

Concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado

**María Fernanda Campo
Presidenta Ejecutiva**

Bogotá, agosto 25 de 2005

Contenido

- Antecedentes e importancia del aeropuerto
- El sistema nacional aeroportuario y la región
- Necesidades de la región y alcance de la concesión
- Información y proceso de selección de la concesión
- Estructuración financiera del contrato
- Recomendaciones finales

Contenido

- **Antecedentes e importancia del aeropuerto**
- El sistema nacional aeroportuario y la región
- Necesidades de la región y alcance de la concesión
- Información y proceso de selección de la concesión
- Estructuración financiera del contrato
- Recomendaciones finales

1.1. Cronograma de la concesión

ACTIVIDAD	FECHA
Plan Maestro	2001
Contratación del estructurador	julio 19 de 2004
Publicación prepliegos	julio 15 de 2005
Resolución de apertura	agosto 22 de 2005*
Apertura de la licitación	19 de septiembre de 2005
Iniciación venta de pliegos	19 de septiembre de 2005
Cierre de la licitación	febrero 1 de 2006
Adjudicación del contrato	marzo 21 de 2006

- A la fecha no se ha expedido la resolución de apertura

1.2. Actividades del CARCE y la CCB

ACTIVIDAD	AÑO
Foro Taller sobre Plan Maestro y proceso de contratación del estructurador	2003
Documento "Observaciones y propuestas de los empresarios al Plan Maestro y al Proceso de Concesión del Aeropuerto Eldorado"	2004
Foro "Experiencias Internacionales sobre Concesiones Aeroportuarias"	
Encuesta de percepción sobre los servicios del Aeropuerto El Dorado	
Reuniones de discusión (4) sobre los prepliegos con los gremios de la región	2005
Revisión de los prepliegos de la concesión por la OACI	
Documento de la posición gremial sobre los prepliegos y el proceso de concesión	

1.3. Importancia del aeropuerto para el país y la región

- Es la principal conexión con las regiones y ciudades de Colombia y el mundo: 7.8 millones de pasajeros y 477.000 tns (2004).
- Es el primero en carga y el cuarto en pasajeros en América Latina.

Tráfico Carga					Tráfico Pasajeros				
Ran king	Ciudad	Aeropuerto	2004	2003	Ran king	Ciudad	Aeropuerto	2004	2003
1	Bogotá	Eldorado	477	463	1	Sao Paulo	Guarulhos	13,8	12,6
2	Sao Paulo	Guarulhos	450	431	2	Sao Paulo	Congonhas	13,7	12,1
3	Santiago	Arturo Merino Benitez	269	250	3	Brasilia	Juscelino Kubitscheck	10,6	7,5
4	Buenos Aires	Ezeiza	175	141	4	Bogotá	Eldorado	7,8	7,3
5	Lima	Jorge Chavez	171	160	5	Rio de Janeiro	Antonio Carlos Jobim	6,5	5
6	Sao Paulo	Viracopos	160	-	6	Caracas	Caracas	6,3	5,1
7	Quito	Mariscal Sucre	128	118	7	Santiago	Arturo Merino Benitez	6,0	5,6
8	Rio de Janeiro	Antonio Carlos Jobim	123	115	8	Buenos Aires	Aeroparque	5,5	4,6

1.3. Importancia del aeropuerto para el país y la región

- Se encuentra localizado en la región más dinámica del país, que representa la cuarta parte de la economía nacional.

DINAMICA ECONÓMICA DE COLOMBIA Y LA REGION
2000-2004

VARIABLE	COLOMBIA %	REGION %
PIB	2.9	3.8
Exportaciones	8.3	13.2
Importaciones	9.7	10.9
Inversión Extranjera	-4.5	276.0

Fuentes: DANE, Cámara de Comercio de Bogotá, Banco de la República
Promedio anual

1.3. Importancia del aeropuerto para el país y la región

- Es la principal fuente de ingresos corrientes de Aerocivil y le aporta al presupuesto nacional
 - Aerocivil: tasas aeroportuarias nacionales e internacionales, derechos aeroportuarios y contratos de explotación comercial. Excedentes anuales.
 - Presupuesto nacional: impuesto de timbre

