionamiento de automóviles, publicidad en el aeropuerto, servicios colectivos de transporte, tiendas en general, gasolineras para automóviles, peluquerías, hoteles, moteles, agrupadores o expedidores de carga, salas de descanso, terrenos, solares, etc.

De la información disponible también se desprende que la mayoría de Estados han preservado para su administración los servicios de navegación aérea, es decir han tomado como límite la operación del avión mientras está en el aire hasta que topa tierra o se desprende de la misma. Si bien esta separación es válida para efectos económicos, se debe tener mucho cuidado en el control de la correcta aplicación de las normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, partiendo de la premisa de que la

“seguridad aérea” no depende exclusivamente del cumplimiento de los Anexos del Convenio de Chicago relativos a la seguridad operacional (Anexos 1, 6 y 8), sino que también de los relacionados con los servicios de navegación aérea: tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, telecomunicaciones e información aeronáutica, y otros que involucran materias complementarias como seguridad aeroportuaria, facilitación, búsqueda y salvamento, investigación de accidentes, aeródromos, protección al medio ambiente y manejo de mercancías peligrosas.

Otro problema observado en los citados procesos es el referente al destino de los recursos provenientes de este ejercicio, así por ejemplo, al cambiar el esquema de distribución de los ingresos, en la mayoría de casos, estos ingresan a las cuentas generales del Estado, el mismo que se encarga de restituir los valores a las entidades pertinentes, tomando como base el presupuesto aprobado por el propio Estado, cuyos valores podrían ser muy limitados, corriéndose el riesgo de no darle la importancia que requiere la actividad aeronáutica frente a otros servicios del Estado y se retrasen o dejen de realizarse importantes inversiones, con lo que también se vería afectada la “seguridad de la aviación”.

Al disminuir los ingresos asignados a las Administraciones de Aviación Civil, es evidente que también disminuye su capacidad de inversión, afectando seriamente la provisión adecuada de los servicios de navegación aérea y su mantenimiento, la reposición de equipos y, por supuesto, la contratación y capacitación del recurso humano, el mismo que por las actividades que desarrolla debe ser altamente calificado.

LA CLAC Y LA PRIVATIZACIÓN

De los estudios desarrollados en la región sobre esta materia, la CLAC ha analizado este fenómeno y como producto de esto en su última Asamblea General, promulgó una importante recomendación que contiene una lista de “factores a considerar por parte de los Estados antes o durante los procesos de privatización o concesión de los aeropuertos”.

En este importante documento se parte del principio de que los aeropuertos por su naturaleza brindan “servicios públicos” a los usuarios del transporte aéreo. De igual manera, se resalta la intensificación de una política de privatización aeroportuaria en la Región latinoamericana, en virtud de la cual el sector privado está participando activamente en las inversiones y/o concesiones en el campo aeroportuario, asumiendo además la administración y gestión de servicios a nivel global o parcial de los aeropuertos.

Se considera también, que, si bien este tipo de procesos resultan de gran utilidad pues permiten una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de instalaciones lo que urge a realizar fuertes inversiones, las que en muchas ocasiones los Estados no están en condiciones de financiar, es necesario adoptar ciertas definiciones y criterios en aras que los costos que estas inversiones puedan generar no afecten directamente a la operación del transporte aéreo y a los usuarios de la infraestructura.

Como producto del estudio desarrollado, la CLAC invitó a los Estados miembros que enfrenten, estén por iniciar o revisar procesos de privatización de aeropuertos e infraestructura aeronáutica, a que tomen en cuenta consideren los siguientes aspectos:

- a) Definir el rol del Estado y las responsabilidades que debe mantener, a objeto de garantizar los derechos de los usuarios y la seguridad operacional y aeroportuaria, de acuerdo a normas internacionales vigentes.
- b) La conveniencia de mantener la condición de la propiedad pública del aeropuerto, otorgando concesiones en plazos adecuados, acordes a las inversiones que se realizan.
- c) Establecer claramente la infraestructura requerida, por la cual el Estado y/o los usuarios estén dispuestos a reconocer costos, evitando excesos o carencias que los perjudiquen.
- d) Determinar los servicios que se transfieren al sector privado y los que se mantienen en poder del Estado, describiendo los estándares que se utilizarán para definir la calidad de los servicios prestados.
- e) El Estado debe, en lo posible, propender al establecimiento de una situación de competencia entre los prestadores de los distintos servicios, buscando mecanismos, tales como: las licitaciones a terceros. Si se tratasen de servicios monopólicos, deberían establecerse las tarifas máximas permitidas.
- f) El Estado debiera definir el financiamiento del sector transporte aéreo, estableciendo si los aeropuertos de mayores ingresos debiesen apoyar económicamente a los de menor rentabilidad o rentabilidad negativa, con el objeto de mantener una red aeroportuaria autofinanciada y compatible con las necesidades de la aviación civil del país.
- g) El contrato entre el Estado y las entidades privadas que explotan servicios aeroportuarios debe ser motivo de una licitación abierta donde se establezcan y se conozcan por todos los interesados, con absoluta transparencia, las condiciones requeridas, fórmulas de evaluación y criterios utilizados para la adjudicación de un contrato.
- h) El Estado debiera reservarse el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control operativo del contrato de concesión.
- i) El Estado debiera prestar especial atención en la cláusula de resolución del contrato para ejecutarla en el momento oportuno y recuperar los valores pertinentes, en caso de su incumplimiento.
- j) Que las Administraciones de Aviación Civil tengan una participación activa en todo el proceso de privatización.

Tomando en cuenta lo anteriormente señalado, debo destacar la importancia de que los gobiernos, en los procesos de privatización o concesión, definan claramente cuáles van a ser las responsabilidades del Estado y cuál va a ser su rol para mantener niveles óptimos de seguridad, tomando en cuenta que tanto el recurso humano como el equipamiento debe cumplir con niveles apropiados de capacitación y tecnología, para de esta forma poder cumplir con los compromisos adquiridos a nivel internacional y con las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI. De igual manera, es necesario preservar, para la autoridad aeronáutica el derecho de regular, monitorear y controlar las diferentes

actividades del sector.

Los Estados de la región a lo largo del tiempo han mantenido sus sistemas aeroportuarios como un todo, es decir una red de aeropuertos, la misma que principalmente se ha financiado en función de los ingresos provenientes de los aeropuertos rentables, los mismos que por lo general son calificados como internacionales. Es por tanto necesario que los gobiernos prevean un adecuado financiamiento para mantener todos los aeropuertos en compatibilidad con las necesidades de la aviación civil.

Para poder cumplir con lo expresado, los gobiernos deberían incluir a las Autoridades de Aviación Civil en los entes encargados de los proceso de privatización o concesión aeroportuaria desde su inicio. Sólo de esa forma se podrá preservar que en los pliegos licitatorios y demás trámites se tomen en cuenta las necesidades financieras y las características técnicas que exige la aviación civil internacional.

OTRAS CONSIDERACIONES

Estos procesos también pueden generar situaciones que afecten la propia actividad aeronáutica. Tal es el caso, de la preocupación expresada por las compañías aéreas por el alza de las tasas y derechos aeroportuarios en algunos aeropuertos después de su privatización. A este respecto, tanto IATA como AITAL han expresado su preocupación por cuanto, según su criterio, en los procesos de privatización de aeropuertos en América Latina, no se han tomado en cuenta los criterios de la OACI sobre cargos a los usuarios constantes en los manuales pertinentes.

Asimismo, se ha observado que, por la propia naturaleza de la actividad, estas concesiones se pueden convertir en monopolios con las subsecuentes consecuencias, como puede ser la fijación de altos precios, el orden a maximizar beneficios. Consecuentemente, el suministro de servicios por parte del sector privado debería estar sujeto a regulación y control gubernamental con el fin de que se satisfaga “el interés público” y no se produzcan los abusos propios de una posición dominante.

CONCLUSIONES

Los Estados definen libre y soberanamente la política económica a aplicar en materia de transporte aéreo y particularmente en lo referente a la administración de la infraestructura aeroportuaria, manteniéndola en poder del Estado, entregándola a entidades del sector privado o constituyendo asociaciones con terceros. Es decir, el Estado puede administrar los aeródromos existentes en su territorio o encargar a otro esta tarea, pero como signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional, **no puede renunciar a su responsabilidad de velar por el cumplimiento de las normas, los métodos recomendados y procedimientos relacionados a ese instrumento de derecho internacional.**

Preservando el resto de características de la actividad aeronáutica, **la seguridad debe seguir siendo el principal objetivo** de todos los que intervienen en la aviación civil, y por esto las autoridades pertinentes deberían ser muy cuidadosas en las decisiones que adopten para que estas no se contrapongan o interfieran con el objetivo señalado.

