



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 33: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea - Política

LA ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA PARA LA ADMINISTRACIÓN, EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE AEROPUERTOS. LA EXPERIENCIA DE REPÚBLICA DOMINICANA

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

La visión del Estado Dominicano al establecer alianzas público-privadas al momento de ceder la gestión de los aeropuertos dominicanos en contratos de concesión a empresas privadas para su administración, expansión, mantenimiento y explotación, así como el establecimiento de aeropuertos de propiedad privada con autorización de funcionamiento como aeropuertos públicos bajo regulación estatal, ha permitido elevar los índices de rentabilidad sobre la inversión, mayor cantidad de infraestructura, mayor capacidad de reacción ante crecimientos de demanda, mayor índice de mantención de infraestructura, mayor calidad de servicio, alcanzar metas de protección medioambiental y menores inversiones en infraestructura aeroportuaria por parte del Estado.

Se invita a la Asamblea:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) emitir los comentarios que se consideren pertinentes sobre el contenido de la nota de estudio; y
- c) evaluar la importancia de contar con un Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria a partir de la recopilación y revisión de documentos técnicos y normativos de la OACI y manuales regulatorios de asociaciones internacionales, vinculadas al sector aeroportuario sobre gestión y planificación aeroportuaria, las regulaciones existentes en cada Estado respecto de Gestión Aeroportuaria.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Desarrollo económico del transporte aéreo, Seguridad de la aviación y Facilitación y Protección del medioambiente
<i>Repercusiones financieras:</i>	No han sido determinados.
<i>Referencias:</i>	No se aplica.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

1.1.1 República Dominicana, por su condición insular, depende de la aviación como principal medio de transporte. Consciente de esto, el Estado dominicano ha establecido políticas y estrategias que le han permitido desarrollar un sistema de infraestructuras aeroportuarias y aeronáuticas seguro y confiable, mediante el debido cumplimiento con los SARPS de la OACI, combinado con las respectivas políticas e iniciativas para fomentar el turismo en la isla, lo que ha permitido aumentar el número de pasajeros que vuelan a nuestro país a razón de un 5.52% promedio de crecimiento anual durante los últimos 20 años y su consiguiente gran impacto en la economía del país.

1.1.2 Esto se ha logrado con la visión de Estado de potenciar el desarrollo del transporte aéreo, y de los servicios e infraestructuras aeronáuticas y aeroportuarias, mediante la incursión de alianzas estratégicas conjuntas público-privadas, cediendo el control de la administración, explotación y mantenimiento de sus principales aeropuertos al sector privado, siempre bajo la regulación estatal.

2 ANÁLISIS

2.1 LAS INSTITUCIONES REGULADORAS

2.1.1 Parte de este logro radica en la definición y separación de funciones entre instituciones autónomas para cada grupo de actividades con objetivos y medidas entre las que figura la definición de políticas de transporte aéreo, regulaciones técnicas y económicas de la aviación civil, control de tráfico aéreo, investigación de accidentes, seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, y supervisión de la gestión aeroportuaria.

2.1.2 Cada institución gubernamental reguladora del sistema tiene su propio rol y mediante el apoyo de las legislaciones correspondientes, disposiciones administrativas y ordenanzas institucionales, ha creado un marco equitativo donde cada institución cumple su rol asignado, no interfiere con las funciones de otras, a la vez de complementarse. El establecimiento de Órganos gubernamentales colegiados que regulan las políticas aeroportuarias y de aviación civil, así como los esquemas de gestión establecidos, han permitido un crecimiento organizado del sistema, un ordenamiento jurídico fuerte y un control sostenido.

2.1.3 Estos órganos son:

- a) La Comisión Aeroportuaria, ente regulador de todo el sistema aeroportuario nacional, cuyo órgano ejecutor, el Departamento Aeroportuario, supervisa y da seguimiento al cumplimiento de los contratos suscritos por el Estado dominicano con los operadores aeroportuarios concesionados o privados, además de operar los aeródromos y helipuertos domésticos estatales. Este organismo colegiado traza las políticas y disposiciones administrativas aplicables en materia de operación, administración, mantenimiento y explotación económica de todos los aeropuertos comerciales en República Dominicana.
- b) La Junta de Aviación Civil, responsable de la definición de Políticas Económicas y suscripción de los Acuerdos de Servicios Aéreos y aprobación de rutas aéreas. Bajo esta se encuentra el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (CNF), a cargo de los procedimientos y la coordinación para el despacho de aeronaves, personas y mercancías a través de las formalidades requeridas en los aeropuertos internacionales, así como la Comisión de Investigación de

Accidentes de Aviación, un comité autónomo para investigar los incidentes y accidentes de aeronaves en suelo dominicano o los accidentes de aeronaves dominicanas en suelo extranjero.