1.4. Qué se requiere del aeropuerto para mejorar la competitividad ?

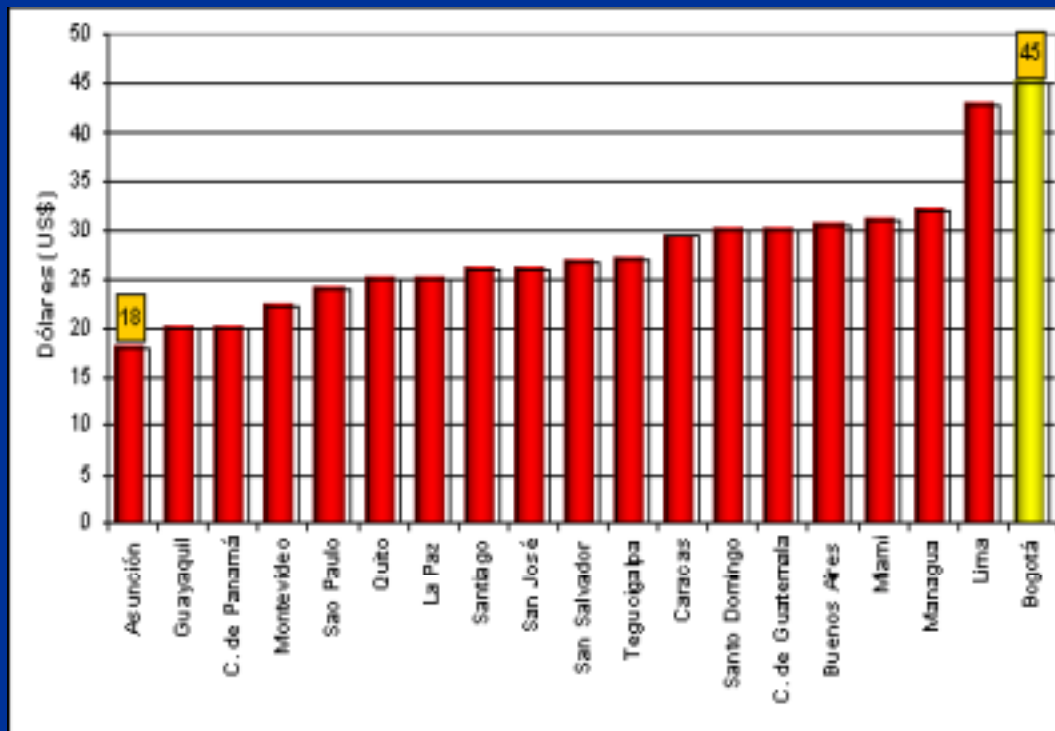
- Es estratégico para el crecimiento del comercio exterior y la competitividad de la economía regional.

Bogotá mejoró en 3 puestos su posición competitiva en América Latina: del puesto 16 al 13 (2003-2005), y para continuar mejorando se requiere frente al aeropuerto:

- Que la expansión y operación del aeropuerto se enmarque en las tendencias del desarrollo físico y económico de la región (anillo de innovación y operación aeropuerto El Dorado)