La privatización o concesión de aeropuertos **no debería afectar los recursos de las administraciones de aviación civil** destinados a proveer de servicios de navegación aérea, es decir, deberían contar con suficiente capacidad económica para mantener la dotación de personal técnico calificado, así como para asegurar el mantenimiento y la reposición de equipos.

Quisiera concluir esta presentación exhortando a que todos, los que de una u otra manera intervenimos en esta noble actividad, pongamos el hombro para mantener un transporte aéreo eminentemente seguro, económico y eficiente, que responda a los altos intereses de nuestros pueblos.

Gracias.

PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN DE AEROPUERTOS EN AMÉRICA DEL SUR

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Argentina	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión * 33 Aeropuertos (32 entregados, 1 por entregar) (*) lista al pie de página * Tiempo: entre 30-40 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea y seguridad aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> * ORSNA (Regula del Sistema y Protección al usuario) * FAA (Navegación aérea y seguridad aeroportuaria) * Aeropuertos/2000 (Administración-Aeropuerto) 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * FAA (Derechos de protección al vuelo y aproximación) * Canon anual (US\$171 millones/año) * Inversión (US\$2,300 millones) 	<ul style="list-style-type: none"> * Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo del ORSNA
Bolivia	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión * 3 Aeropuertos (La Paz, Cochabamba y Sta. Cruz) * Tiempo: 25 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> * DGAC * AASANA (Navegación Aérea) * Superintendencia de Transportes (regulador y protección al usuario) * FAB (AVSEC/ Perimetral) * SABSA (Administración) 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria (US\$20 por pasajero) 	<ul style="list-style-type: none"> * AASANA (70% derechos protección al vuelo) * Fondo aeronáutico (US\$5de tasa aeroportuaria) * Estado (30% derechos de protección al vuelo) * Canon mensual 20.3% / Ingresos * Inversión: Mantenimiento 	<ul style="list-style-type: none"> * Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de la Superintendencia de Transportes
Brasil	<p>* No se han realizado procesos de privatización o concesión, el sistema aeroportuario está a cargo de INFRAERO, a excepción de los aeropuertos de Buzios y Porto Seguro, los mismos que desde el principio son privados.</p>					

(*) Ciudad de Buenos Aires, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Esquel, Ezeiza, Formosa, General Pico, Iguazú, La Rioja, Mendoza, Posadas, Río Gallegos, Río Grande, San Fernando, San Luis, San Rafael, Santiago del Estero, Santa Rosa, Viedma, Villa Reynolds, Salta, Tucumán, Catamarca, Paraná, Río Cuarto, Resistencia, Jujuy, San Juan, Malargue, Puerto Madryn, Reconquista, Mar del Plata.

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Chile	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión * 10 Aeropuertos (Iquique, Calama, Serena, Copiaco, Antofagasta, Santiago, Temuco, Concepción, Puerto Montt y Punta Arena) * Tiempo: entre 12 y 18 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea, seguridad aeroportuaria y salvamento y extinción de incendios	* Dirección General de Aeronáutica Civil	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria (Valor fijo por pasajero, fluctúa entre 1.5 y 8 dólares) 	<ul style="list-style-type: none"> * DGAC (Tasas y derechos aeronáuticos) * Canon anual * Inversión: 332 millones de dólares americanos 	* Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de la DGAC
Colombia	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión * 2 Aeropuertos (Cartagena y Barranquilla) * 1 Pista Aeropuerto Eldorado (Operación y Mantenimiento) * Tiempo: 15 y 17 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	* Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * Contraprestación económica * Canon trimestral en función de tasa interés * Presupuesto-1999: se estima ingresos por 20 millones de dólares 	* Predeterminadas en contrato de concesión con fórmula de indexación tomando como parámetro la inflación en el tiempo
Costa Rica	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (gestor interesado) * 1 aeropuerto (San José) * Tiempo: 20 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	* Dirección de Aviación Civil	<ul style="list-style-type: none"> * Derecho de aterrizaje * Comerciales/no aeronáuticos * Parte porcentual de los servicios Aeronáuticos excepto aproximación 	<ul style="list-style-type: none"> * Comisión porcentual de los servicios * Inversión: a determinar en plan maestro/180 millones de dólares * 1 millón de dólares anual/ fondo fideicomiso * 700,000 anuales para red/ local de aeropuertos 	<ul style="list-style-type: none"> * Ente regulador específico del sector estatal * Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo del Estado

