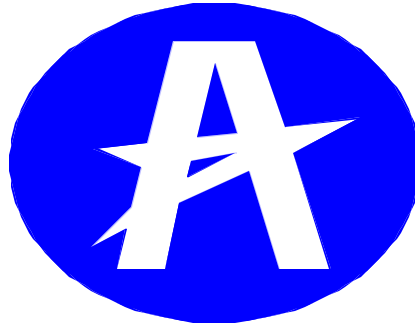


# ***AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA***

*Unidad Administrativa Especial*



## ***PROCESO DE PRIVATIZACION AEROPORTUARIA EN COLOMBIA***

**1999**

# **INTRODUCCION**



El presente documento muestra un resumen de la estructura general de las actuales concesiones aeroportuarias en Colombia, los resultados obtenidos hasta la fecha, un análisis de los principales aspectos modificados y la estructura propuesta para el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira

# TEMARIO



- Política aeroportuaria
- Aspectos generales de la concesión
- Resultados del programa
- Aspectos revisados
  - 📄 Planes maestros
  - 📄 Estructura del concesionario
  - 📄 Plazo de la concesión
- Situación actual
- Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón

# ***POLITICA***



## ***AEROPORTUARIA***

- ❑ Modernización del sistema aeroportuario, inversiones en seguridad aeroportuaria y aeronáutica.
- ❑ Fomento de la participación de las entidades territoriales y del sector privado en la administración y explotación de los terminales aéreos.
- ❑ Incremento de la eficiencia en la operación de los aeropuertos.
- ❑ Fortalecimiento de la capacidad institucional de Aerocivil mediante la concentración en la regulación y seguridad del sistema aeronáutico y aeroportuario, así como en la administración del sistema de control del espacio aéreo (ATC).
- ❑ Mayores ingresos para la Aerocivil a través de las contraprestaciones otorgadas por los concesionarios.

# ASPECTOS GENERALES

## Infraestructura otorgada en concesión



### (Barranquilla y Cartagena)

El programa de concesiones, determinó la entrega de la administración y explotación económica de los aeropuertos categoría comercial “A”, (más de 300 mil pasajeros anuales), por un periodo de 15 años, a una sociedad anónima constituida exclusivamente para tal fin.

El esquema para los aeropuertos de Barranquilla y Cartagena es el siguiente :

- ❑ El concesionario es el responsable del manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias.
- ❑ El concesionario asume todas las responsabilidades que se deriven de la operación del aeropuerto.

# ASPECTOS GENERALES



## Infraestructura otorgada en concesión

- ❑ La Aerocivil se reserva el manejo y la responsabilidad por las funciones de control y vigilancia del tráfico aéreo en ruta y el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas.
- ❑ La Aerocivil cede al concesionario los ingresos generados por las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios que se obliga a prestar, y como contraprestación, el concesionario debe pagar a la Aerocivil el monto establecido en su oferta económica. El valor de la contraprestación partió de un monto mínimo establecido por la Aerocivil para cada uno de los aeropuertos
- ❑ Al finalizar el plazo de la concesión, la infraestructura revierte nuevamente a la Aerocivil.



