

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/7)

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 - 03 julio de 2002)

(Preparada por la Secretaría)

Asunto 1: **Nuevo escenario regional en el transporte aéreo y privatización de aeropuertos**

Resumen

Esta nota de estudio pone a consideración de las autoridades aeronáuticas de aviación civil de la Región Sudamericana el trabajo desarrollado por la Oficina Regional en materia de flexibilización del transporte aéreo y la privatización de aeropuertos; y sugiere acciones para continuar con la labor en el futuro.

Referencias:

- Informe Reunión RAAC 6
- Informe del Coloquio OACI/CLAC/BID/IATA/AITAL “Nuevo escenario del transporte aéreo en América Latina
- Informe de la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno
- Informes de las reuniones de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina
- Informes de las reuniones del Comité de alto nivel Post-Coloquio
- Informe de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSConf2000)

1. **Antecedentes**

1.1 Con motivo de la sexta reunión de autoridades aeronáuticas de la región SAM (RAAC/6) realizada en la ciudad de Panamá, entre el 18 y 20 de agosto de 1999, al tratar la cuestión 1 del orden del día, relativa a la privatización y su impacto en la seguridad de la aviación civil internacional, las autoridades presentes, en lo relacionado a la concesión de aeropuerto, concluyeron instar a los Estados a que:

- a) los procesos de concesión de aeropuertos sean llevados a cabo separadamente de los procesos de privatización de empresas de diferente índole; y
- b) se incluya en las comisiones de concesiones de aeropuertos a la autoridad aeronáutica nacional.

1.2 De igual manera, en lo que tiene que ver con la supervisión aeroportuaria, se acordó que los Estados de la Región SAM, con la finalidad de controlar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados contenidos en los anexos al Convenio de Chicago, por parte de los aeropuertos administrados por el sector privado, establezcan a la brevedad mecanismos apropiados con amplias atribuciones de supervisión aeroportuaria.

1.3 Asimismo, en lo referente a acciones a ser adoptadas por la OACI respecto a los procesos de privatización aeroportuaria, las autoridades de aviación civil de la región sudamericana otorgaron su más amplio respaldo al Secretario General para, que en el más breve plazo posible, la OACI adopte las siguientes medidas.

- a) la necesidad de establecer un lenguaje común respecto al significado de la terminología que esta siendo utilizada en estos procesos por los Estados;
- b) adopción de acciones tendentes a concientizar a las autoridades económicas/financieras, tanto nacionales como de organismos internacionales que tienen relación con estos procesos;
- c) proponer material guía para que los Estados incluyan en sus pliegos de licitación, el nivel de entrenamiento requerido por los profesionales que sean designados como administradores o gerentes de aeropuertos.
- d) establecer directrices y mecanismos de apoyo a los Estados para llevar a cabo los procesos de privatizaciones y/o corregir distorsiones que puedan tener los procesos ya finalizados; y
- e) establecer un comité, con participación de los Estados, IATA y ACI, para estudiar la problemática de las privatizaciones aeroportuarias y proponer medidas acorde a lo descrito en los párrafos anteriores.

1.4 De igual manera, en esa oportunidad se acordó que la oficina regional de la OACI recopile información completa acerca de los diferentes procesos de privatización o concesión desarrollados en los Estados de la Región, con el objeto de difundir sus experiencias.

1.5 Las conclusiones citadas anteriormente se han cumplido por el trabajo desarrollado por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en coordinación con la Oficina Regional de México y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). La globalización económica, la integración del comercio, el desarrollo subregional de los procesos de integración y la proyección de alcanzar acuerdos de libre comercio a nivel regional, han obligado a que se desarrollen foros regionales CAR/SAM en los que se coordinan y concilian posiciones para caminar hacia una flexibilización de manera ordenada y eficiente en materia de transporte aéreo.

2. **Procesos de integración comercial en las Américas**

2.1 Es importante destacar como la relación del comercio con el transporte aéreo en la última década se ha ido armonizando. Esto se puede observar a simple vista con el desarrollo del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA), de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), del Mercado Común Centro Americano (MCCA), del Mercado Común del Cono Sur (MERCOSUR) y del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), ya que, paralelamente, en materia de transporte aéreo, las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico continúan en acuerdos impulsados por autoridades aeronáuticas y de comercio, como es el caso del Acuerdo de Fortaleza, las Decisiones de la CAN, y trabajo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC). Todos ellos, con el objetivo de armonizar políticas para flexibilizar el otorgamiento de derechos de tráfico, el acceso a los mercados y facilitar la fluidez del transporte aéreo.