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Cuba	<ul style="list-style-type: none"> * Empresa de S.A. Capital Cubano * Concesiones * 9 Aeropuertos Internacionales 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación	* Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA)	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba * Ingresos Totales 	* Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Ecuador	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (el Estado crea sociedades anónimas por cada aeropuerto/estudio de factibilidad de negocio/operar actuales y construir nuevos aeropuertos) * 2 Aeropuertos (Quito y Guayaquil) * Tiempo: no definido 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	* Dirección General de Aviación Civil	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * DGAC recibirá tasas por pasajero para mantener otros aeropuertos * Comisiones en algunos servicios * Inversión: a determinar 	* Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo del Estado
Guatemala	Proceso inicial de privatización suspendido. Actualmente se está trabajando en un "proceso de modernización".					
Guyana	* No se avisa proceso de privatización o concesión.					
México	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión 35 aeropuertos/4 grupos: Pacífico, Sureste, Centro-Norte y Ciudad de México (Dos primeros en Proceso) * Tiempo: entre 25 y 50 años 	Todas las áreas aeroportuarias excepto las correspondientes a navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> * Dirección de Aeronáutica Civil * Administrador (Sector Privado) 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * La oferta más alta * Plan maestro de desarrollo cada 5 años 	<ul style="list-style-type: none"> * Dirección de Tarifas/Secretaría de Comunicaciones

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Nicaragua	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (en proceso) * 1 Aeropuerto (Managua) 	Rampa/Áreas comercial despacho de vuelo	<ul style="list-style-type: none"> * Dirección de Aviación Civil * Certificación de Aeropuerto/empresas 	* Por definir	<ul style="list-style-type: none"> * Canon mensual * Inversión: por definir 	* Dirección de Aeronáutica Civil a través de Junta Directiva de Aeropuerto
Panamá	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (en proceso, se define 28/10/99) * 1 Aeropuerto (Tocumen) * Tiempo: 20 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> * DGAC * Autoridad Aeropuerto de Tocumen 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * DGAC (participación en tasa de aterrizaje) * Canon anual, base 10 millones de dólares, monto a definir en adjudicación * Inversión: 250 millones de dólares, para mantenimiento y reposición 	* Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de la DGAC
Paraguay	* No se avisora proceso de privatización o concesión.					
Perú	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (en proceso) * 5 Aeropuertos (Lima, Cusco, Arequipa, Iquitos, Trujillo) * Tiempo: 30 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> * OSITRAN * DGTA (CORPAC) 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * CORPAC (20% de tasa de aeropuerto) * 50% derechos de aterrizaje * Canon anual a definir sobre base de 10 millones de dólares * Inversión: base 500 millones de dólares 	* Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de OSITRAN

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Rep. Dom.	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (en proceso) * 4 Aeropuertos (Santo Domingo, Puerto Plata, Baraona, Samaná) * Tiempo: 20 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea. Se considera la operación, administración, ampliación y modernización.	<ul style="list-style-type: none"> * Comisionado/Comisión Aeroportuaria * Departamento Aeroportuario 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 		* Comisión Aeroportuaria
Surinam	* No se avisora proceso de privatización o concesión.					
Uruguay	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (uno en proceso) * 2 Aeropuertos (Montevideo y Punta del Este / Diferentes bases) * Tiempo: 25 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	* DINACIA (DGIA)	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	<ul style="list-style-type: none"> * DINACIA (DGIA) * Ingresos basados en unidad/carga un pasajero ó 100 Kgs./carga * Se espera 5 millones de dólares anuales * Inversión: 165 millones de dólares mínimo 	* Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de la autoridad aeronáutica

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Venezuela	<ul style="list-style-type: none"> * Descentralización * Concesión (un aeropuerto gobierno regional) 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> * DGSTA * Dirección Aeropuerto 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Aeronáuticos de apoyo en tierra * Tasa aeroportuaria 	* Gobierno regional (se desconoce)	* Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de la autoridad aeronáutica (DGSTA)