1.4. Qué se requiere del aeropuerto para mejorar la competitividad ?

2. Que las tasas aeroportuarias sean competitivas a nivel internacional

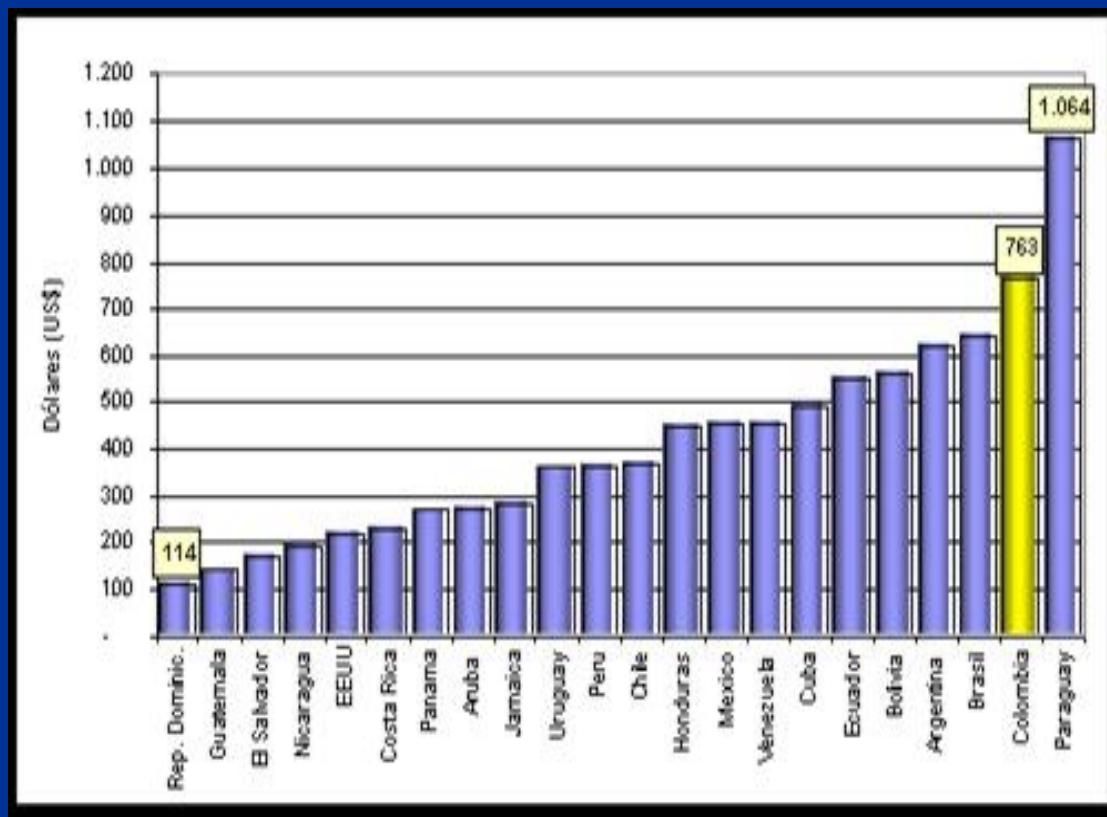


• Tasas cobradas a los pasajeros internacionales, 2003

• Fuente: Manual IATA, IATA Task Force; Cálculos: AméricaEconomía Intelligence - Dirección de Estudios e Investigaciones, CCB.

1.4. Qué se requiere del aeropuerto para mejorar la competitividad ?

3. Que los costos aeroportuarios sean competitivos



- Costos aeroportuarios, principales países de América, 2003

- Fuente: Manual IATA, IATA Task Force; Cálculos: AméricaEconomía Intelligence - Dirección de Estudios e Investigaciones, CCB.

1.4. Qué se requiere del aeropuerto para mejorar la competitividad ?

4. Que la calidad de los servicios y la seguridad cumplan estándares internacionales

		Total
Posición	Ciudad	Porcentaje
1	Santiago	30,0%
2	Miami	29,6%
3	Sao Paulo	8,8%
4	C. de México D.F.	8,7%
5	Buenos Aires	8,5%
6	Río de Janeiro	5,3%
7	Monterrey	3,7%
8	Bogotá	2,8%
9	Lima	1,9%
10	Caracas	0,9%
	Total	100,0%

• ¿Cuál de las siguientes ciudades considera que tiene el aeropuerto internacional que brinda mejores servicios?

• Fuente: AméricaEconomía Intelligence –
Cálculos: Dirección de Estudios e
Investigaciones, CCB.

Contenido

- Antecedentes e importancia del Aeropuerto
- **El sistema nacional aeroportuario y la región**
- Necesidades de la región y alcance de la concesión
- Información y proceso de selección de la concesión
- Estructuración financiera del contrato
- Recomendaciones finales

2. El sistema nacional aeroportuario y la región

- El Aeropuerto El Dorado contribuye a financiar el sistema Aeroportuario Nacional.
 - Una necesidad ineludible y una contribución de Bogotá al desarrollo del país, que debe armonizarse con las necesidades de modernización de El Dorado.
 - El aumento de las exportaciones e importaciones regionales de bienes y de pasajeros supera las proyecciones del Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado y es necesario garantizar recursos para su crecimiento.

2. El sistema nacional aeroportuario y la región

- A medida que la economía regional crezca, aumentarán los aportes de El Dorado a la Aerocivil por lo que es justo que Bogotá le solicite:
 - Mayor eficiencia en el manejo y costos de los otros aeropuertos del país.
 - Reducción de costos y tasas aeroportuarias para los usuarios de El Dorado.
 - Mayores aportes del aeropuerto al desarrollo económico y social de la ciudad.