2.2 La Oficina Regional Sudamericana de la OACI ha debido también impulsar este tipo de procesos desempeñando un rol de armonización y coordinación que permita el amalgamamiento de políticas y el desarrollo del transporte aéreo, de tal forma que satisfaga los intereses, no sólo de los países desarrollados, sino principalmente salvaguardando el interés de los países de menor desarrollo.

3. **Nuevo escenario del transporte aéreo**

3.1 Con los antecedentes expuestos y con la implementación de políticas económicas de mayor apertura por parte de los Estados de la región y, dentro de los esquemas de modernización en la gestión político-económica de los Gobiernos, durante la última década aparecieron en el mercado aeronáutico nuevos actores y, ya no sólo se debía tomar en cuenta a las autoridades aeronáuticas y a las líneas aéreas como referentes de esta actividad, sino también considerar en el nuevo escenario la participación de los operadores de aeropuertos y los entes reguladores.

3.2 Visto de esta forma, el trabajo que desarrollen los organismos especializados en materia de aviación de aquí para adelante, deberá tomar muy en cuenta la opinión de todos cuantos intervengan en la actividad, sin descuidar y dándole mayor énfasis a la participación del consumidor, entiéndase como tal, no sólo al usuario del transporte aéreo, sino también al de los aeropuertos. Estos últimos, por sus nuevas características comerciales han debido realizar cambios en su esquema original, pues el aeropuerto ya no sólo constituye un punto de entrada y salida de aeronaves, sino un centro de comercio en el que confluyen, no sólo los pasajeros y los responsables de la carga, sino el público en general.

3.3 En este nuevo contexto, por primera vez se juntaron varios organismos internacionales (OACI, la CLAC, el BID, IATA y AITAL) para convocar a un Coloquio denominado “Nuevo escenario del Transporte Aéreo en América Latina”(Salvador, Bahía, Brasil, 27 y 28 de agosto de 2001) en el que se reunieron todos los actores y se puso sobre la mesa de discusión temas referidos a la visión de cada uno de ellos sobre los procesos de flexibilización y privatización de aeropuertos en América Latina, programas de financiamiento, la situación de la industria y el rol de los organismos internacionales especializados. Este evento, en cuya organización y desarrollo tuvo importante participación la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, fue muy productivo y permitió identificar los problemas que aquejaban a la región y buscar alternativas para resolverlos en el menor tiempo posible.

3.4 Los principales problemas identificados apuntaban a la falta de coordinación entre los actores, la poca transparencia en el cálculo de los costos de los servicios, la superposición de reglamentación y funciones, el exceso de cargas tributarias, el desvío de los recursos de la actividad y la necesidad de que todos los organismos involucrados cuenten con el apoyo de las organizaciones especializadas y se los incorpore a sus respectivos programas de trabajo. Para impulsar la solución a los problemas señalados se constituyó un Comité al más alto nivel con la participación de siete autoridades aeronáuticas, cinco líneas aéreas, tres representantes de los operadores de aeropuerto, dos de los entes reguladores y la participación activa de la OACI, la CLAC, IATA y AITAL.

4. Nuevo rumbo

4.1 Después de los lamentables acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y del impacto causado a la aviación civil internacional, en el marco de la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de Iberoamérica, realizada en la ciudad de Lima, entre el 23 y 24 de noviembre de 2001, los Presidentes, al reafirmar su voluntad de fortalecer la convergencia política, acordaron un conjunto de mandatos, entre los que se destaca, uno referente al transporte aéreo que textualmente expresa:

“Reconociendo que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de nuestras naciones, expresamos nuestra preocupación por las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre de 2001, están ocasionando en nuestra industria aérea, lo cual puede generar graves consecuencias económicas y sociales. Registramos con complacencia la invitación formulada por el gobierno de Colombia a las autoridades iberoamericanas responsables del transporte aéreo y aviación civil para que se reúnan con el propósito de hacer un diagnóstico. Instruimos a nuestros Ministros de Transporte y autoridades responsables de la Aviación Civil, para que se reúnan en un plazo no mayor de treinta días, con el propósito de tratar el tema y establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable.”