# ***ASPECTOS GENERALES***

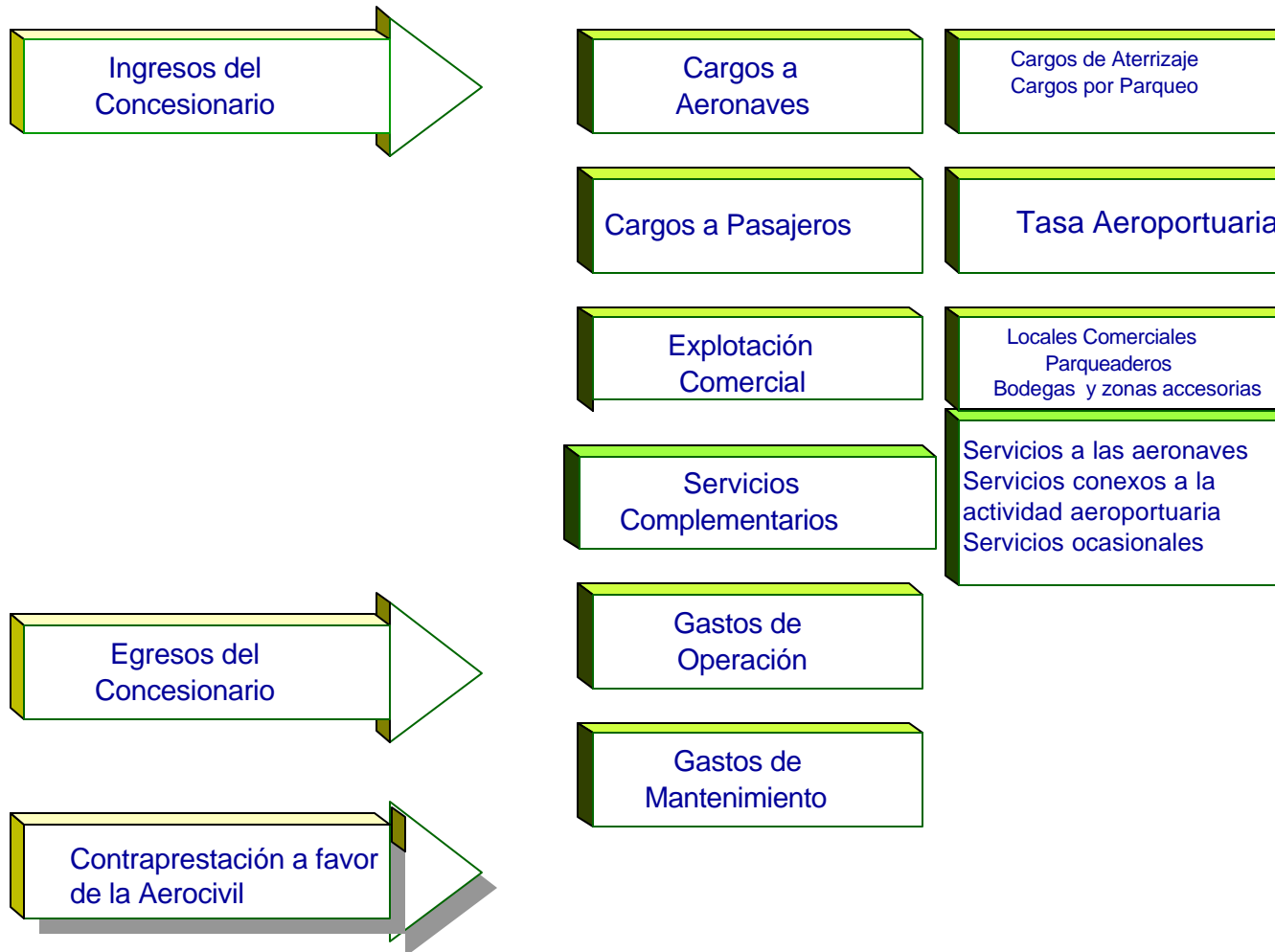
## ***Estructura del concesionario***

De acuerdo con el esquema utilizado, el concesionario es una sociedad anónima constituida en Colombia, con objeto único y especializado en la administración y explotación de aeropuertos.

La composición accionaria de dicha sociedad debe cumplir con los siguientes requisitos :