- c) El Instituto Dominicano de Aviación Civil, institución encargada de Regular, certificar, vigilar y proveer servicios de navegación aérea para la actividad aeronáutica en la República Dominicana, promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación civil y asegurando la seguridad operacional. De ella depende la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas, primera institución de la República Dominicana especializada en la formación y capacitación del personal aeronáutico.
- d) El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, dependencia de la Fuerzas Armadas, encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los aeropuertos.

2.2 LA GESTIÓN AEROPORTUARIA

2.2.1 En los últimos años la tendencia a ceder el control de la administración de los aeropuertos que históricamente ejercían los Estados a través de la Autoridad de Aviación Civil, se ha ido desplazando para dar lugar a la creación de diferentes modelos de gobernanza que van desde la creación de organismos autónomos estatales, concesiones aeroportuarias parciales o totales de un aeropuerto o redes de aeropuertos, administraciones mediante alianzas públicas privadas (APP), o el surgimiento de administraciones nacidas como privada bajo el esquema de construcción de nuevos aeropuertos.

2.2.2 Desde 1978, y por más de 22 años, los aeropuertos dominicanos eran operados por el Estado dominicano a través del Departamento Aeroportuario. Sin embargo, el Estado dominicano tuvo la visión de establecer una alianza público-privado para alcanzar el desarrollo de sus infraestructuras, cediendo en algunos casos al sector privado, la gestión, administración e inversión en las infraestructuras de los aeropuertos mediante concesión o el otorgamiento de autorización para la explotación pública de un aeropuerto de propiedad privada, donde el Estado dominicano regula y supervisa estos esquemas de gestión, así como todas las actividades que se llevan a cabo en todo el sistema aeroportuario nacional.

2.2.3 La estructura formal de este tipo de participación se realizó a través de contratos creados por el Estado, en los cuales se establecieron las condiciones administrativas, económicas, técnicas y operativas de la explotación, así como la definición del rol del Estado y las responsabilidades que éste debe mantener a fin de garantizar eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios aeroportuarios de conformidad a las normas internacionales vigentes.

2.2.4 Actualmente República Dominicana cuenta con 8 aeropuertos internacionales administrados por el sector privado, 5 de ellos de propiedad estatal, mediante un contrato de concesión, y 3 de propiedad privada, con contrato que permite su uso público. Estos aeropuertos manejaron 14,488,668 pasajeros durante el año 2018.

2.2.5 Desde 1983, nuestro país cuenta con el primer aeropuerto de propiedad privada de la región, al que se le autorizó su operación como aeropuerto público bajo regulación estatal. Nos referimos al Aeropuerto Internacional de Punta Cana, actualmente el de mayor movimiento de pasajeros en el país, aportando el 54.10% de los pasajeros que viajan desde y hacia República Dominicana. Este esquema fue seguido por los aeropuertos internacionales de La Romana y Cibao.

2.2.6 En 1999 el Estado dominicano concesionó 4 de sus principales aeropuertos internacionales, proceso que ha sido enmendado y ampliado para llegar a un total de 6 aeropuertos concesionados al consorcio Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI, actualmente de propiedad de la empresa VINCI Airports, entre los que se encuentran los aeropuertos internacionales Las Américas y

Joaquín Balaguer en Santo Domingo, Gregorio Luperón en Puerto Plata, Juan Bosch y Arroyo Barril en Samaná, y María Montez en Barahona.

2.2.7 Estos operadores aeroportuarios, tanto privados como concesionados, han desarrollado a lo interno de los aeropuertos, una dinámica comercial mediante la cual se ofrecen diversos servicios logísticos y comerciales asociados a la infraestructura aeroportuaria. Consecuentemente, los beneficios netos del sistema de concesiones aeroportuarias se pueden observar en mayores índices de rentabilidad sobre la inversión, mayor cantidad de infraestructura, mayor capacidad de reacción ante crecimientos de demanda, mayor índice de mantención de infraestructura, mayor calidad de servicio, y menores inversiones en infraestructura aeroportuaria por parte del Estado (además de la continuidad de propiedad en manos del Estado), lo cual ha permitido mayores niveles de rentabilidad, tanto para los operadores como para el Estado mismo.