Contenido

- Antecedentes e importancia del aeropuerto
- El sistema nacional aeroportuario y la región
- **Necesidades de la región y alcance de la concesión**
- Información y proceso de selección de la concesión
- Estructuración financiera del contrato
- Recomendaciones finales

3.1. Necesidades de la región

- El Plan Estratégico Exportador de la región gestionado por el CARCE requiere:
 - Ampliar la capacidad de carga del aeropuerto y disminuir los costos aeroportuarios para mejorar la competitividad en precio de los bienes que se venden en el exterior.
 - Disponer de instalaciones y servicios de logística dentro y cerca del aeropuerto que puedan acopiar y transformar bienes exportables como los agrícolas y agroindustriales.
 - Desarrollar un sistema vial urbano y regional que facilite el acceso de los exportadores y pasajeros al Aeropuerto (ALO y José Celestino Mutis)

3.1. Necesidades de la región

- El Plan Regional de Competitividad de la región gestionado por el CRC requiere:
 - Servicios aeroportuarios y no aeroportuarios de calidad mundial para los inversionistas y turistas nacionales e internacionales: información sobre la oferta urbana, atención al inversionista para sus trámites y conexiones, etc.
 - Desarrollar ventajas competitivas frente a otras ciudades que quieren posicionarse como el HUB aéreo de la región (Ciudad de Panamá y Caracas)

3.1. Necesidades de la región

- El Plan de Desarrollo de Bogotá y su Plan de Ordenamiento Territorial, requieren:
 - La vinculación a las redes de ciudades a través de la integración del sistema aeroportuario internacional.
 - La articulación del Plan de modernización y ampliación del Aeropuerto con el plan zonal que ordena el POT. Planeación Distrital lo está contratando.

3.2. Alcance de la concesión

El alcance de la concesión frente a las necesidades de la región es limitada por:

- Las inversiones previstas en los 15 años de concesión, por valor de US\$ 408 millones, representan menos de la mitad de lo proyectado por el Plan maestro del Aeropuerto.
- Las nuevas obras aumentarán 2.5 veces el área de terminales de pasajeros. Esta proyección parece razonable.
- El área de bodegas se ampliará 1.9 veces y según el Plan Estratégico Exportador, tendría que crecer al menos tres veces.

Por lo anterior, es necesario que se establezcan metas de eficiencia para la operación de carga, regulando el incumplimiento de las mismas.

Contenido

- Antecedentes e importancia del aeropuerto
- El sistema nacional aeroportuario y la región
- Necesidades de la región y alcance de la concesión
- **Información y proceso de selección de la concesión**
- Estructuración financiera del contrato
- Recomendaciones finales

4. Información y proceso de selección de la concesión

- El prepliego y la minuta son documentos bien elaborados, incluyen las condiciones generales, normas y procedimientos administrativos para la licitación y cubren en forma detallada la relación entre contratante y el concesionario.
- Sin embargo, las observaciones y propuestas de la comunidad empresarial se vieron limitadas porque los apéndices técnicos que deben formar parte integral del prepliego y de la minuta de contrato, no fueron publicados en la página web de la entidad. Por lo anterior la Cámara de Comercio de Bogotá y el Comité Intergremial solicitaron la ampliación del plazo para presentar observaciones.

4. Información y proceso de selección de la concesión

- El método de selección incluye requisitos de experiencia, capacidad financiera y técnica. Sobre la experiencia conviene recomendar que tanto en diseño, construcción y operación se explicita que se tenga experiencia en terminales **aéreos** de pasajeros y de carga para terminales **internacionales**.
- Es importante formalizar y hacer públicas las gestiones del estructurador en cuanto a la promoción del proyecto una vez se declare abierta la licitación.