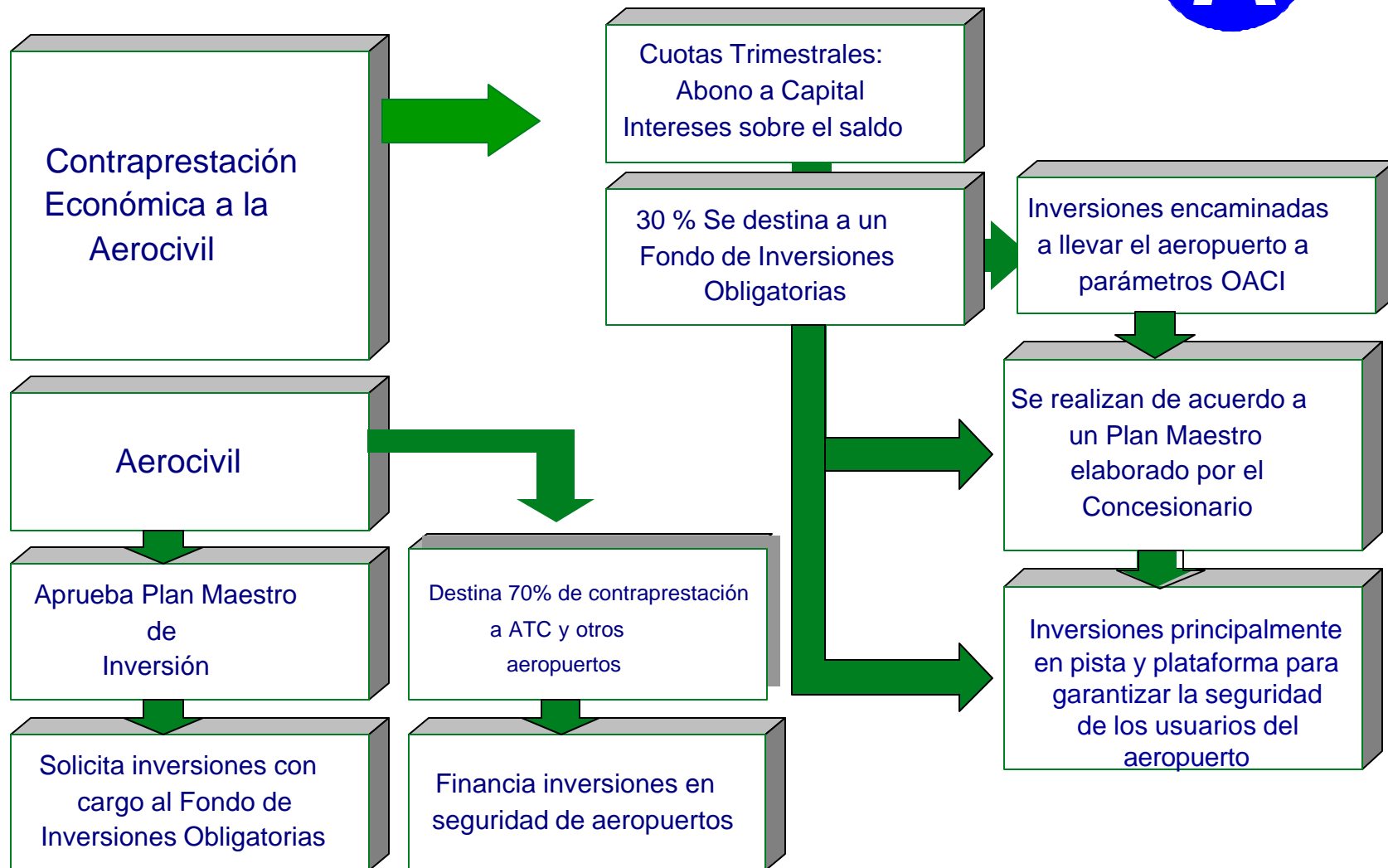
- ❑ Podrá contar hasta con un 20% de capital público
- ❑ Poseer como socio, una firma especializada en la operación de aeropuertos, con una participación mínima del 30%.
- ❑ Las aerolíneas y compañías de servicios a la aviación, en conjunto, podrán tener, dentro de la sociedad, una participación máxima del 25%.

# Esquema Financiero de la Concesión





# Manejo de la Contraprestación



# **SEGURIDAD Y PROTECCION DEL AEROPUERTO**



*El sistema de seguridad esta a cargo de :*

- |                         |   |  |
|-------------------------|---|--|
| <b>AEROCIVIL</b>        | : | <i>Seguridad aérea</i>   |
| <b>CONCESIONARIO</b>    | : | <i>Seguridad aeroportuaria<br/>(prevención de<br/>actos de interferencia ilícita)</i>                    |
| <b>POLICIA NACIONAL</b> | : | <i>Seguridad (prevención y<br/>represión de delitos y actos que<br/>atentan contra el orden público)</i> |

# ***RESULTADOS DEL PROGRAMA***

## ***Procesos en marcha***



	<b>Rafael Nuñez Cartagena</b>	<b>Ernesto Cortissoz Barranquilla</b>
<b>Concesionario</b>	Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.	Aeropuertos del Caribe S.A.
<b>Socio operador</b>	AENA Servicios Aeronauticos S.A.	AENA Servicios Aeronauticos S.A.
<b>Contraprestación</b>	US \$24.1 millones de 1996	US \$9.4 millones de 1996
<b>Fecha de entrega</b>	septiembre 26 de 1996	febrero 28 de 1997

# RESULTADOS DEL PROGRAMA

## Debilidades



De la experiencia obtenida a través de los dos procesos que se encuentran en marcha se identificaron los siguientes aspectos críticos :

### ↪ **Falta de claridad en las inversiones requeridas en el aeropuerto**

La ausencia previa de Planes Maestros no permitio la identificación y cuantificación de las obras que requieren los aeropuertos.