4.2 En cumplimiento a este mandato, el 13 de diciembre de 2001, en la ciudad de Bogotá, Colombia, se llevó a cabo la Primera Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con el objeto de analizar el sector para hacer un diagnóstico y establecer mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea latinoamericana competitiva y estable.

4.3 En dicha Reunión, entre otras cosas, se acordó que los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas se comprometían a hacer todos los esfuerzos necesarios para cumplir con el mandato de los Jefes de Estado, implementando políticas y medidas factibles y asumiendo un liderazgo activo frente a otros estamentos gubernamentales.

4.4 De igual manera, reiteraron su compromiso de generar e implementar medidas para equilibrar las condiciones de competencia y establecer bases sólidas y adecuadas para el desarrollo de la industria de la región. Para apoyar esta labor, los Ministros acordaron apoyarse en el trabajo del Comité de alto nivel Post-Coloquio señalado anteriormente.

4.5 Por otro lado, los Ministros reconocieron que este Grupo deberá sugerir mecanismos para implementar las soluciones propuestas, para lo que deberán tener en cuenta las experiencias y trabajos desarrollados por diversos organismos y gobiernos del área.

4.6 Posterior a la Reunión de Ministros, el día 14 de diciembre, se llevó a cabo la primera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio, en la que se analizaron las tareas encargadas por el Coloquio, conjuntamente con los planteamientos y sugerencias sobre los temas discutidos en la Primera reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, esto con el propósito de vincular y armonizar las actividades que debería desarrollar el Comité a partir de ese momento.

4.7 El día 13 de marzo de 2002, se llevó a cabo en la ciudad de Asunción, Paraguay, la segunda reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio y, como producto del trabajo realizado hasta esa fecha, se encargó a la Secretaría que presente a consideración de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, en su próxima reunión varias conclusiones, las mismas que fueron discutidas en la Segunda Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, que se llevó a efecto el día 2 de abril de 2002, en la ciudad de Santiago, Chile, en el marco de la FIDAE; reunión en la cual, los Ministros acuerdan exhortar a los Gobiernos de los Estados latinoamericanos que adopten las medidas que se detallan en el **Adjunto 1**.

4.8 De igual forma, encarga al Comité de alto nivel Post-Coloquio que continúe con su trabajo en el estudio de tareas pendientes relacionadas al desarrollo de una guía metodológica para el cálculo de costos de los servicios aeroportuarios, la evaluación del problema del precio de combustible y la elaboración de una guía de orientación como modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias. De igual manera, se encarga al Comité el seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones acordadas por los Ministros, se acuerda además que, en el marco de la CLAC, se desarrolle el Foro Permanente de Ministros.

4.9 Como se puede apreciar, el trabajo desarrollado por la Oficina Regional de la OACI, en coordinación con la CLAC, en esta materia ha sido intenso. Los pasos que se han dado para fortalecer el transporte aéreo regional y la coordinación que debe existir entre los diferentes actores en este nuevo escenario han sido fructíferos. No se puede desconocer que la OACI, como organismo especializado en materia de aviación civil, debe enfocar su tarea, en este nuevo escenario a robustecer la interrelación de las políticas económicas con los aspectos técnicos, impulsando decisiones políticas que satisfagan el interés de los consumidores y tengan como objetivo permanente la seguridad de este modo de transporte.

5. **Privatización de aeropuertos**

5.1 Como se expresó anteriormente, la globalización económica, la limitación financiera de los Estados y la necesidad de generar recursos, devino en un acelerado proceso de privatización de aeropuertos en la región, a tal punto que, con datos correspondientes al año 2001, se podría decir que en la región latinoamericana se han privatizado alrededor de 140 aeropuertos, o mejor dicho, se han concesionado especialmente las áreas comerciales de los aeropuertos. Para ilustrar esta realidad se acompaña una tabla (**Adjunto 2**), en la que se puede observar los aeropuertos que han sido parte del proceso, las áreas entregadas, las autoridades y/o operadores, la adjudicación de ingresos y egresos, y el régimen de adjudicación aplicable.