Contenido

- Antecedentes e importancia del Aeropuerto
- El sistema nacional aeroportuario y la región
- Necesidades de la región y alcance de la concesión
- Información y proceso de selección de la concesión
- **Estructuración financiera del contrato**
- Recomendaciones finales

5. Estructuración financiera

El modelo financiero de la concesión puede resumirse así:

Plazo: 15 años

Inversión: Obras: US\$ 408 millones a desarrollarse en los 5 primeros años.
Otros: US\$ 16.4 millones

Ingresos de la concesión: Tarifas reguladas (tasas aeroportuarias, derechos: uso de puentes de abordaje, expedición de carnets, circulación de vehículos, carros de bomberos y parqueo) e ingresos no regulados (explotación comercial de espacios)

Contraprestación Aerocivil:

- US\$ 800 mil cada dos meses
- % ingresos brutos cada seis meses (a ofertar por el concesionario)

5. Estructuración financiera

El criterio definitivo de la adjudicación será el porcentaje de los ingresos totales que ofrezca el concesionario:

- Es entendible la importancia que tiene esta variable para Aerocivil. No obstante no se incentiva a los proponentes a generar ingresos no aeroportuarios que permitan un ajuste competitivo de las tarifas.
- La estructura financiera del contrato y el plazo de 15 años de la concesión, merecen ser analizados cuidadosamente una vez se conozcan los anexos técnicos, para que el esfuerzo de inversión en los primeros 5 años y las contribuciones que se deben pagar a Aerocivil desde el primer año, no representen una excesiva presión al concesionario que conduzca a revisiones del contrato o incremento de tarifas a los usuarios.

5. Estructuración financiera

- Es fundamental que Aerocivil ceda los contratos vigentes con terceros para que los ingresos no aeroportuarios sean acordes y seguros frente a las proyecciones financieras. Por esto es importante evaluar el impacto de la situación de los contratos en litigio y negar la posibilidad de que Aerocivil celebre nuevos contratos después de abierta la licitación.

Contenido

- Antecedentes e importancia del aeropuerto
- El sistema nacional aeroportuario y la región
- Necesidades de la región y alcance de la concesión
- Información y proceso de selección de la concesión
- Estructuración financiera del contrato
- **Recomendaciones finales**

6. Recomendaciones finales

- Las tarifas y los costos aeroportuarios deben tender a reducirse para que el terminal sea uno de los más competitivos de América Latina. Las sugerencias en tal sentido son:
 - Gestionar ante el Congreso la reforma que posibilite desmontar el impuesto de timbre de las tarifas aeroportuarias internacionales que equivale casi al 40 % de la misma.
 - Solicitarle a los proponentes como criterio de adjudicación ofertar un porcentaje de rebaja de tarifas y costos aeroportuarios, mediante la vinculación de negocios conexos y complementarios al aeropuerto suficientes como para hacerlo. En Santiago de Chile y en otros aeropuertos que lo han logrado, éste ha sido un estímulo que ha tenido buenos resultados.

6. Recomendaciones finales

- Es necesario que contractualmente se defina un mecanismo que obligue al concesionario a desarrollar inversiones adicionales, atendiendo el crecimiento del volumen de carga y el número de pasajeros por encima de las expectativas de la concesión (Concepto de concesión dinámica)
- Es importante que se eviten prácticas monopolísticas especialmente en carga y áreas comerciales. En este sentido conviene que la estructuración del contrato permita la mayor pluralidad y flexibilidad en los negocios aeroportuarios y no aeroportuarios.

6. Recomendaciones finales

- La coexistencia de varias concesiones que tienen que ver con la operación del Aeropuerto, como es el caso de El Dorado que tiene concesionadas las dos pistas, exige extrema claridad sobre las responsabilidades de cada concesionario y mecanismos institucionales eficaces que permitan la comunicación y acuerdos entre los concesionarios. De lo contrario, pueden presentarse situaciones ambiguas que afecten negativamente los servicios para los usuarios del Aeropuerto.

6. Recomendaciones finales

- La seguridad del Aeropuerto no obstante las concesiones, debe seguir estando bajo la dirección de Aerocivil por lo que no se recomienda que el comité de seguridad propuesto en el prepliego éste presidido por el concesionario.
- Definir indicadores de gestión y resultado para monitorear la calidad del servicio prestado y regular el incumplimiento de los mismos
- Es necesario revisar la legislación y los procesos aduaneros para mejorar la eficiencia de la operación de carga al interior del aeropuerto.

6. Recomendaciones finales

- Para garantizar que el aeropuerto El Dorado sea elemento fundamental en la estrategia de desarrollo regional se propone la creación de un comité interinstitucional permanente con la participación de la Aerocivil, el concesionario, la Gobernación, la Alcaldía y el sector privado.