Lo anterior : a) genero incertidumbre en torno al porcentaje de la contraprestación que debia destinarse a inversiones obligatorias y, b) ha dificultado a la Aerocivil, validar el plan de inversiones propuesto por el concesionario

### ✦ **Limitación de ofertas en los procesos licitatorios**

Un solo proponente no generó competencia de ofertas económicas. En consecuencia, la contraprestación ofrecida equivale al valor mínimo fijado en los pliegos de condiciones.

# RESULTADOS DEL PROGRAMA



## Debilidades

### **Incertidumbre sobre la magnitud del negocio para el concesionario**

El sector aeroportuario presenta un gran dinamismo, lo cual genera inquietudes en relación con la magnitud del negocio que se está entregando al sector privado en el mediano y largo plazo.

Bajo condiciones económicas favorables, podría presentarse una tendencia de crecimiento acelerado en las operaciones aéreas, lo que implicaría reevaluar durante la concesión, las necesidades de expansión de los aeropuertos.

En estas condiciones, los ingresos del concesionario aumentarían, sin embargo, el esquema no prevé aportes de capital adicionales de tal manera que el concesionario participe en el incremento de la capacidad de la infraestructura (pistas, plataformas, etc.) o comparta las utilidades.

# ***RESULTADOS DEL PROGRAMA***

## ***Debilidades***



- ✍ **Poca vinculación de capital privado al desarrollo de la infraestructura del aeropuerto**

El esquema utilizado, únicamente previo la vinculación de capital privado en obras menores en el terminal, las cuales son determinadas por el concesionario.

# **ASPECTOS REVISADOS**



De acuerdo a lo anterior, fué necesario revisar algunos aspectos del esquema vigente, con el fin de garantizar el correcto desarrollo del mismo, a saber :

## **Planes Maestros**

Previa la apertura de las licitaciones debe elaborarse el Plan Maestro, de tal manera que :

- se determinen con certeza las obras que demanda el aeropuerto, así como el valor de las mismas
- A través de las obras y previa la estructuración financiera de la concesión, se incorpore capital privado en el futuro desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, bajo mecanismos “BOT”
- Se eviten conflictos con el concesionario sobre las obras a ejecutar

# **ASPECTOS REVISADOS**



## **Estructura del concesionario.**

Con el objeto de lograr mayor pluralidad de oferentes, se propuso reformar la naturaleza jurídica de la sociedad concesionaria y su composición accionaria, de tal manera que el operador de aeropuertos no participe como socio sino que, la transferencia de tecnología y experiencia del concesionario, se garantice a través de una asistencia técnica mediante un contrato de prestación de servicios.

## **Plazo de la concesión-ingresos**

Debido a la dinámica del sector aéreo, es necesario introducir mecanismos que permitan revisar durante la concesión su plazo y el nivel de rentabilidad de la misma, a través de :

- el establecimiento de un determinado nivel de ingresos, a partir del cual deben compartirse las utilidades.



# *Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali*



En cumplimiento de los objetivos plasmados en el plan de desarrollo del Gobierno, la Aeronautica Civil con la colaboración del Departamento Nacional de Planeación y el proyecto PNUD (programa de participación privada en infraestructura), contrató a la firma asesora en banca de inversión, N.M Rothschild & Sons, la cual en union con Luis Berger Int., y Prieto Gutierrez, Carrizosa ha venido desarrollando la estructuración tecnica, financiera y legal para la licitación del aeropuerto de Cali



# Objetivos

La Concesión del Aeropuerto de Cali queda enmarcada en el cumplimiento de varios objetivos del Gobierno:

- Lograr un claro esquema de riesgos y responsabilidades (administrativas, operativas y de inversión)
- Asegurar un nivel de servicio y seguridad de acuerdo con estándares internacionales
- Maximizar el flujo de ingresos para Aerocivil y el Estado
- Aumentar la eficiencia en las operaciones y administración de los aeropuertos
- Cumplir con los principios de descentralización aeroportuaria



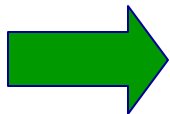
# Aeropuerto de Cali

## Características

- Ubicado en el Valle del Cauca, a 19 kilómetros de la Ciudad de Cali, con un área de influencia directa que supera los 3,000,000 de habitantes
- Segundo aeropuerto del país en importancia en movilización de pasajeros y carga nacionales, representando a Agosto de este año, el 11.26% y el 9.24% respectivamente del total nacional
- Aeropuerto alternativo al Aeropuerto El Dorado de Bogotá