5.2 Con el objeto de discutir en un foro amplio, en el mes de junio del año 2000, la OACI convocó a una Conferencia mundial sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y, entre otras conclusiones, cabe destacar la recomendación de que los Estados exploren la posibilidad de establecer entidades autónomas para explotar los aeropuertos y servicios de navegación aérea cuando esto sirva mejor a los intereses de los proveedores y los usuarios. Se debe aclarar que el término “autonomía” puede aplicarse tanto a empresas del Estado, empresas mixtas o empresas privadas.

5.3 Otra recomendación importante es aquella que se refiere a que los Estados, al estudiar la comercialización o la privatización de servicios de aeropuertos y de proveedores de servicios de navegación aérea, deben tener presente que, incumbe al Estado la responsabilidad definitiva de la seguridad operacional, la protección y, considerando el carácter monopólico de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, la vigilancia de los aspectos económicos de sus operaciones. Se reconoce además, que en el contexto de las orientaciones a los Estados que deseen comercializar los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, debería abordarse los conceptos de sistemas y redes de aeropuertos, asunto que es más usual en nuestra región.

5.4 Otro tema de suma importancia, tanto en los servicios de aeropuertos como en los de navegación aérea, es la supervisión y la productividad estableciendo parámetros adecuados de actuación; motivo por el cual, la Conferencia también recomendó que los Estados, a su opinión, alienten a sus aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea a elaborar y recopilar datos sobre la actuación en el suministro de los servicios en aspectos relativos a seguridad, demoras, previsibilidad, flexibilidad, eficiencia, disponibilidad, acceso, medio ambiente y costo del servicio. Estos parámetros deberían permitir la evaluación para mejorar la calidad de los servicios, respaldar decisiones de inversión, realizar consultas con los usuarios en busca de entendimiento y consenso, y mantener sistemas de costos lo suficientemente transparentes para los proveedores y los usuarios.

5.5 Para completar la labor en materia de gestión y administración de los aeropuertos, la OACI viene, por encargo de la Conferencia, trabajando en la actualización de los Manuales de aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, para ponerlos a tono con la realidad, lo que bien se podría entender como la promulgación de directrices para enfrentar el nuevo escenario del transporte aéreo a nivel mundial.

6. **Conclusión**

6.1 Las conclusiones alcanzadas en la anterior Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la región SAM (RAAC/6), a las que nos referimos en la primera parte de esta nota, se han cumplido y es necesario que en este nuevo escenario del transporte aéreo, los Estados adopten las medidas pertinentes para impulsar:

- a) la cooperación intersubregional en materia de transporte aéreo, propugnando la integración de los Acuerdos de Fortaleza y de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), con el objetivo de alcanzar un acuerdo de flexibilización regional sudamericano;

- b) la coordinación interna y externa de los organismos que representan a los nuevos actores (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y líneas aéreas);
- c) el establecimiento de estrategias nacionales para la aplicación de los acuerdos adoptados por los Ministros;
- d) el apoyo al foro de ministros del subsector transporte aéreo en el marco regional como un mecanismo de fortalecimiento del transporte aéreo regional;
- c) la coordinación entre los organismos especializados y las nuevas iniciativas que puedan surgir, con el fin de continuar apoyando la cooperación internacional, evitando la duplicación de esfuerzos; y,
- d) la armonización de normas y regulaciones en aspectos económicos del transporte aéreo, prestando especial atención al desarrollo de los sistemas CNS/ATM y los consiguientes servicios y facilidades multinacionales.

6. **Acción sugerida**

6.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información suministrada en esta nota de estudio y adoptar las medidas sugeridas en el párrafo 6.1.

**II REUNIÓN DE MINISTROS DE TRANSPORTE Y AUTORIDADES
AERONÁUTICAS DE AMÉRICA LATINA**

(Santiago, Chile, 2 de abril de 2002)

Los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina acordaron exhortar a los Gobiernos de los Estados latinoamericanos que adopten las medidas necesarias para:

1. Establecer normas y/o revisar las existentes, con el propósito de desarrollar procedimientos de fijación y revisión tarifaria, considerando los órganos competentes (organismos reguladores o de similar naturaleza), plazos, requisitos de aprobación e instancias de participación de los usuarios de los aeropuertos, tanto en la selección de la metodología tarifaria que se aplique como en la fijación de los niveles a aprobarse.