2.3 BENEFICIOS DE LA ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA

2.3.1 La experiencia dominicana con este esquema de alianza público-privada ha reportado importantes beneficios al Estado, entre otros, en materia de infraestructura, servicios, aplicación normativa y empleo, a la vez de permitir una rápida solución a problemas de carencia y obsolescencia de infraestructura y de calidad de servicio, lo que requirió fuertes inversiones que el Estado no estaba en condiciones de financiar siendo coherente con la proyección del crecimiento de la demanda del transporte aéreo.

2.3.2 La entrada del sector privado a la gestión aeroportuaria dominicana ha permitido lograr una razonable rentabilidad con una perspectiva comercial del negocio aeroportuario; brindando, además, el mejor equilibrio entre facilitación y seguridad a sus usuarios ofreciendo comodidad y diversos servicios a todos ellos.

2.3.3 Esto se ha logrado por que la Comisión Aeroportuaria ha hecho valer las cláusulas acordadas en el contrato y adoptado sus decisiones con criterios técnicos, transparentes y predecibles, reservándose el derecho de implementar las medidas pertinentes para el seguimiento y control del contrato de concesión en todos los aspectos, a través de procedimientos auditables, velando por los derechos de los usuarios, monitoreado la experiencia del pasajero y procurando que los servicios y facilidades que se ofrecen cumplan con todos los requisitos de calidad, seguridad y protección al medio ambiente establecidos para el desarrollo armónico del sector.

2.3.4 En adición a esto, el Estado ha velado por el cumplimiento de las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago aplicables a los servicios públicos en los aeropuertos, así como de las normas nacionales, sin perjuicio de lo que establecen los contratos de concesión y administración, permitiéndole garantizar una mejora en la eficiencia con que se proveen los servicios en ese aeropuerto, tanto los aeronáuticos como los no aeronáuticos, según sus responsabilidades contractuales. Actualmente República Dominicana cuenta con 5 aeropuertos certificados de conformidad con los requisitos establecidos por la OACI, convirtiéndose así en el primer país de la región en honrar la Declaración de Puerto España, suscrito en el 2014 en Trinidad y Tobago con más del 60% de sus aeropuertos internacionales certificados (la meta era de 48% para el año 2016).

2.3.5 En todo momento, el Estado dominicano mantiene los servicios aeronáuticos a fin de garantizar la calidad de los servicios prestados, y el cual se ha mantenido actualizado gracias a los ingresos generados y que son reinvertidos a través del Instituto Dominicano de Aviación Civil, permitiendo alcanzar a República Dominicana las Metas del Plan Global de seguridad operacional (GASP), clasificando 4 de 21 en la región de América del Norte, América Central y el Caribe (NACC) al

obtener una implementación efectiva de un 91.32% como resultado de la auditoría bajo el Programa Universal de Auditoría de Supervisión de la Seguridad (USOAP) (el promedio mundial es del 66.32%). Por su parte, la Comisión Aeroportuaria y el Departamento Aeroportuario reinvierten los ingresos generados en la mejora de los aeródromos y helipuertos bajo su responsabilidad y en apoyo a otras instituciones del sector que requieran fondos para mejorar sus funciones en los aeropuertos.

2.3.6 A nivel de seguridad aeroportuaria, la República Dominicana ha alcanzado los mejores niveles en materia de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, tras obtener un 96.98% de puntuación en la auditoría (USAP) realizada por la OACI, convirtiéndose en el segundo país del Caribe en alcanzar los requerimientos establecidos por la entidad.

2.3.7 En referencia a la protección al medioambiente, los aeropuertos reinvierten los recursos en medidas de mitigación, logrando a la fecha que nuestro país cuente con los 6 aeropuertos concesionados certificados en el Nivel 1 “Mapping” y un aeropuerto privado en el Nivel 2 “Reducción” del Programa de Acreditación de Huella de Carbono - Airport Carbon Accreditation (ACA) del Consejo Internacional de Aeropuerto (ACI).

3 CONCLUSIÓN

3.1 Podemos decir que este esquema de gestión ha permitido al Estado dominicano obtener los beneficios adecuados para poder expandir los servicios aeroportuarios y atender la creciente demanda, asumiendo, tanto el operador como el Estado, los riesgos y las responsabilidades que a cada uno le compete en el desarrollo de los proyectos aeroportuarios, a la vez de garantizar que los ingresos generados por la industria aerocomercial y aeroportuaria que recibe, sean reinvertidos en el mismo sector, a fin de hacer sostenible su desarrollo con las inversiones y costos de la misma. De esta manera, el Estado puede destinar su presupuesto general para atender las necesidades básicas de salud, educación y seguridad ciudadana sin destinar fondos al sector aeroportuario y de la aviación civil.