## Infraestructura

- Pista - 3,000 mts de largo por 45 mts de ancho
- 9 calles de rodaje incluyendo salidas. La calle de rodaje principal es de 3,000 mts de largo por 23 mts de ancho
- Torre Control de 30 mts de altura. Cuenta con VOR, NDB, DME, ILS, luces PAPI, luces ALS, radar de área, radar terminal y faro giratorio
- Plataforma con área total de 150,000m<sup>2</sup>

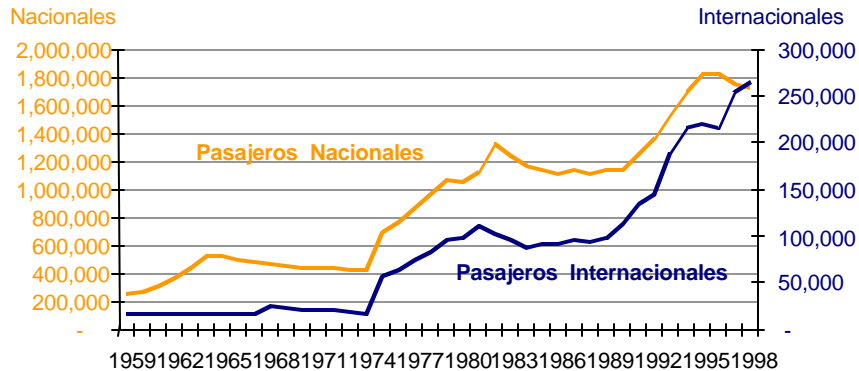


El Aeropuerto de Cali está a nivel general, en buen estado, pero requiere de algunas inversiones inmediatas así como de inversiones para atender la demanda en el largo plazo

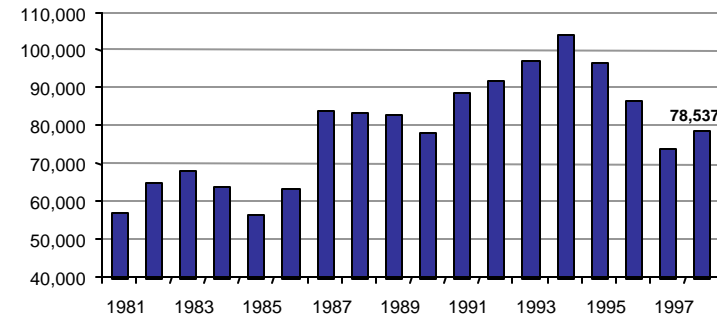


# Aeropuerto de Cali

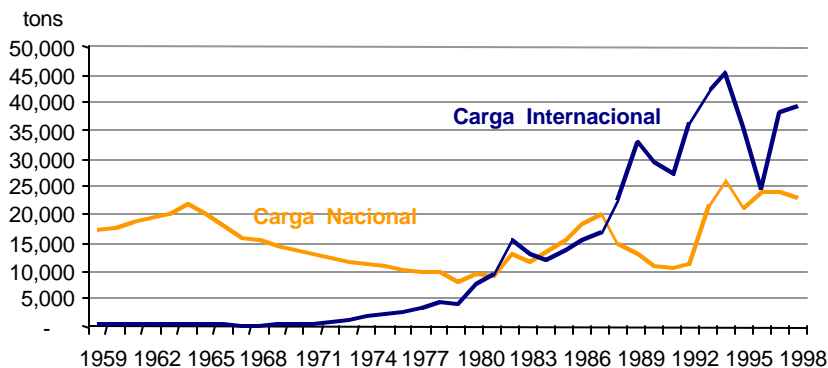
## Pasajeros Nacionales e Internacionales



## Operaciones Totales



## Carga Nacional e Internacional



## Indicadores de Transporte Enero - Agosto de 1999

Aeropuerto	Nacional		Internacional	
	Pasajeros ambas vías	Carga (ton)	Pasajeros ambas vías	Carga (ton)
Bogotá	3,695,311	70,298	1,302,381	187,902
<b>Cali</b>	<b>1,163,813</b>	<b>18,479</b>	<b>196,977</b>	<b>17,881</b>
Rio Negro	1,020,724	16,246	190,609	32,934
Cartagena	508,950	6,076	79,852	347
San Andrés	493,164	8,976	18,712	124
Barranquilla	432,017	15,719	98,197	7,608
Otros	3,017,305	42,590	48,678	1,304
<b>Total Sistema</b>	<b>10,331,284</b>	<b>178,384</b>	<b>1,935,406</b>	<b>248,100</b>