Las normas señaladas deberían incluir audiencias públicas obligatorias con el fin de sustentar las propuestas tarifarias y fundamentar la aceptación o rechazo de las observaciones planteadas por los usuarios respecto a las tarifas propuestas.

2. Crear Comités Consultivos de usuarios de aeropuertos tomando en consideración las siguientes funciones:
 - Recibir y presentar ante el organismo competente las consultas de los usuarios de infraestructura aeroportuaria con relación a las políticas y normas de dicho organismo.
 - Conocer y opinar acerca de los planes de supervisión del organismo competente para las actividades del operador de aeropuertos.
 - Poner en conocimiento del organismo competente los requerimientos de los usuarios relativos a la prestación de los servicios aeroportuarios.
 - Proponer líneas de acción que se consideren convenientes para mejorar la calidad en la prestación de los servicios en el ámbito de competencia del organismo.
 - Los referidos Comités deberían estar integrados por usuarios que acrediten representatividad en la prestación de los servicios y los mercados en que actúan.

3. Definir las reglas y procedimientos básicos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para fines comerciales, de conformidad a las obligaciones adquiridas por el operador de aeropuerto.
4. Revisar las normas, leyes y/o reglamentos de las autoridades aeronáuticas y entes reguladores, con el propósito de evitar la superposición de funciones, buscando medidas correctivas apropiadas.
5. Considerar la participación de todos los actores involucrados en los procesos de privatización o concesión de servicios aeroportuarios, entendiéndose, autoridad aeronáutica, ente regulador, operador de aeropuerto y líneas aéreas; de tal forma que queden claramente delimitadas las responsabilidades, evitando la duplicación de esfuerzos y manteniendo las facultades de fiscalización y control en manos de la autoridad aeronáutica.
6. Revisar las cargas tributarias que afectan la industria de la aviación civil, evaluando la viabilidad de adoptar el criterio de gravar únicamente la obtención de utilidades producto de la gestión de las líneas aéreas.
7. Ratificar lo antes posible, en caso aún no lo hayan hecho, el “Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil” y el “Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico” suscritos en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, el 16 de noviembre de 2001.
8. Ratificar lo antes posible, en caso aún no lo hayan hecho, el Acuerdo Anexo 4 a la OMC sobre el comercio de aeronaves civiles, lo que permitiría la eliminación de derechos de importación respecto a las aeronaves civiles, así como partes, piezas, incluidos simuladores de vuelo.
9. Encargar a las autoridades de aviación civil que participen en el Comité Jurídico de la OACI y que tomen en cuenta las preocupaciones de las aerolíneas de la región cuando se revise y elabore el nuevo Convenio relativo a la responsabilidad civil sobre a daños a terceros en la superficie.
10. Considerar la eliminación de la doble tributación de las empresas aéreas de la región cuando se suscriban tratados bilaterales o multilaterales, en concordancia con las recomendaciones de la OACI y de la CLAC.
11. Aliviar, como medida temporal, el flujo de caja de las aerolíneas, congelando las tasas y derechos aeroportuarios para superar las graves consecuencias derivadas de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.

12. Que las autoridades económicas y políticas tomen en consideración la necesidad de que los ingresos que se generan por los servicios de navegación aérea, protección al vuelo y aterrizajes se reinviertan en el propio sector aeronáutico, tal como lo establecen los documentos de la OACI (Doc. 8632 y Doc. 9082/6) y la Recomendación A12-2 de la CLAC.
13. Impulsar la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuerto, etc.), de tal forma que la relación oficial de éstos con los organismos especializados internacionales (OACI y CLAC) se establezca por medio de la entidad acreditada ante los mismos, tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados.
14. Adherir al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional OACI/CLAC, en caso aun no lo hayan hecho.
15. Brindar todo el apoyo a las autoridades aeronáuticas respecto a las acciones que se vienen tomando en materia de seguridad operacional.
16. Propiciar y apoyar el establecimiento de alianzas entre las líneas aéreas de la región, a efectos de abaratar costos, optimizar los servicios y armonizar la gestión comercial.
17. Que los cargos por seguridad que se asocien a la aviación civil, mantengan una relación directa con los costos, evitando cobros adicionales.
18. Evitar duplicidades innecesarias en el control de seguridad de pasajeros y carga, de tal forma que las aerolíneas no asuman cargos adicionales.