Fuente: UAEAC

# Aeropuerto de Cali



- En términos de ingresos, el Aeropuerto de Cali generó US\$12.7 millones durante 1998
- Los ingresos han mostrado un crecimiento promedio en dólares del 5.8% anual en los últimos cinco años
- 46% de los ingresos denominados en dólares
- Los ingresos se dividen en:

## Ingresos Regulados

- Tasa Aeroportuaria Nacional e Internacional
- Derechos de Pista Nacional e Internacional
- Derechos de Rampa Nacional e Internacional
- Tarifa y uso de Puentes Abordaje Nacional e Internacional
- Cargo por Parqueo
- Protección al Vuelo y Radiocomunicaciones

US \$ 11.1 millones en 1998

(86%)

## Ingresos No Regulados

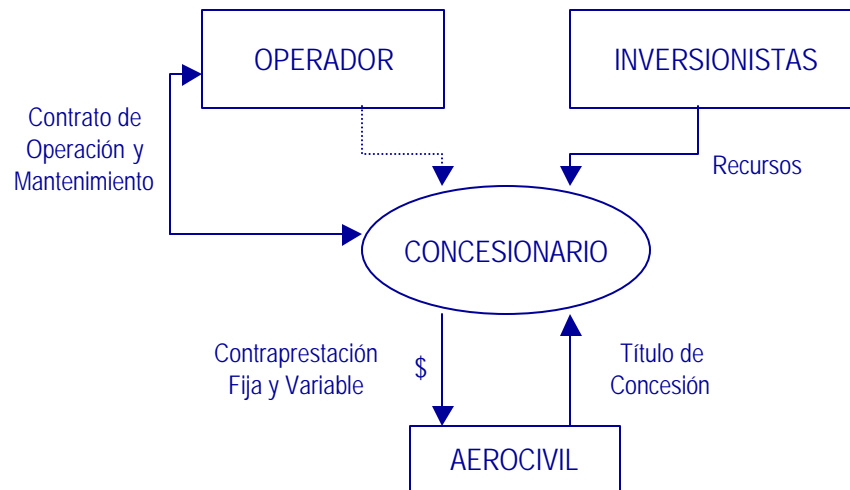
- Arrendamiento de Inmuebles
- Asistencia y Servicios a Aeronaves
- Estacionamientos
- Otros

US \$ 1.9 millones en 1998

(14%)



# Estructura de la Concesión



“AREA CONCESIONADA”: El edificio terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias

Se excluyen expresamente de la concesión todos los bienes necesarios para la prestación del servicio de control de tráfico en ruta y la Seguridad Aeronáutica en el Aeropuerto, así como aquella que compete a las demás entidades Estatales como sus ingresos asociados. Así mismo, se excluye el servicio de Bomberos

## Descripción de la Estructura

- Concesión con duración a 20 años, prorrogable
- La Aerocivil:
  - ▣ Se obliga a otorgar, a título de concesión, la administración, operación y explotación del Area Concesionada
  - ▣ Se obliga a ceder al Concesionario, los ingresos (Regulados y No Regulados) asociados a esta área
- El Concesionario:
  - ▣ Se obliga a administrar, operar, explotar e invertir en el Area Concesionada
  - ▣ Se obliga a pagar a la Aerocivil la Contraprestación
- Participación del Operador como Concesionario es opcional



# Estructura de la Concesión

## Ingresos Cedidos

- Los ingresos por concepto de la explotación del Area Concesionada son cedidos a partir de la Fecha de Iniciación del Contrato de Concesión.

## Ingresos Regulados

- Los Ingresos Regulados cedidos son:

-Tasa Aeroportuaria Nacional	-Tasa Aeroportuaria Internacional
-Derechos de Pista Nacional	-Derechos de Pista Internacional
-Derechos de Rampa Nacional	-Derechos de Rampa Internacional
-Tarifa por uso Puentes Abordaje Nacional	-Tarifa por uso Puentes Abordaje Internacional
-Cargo por Parqueo Nacional	-Cargo por Parqueo Internacional

- Las tarifas internacionales son nominadas en dólares (representan aproximadamente el 40% del ingreso)
- La Aerocivil se compromete con la indexación anual para las tarifas internacionales, con los índices de inflación respectivos

## Ingresos No Regulados

- Los Ingresos No Regulados cedidos son entre otros:
  - ✓ Servicios Comerciales
  - ✓ Servicios complementarios (se establece requerimientos mínimos para asegurar competencia)
- Los Ingresos No Regulados presentan una gran oportunidad de crecimiento

El marco regulatorio le da claridad y seguridad al Concesionario

# Estándares de Seguridad y Servicio



## Estándares Mínimos

- Referencia específica y clara a estándares internacionales (OACI, IATA, FAA)
- Obligación del Concesionario de tener en vigencia un Contrato de Operación y Mantenimiento con un Operador Calificado
- El cumplimiento de los estándares se controla a través de mecanismos de verificación efectivos y oportunos por parte de la Aerocivil y firmas asesoras



## Evolución de Demanda

- Responsabilidad de respuesta en función de la demanda
- Obligación de ejecutar inversiones para cumplir, alcanzar y mantener los niveles de calidad y servicio establecidos en el contrato.

El título de Concesión incorpora específica y claramente las obligaciones del Concesionario para asegurar el mejoramiento del funcionamiento del Aeropuerto de Cali, de acuerdo con estándares internacionales de servicio





# Inversiones

El Esquema de **Concesión** contempla una clara transferencia de las Responsabilidades de inversión al Concesionario, incluyendo su planeación, ejecución y financiamiento

## Inversiones de Rehabilitación

- Inversiones de realización obligatoria e inmediata por parte del Concesionario
- Deben ser ejecutadas dentro de los 12 meses a partir de la fecha de iniciación del Contrato
- Las Inversiones incluyen, entre otros:
  - ✓ Reconstrucción de taxeos entre ALFA y DELTA
  - ✓ Construcción Plataformas remotas pasajeros
  - ✓ Restauración Terminal de Pasajeros
  - ✓ Mantenimiento rezagado

## Inversiones Obligatorias

- Inversiones orientadas a cubrir incremento en demanda y al cumplimiento de los estándares especificados por la OACI y la IATA
- Inversiones que deberán ejecutarse durante la duración del Contrato de acuerdo con el comportamiento de la demanda y que incluyen, entre otros:
  - ✓ Expansión de capacidad y remodelación terminal de pasajeros



# Inversiones

## Inversiones Voluntarias

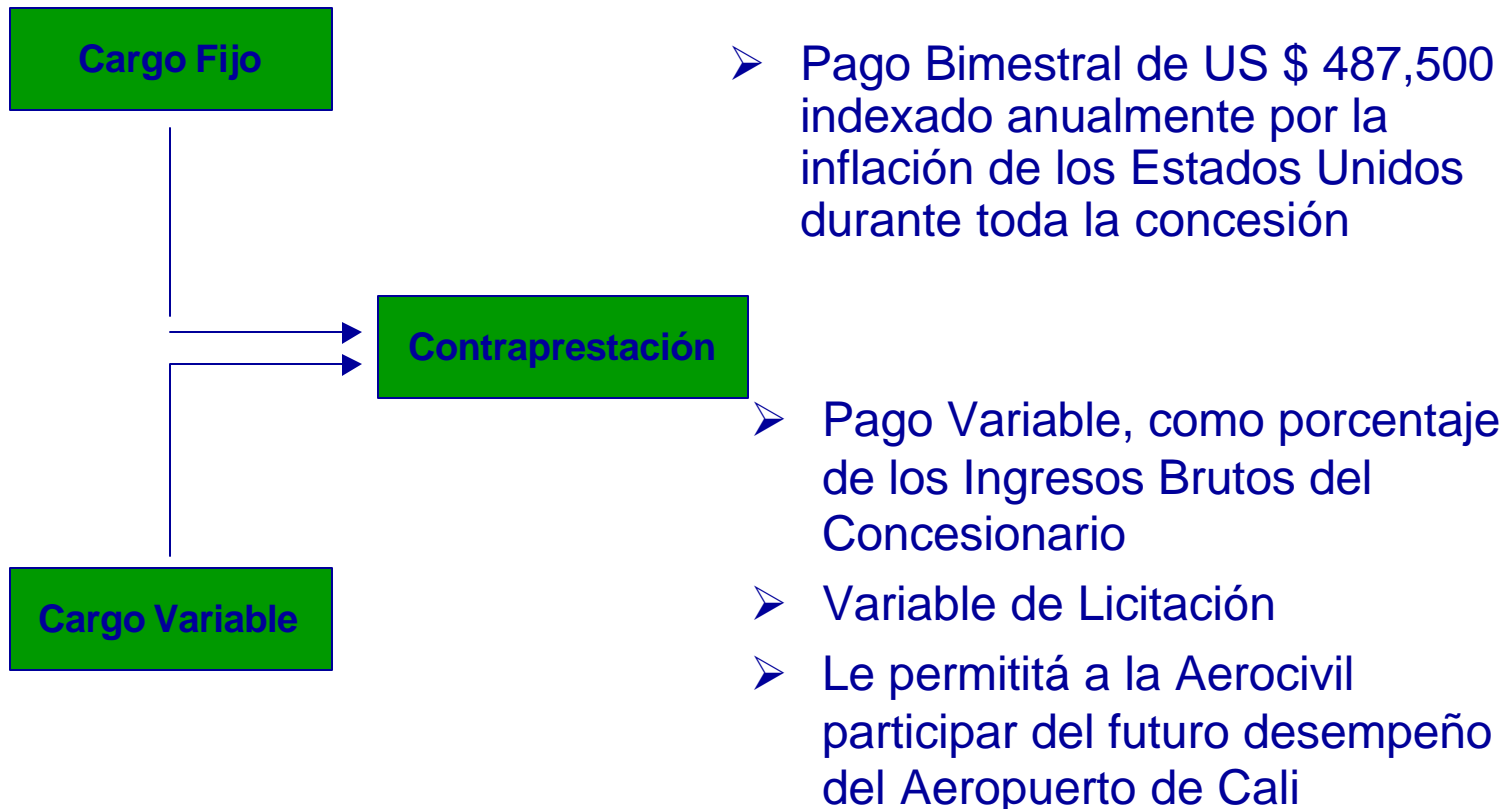
- El Concesionario podrá voluntaria y discrecionalmente llevar a cabo inversiones adicionales, si considera que tales inversiones mejoran la Explotación del Area Concesionada
- Estas inversiones no pueden alterar los estándares de servicio de obligatorio cumplimiento en el Contrato