Respecto a las tareas que se detallan a continuación, la reunión acordó esperar los resultados del trabajo que viene desarrollando la OACI en materia de seguros aeronáuticos por riesgos de guerra:

1. Realizar las acciones pertinentes para gestionar créditos blandos a favor de las aerolíneas de la región, para sufragar en términos favorables los costos de los seguros de responsabilidad civil por actos de guerra y terrorismo.
2. Adoptar las medidas pertinentes para contratar amparos en beneficio de las aerolíneas y de terceros que podrían verse afectados por este tipo de siniestros.
3. Que el Estado asuma la responsabilidad civil por daños a terceros causados por eventos de guerra, amparando así la responsabilidad de las aerolíneas que ellos licencian y protegiendo a terceros que pudieran verse afectados.

PRIVATIZACIÓN Y/O CONCESIÓN DE AEROPUERTOS EN AMÉRICA LATINA

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Argentina	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión * 33 Aeropuertos (*) 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) 	* Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo del ORSNA
Aruba	* No se dispone de información					

(*) 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
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	<ul style="list-style-type: none"> * 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 					
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	<ul style="list-style-type: none"> * 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 	<ul style="list-style-type: none"> * Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de la DGAC

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
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 formula 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 * \$4.50 por pasajero transportado + la tasa de aproximación del 100% + 25% en el aterrizaje 	<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 	* 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
El Salvador	* No se dispone de información					
Guatemala	* Proceso inicial de privatización suspendido. Actualmente se está trabajando en un "proceso de modernización"					

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Guyana	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (en proceso) a definirse * 1 Aeropuerto - Cheddi Jagan Intl. 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> * Autoridad General de Aviación Civil 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Tasa aeroportuaria 	* Por definir	<ul style="list-style-type: none"> * Estado responsable de Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo
Honduras	* No se dispone de información					
Jamaica	* No se dispone de información					
México	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión * 35 Aeropuertos/4 grupos: Pacífico, Sudeste, 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
Nicaragua	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (en estudio) * 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 	<ul style="list-style-type: none"> * Dirección de Aeronáutica Civil a través de Junta Directiva de Aeropuerto

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
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 	<ul style="list-style-type: none"> * Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de la DGAC
Paraguay	* No se avisa 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 	<ul style="list-style-type: none"> * Regulación y aprobación de tasas y derechos aeroportuarios y de protección al vuelo a cargo de OSITRAN
Rep. Dom.	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión (en proceso) * 4 Aeropuertos (Santo Domingo, Puerto Plata, Barahona, 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 	* Por definir	<ul style="list-style-type: none"> * Comisión Aeroportuaria

ESTADOS	PROCESO/ AEROPUERTOS/ TIEMPO	ÁREAS ENTREGADAS	AUTORIDADES AEROPORTUARIAS	INGRESOS ADJUDICATARIO	INGRESOS ESTADOS	RÉGIMEN TARIFARIO
Surinam	<ul style="list-style-type: none"> * Concesión * 1 Aeropuerto * Tiempo: 25 años 	Todas las áreas aeroportuarias, excepto las correspondientes a navegación aérea	<ul style="list-style-type: none"> * Dirección de Aviación Civil * M.V. Suchthaven Beheer 	<ul style="list-style-type: none"> * Comerciales/no aeronáuticos * Participación/derecho de aterrizaje * Concesión sobre venta/despacho de combustible 	<ul style="list-style-type: none"> * Participación fija sobre la concesión * Impuestos sobre utilidades 	<ul style="list-style-type: none"> * Participación en aterrizajes y concesiones sujetas a aprobación del Gobierno * Tasas aeroportuarias establecidas y recaudadas por la DAC
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 	<ul style="list-style-type: none"> * 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)