Al término de la Concesión, todas las inversiones revertirán a la Aerocivil

# Esquema de Contraprestación



El Concesionario, como pago del título de concesión, se obliga a realizar los siguientes pagos a la Aerocivil:





# Proceso de Licitación

El proceso de Licitación está diseñado bajo criterios de absoluta transparencia y objetividad

## Acceso a Información

- Acceso a la Sala de Información, que incluye toda la información legal, financiera, técnica y comercial relevante del Aeropuerto de Cali
- Visitas al Aeropuerto de Cali y como entrevistas con funcionarios de la Aerocivil
- Procesos de preguntas y respuestas sobre los pliegos durante el periodo licitatorio

## Requisitos para la presentación de ofertas

- Requisitos formales:
  - ▣ Adquisición de Pliegos
  - ▣ Certificado de Asistencia a la visita del Aeropuerto
  - ▣ No encontrarse incurso en ninguna prohibición, inhabilidad e incompatibilidad
  - ▣ Garantía de Seriedad de la Oferta
- Requisitos Financieros: Demostración de solvencia económica
- Requisitos Técnicos: Contrato (o compromiso de Contrato) con un operador con suficiente experiencia, de acuerdo con los el Pliego de Condiciones

# Proceso de Licitación



## Criterio de Selección

- La oferta se presentara en 3 sobres:
  - Sobre 1: Prerequisitos Obligatorios
  - Sobre 2: Propuesta Técnica
  - Sobre 3: Propuesta Económica
- Se abriran primero los sobres 1 y 2 y serán evaluados sobre la base PASA / NO PASA
- A los Proponentes que hayan recibido “PASA” en los Sobres 1 y 2, se les abrirá el Sobre 3 (Propuesta Económica)
- El sobre 3 contendrá la Propuesta del Monto Variable que ofrecerá a la Aerocivil (% de Ingresos Brutos)
- El proponente Ganador será quien ofrezca el mayor porcentaje del Ingreso Bruto



# Cronograma General



## Cronograma Tentativo

Apertura de Licitación Primera Fase de Preguntas y Respuestas Segunda Fase de Preguntas y Respuestas Cierre Licitación Evaluación Sobres 1 y 2 Apertura y Evaluación Sobre 3 y Adjudicación	Octubre 22 de 1999 Noviembre 10 - 17 de 1999 Enero 18 - 24 del 2000 Febrero 29 del 2000 Marzo 1 - 15 del 2000 Marzo 27 del 2000
Firma Contrato de Concesión	Abril 27 del 2000

# *Aeropuertos de Rionegro Y Santa Fé De Bogotá*



## ***Plan Maestro :***

-  ***Jose Maria Córdoba de Rionegro: en elaboración***
-  ***El Dorado de Santa Fé de Bogotá : se adelanta el concurso de méritos para contratar la actualización del plan maestro existente.***