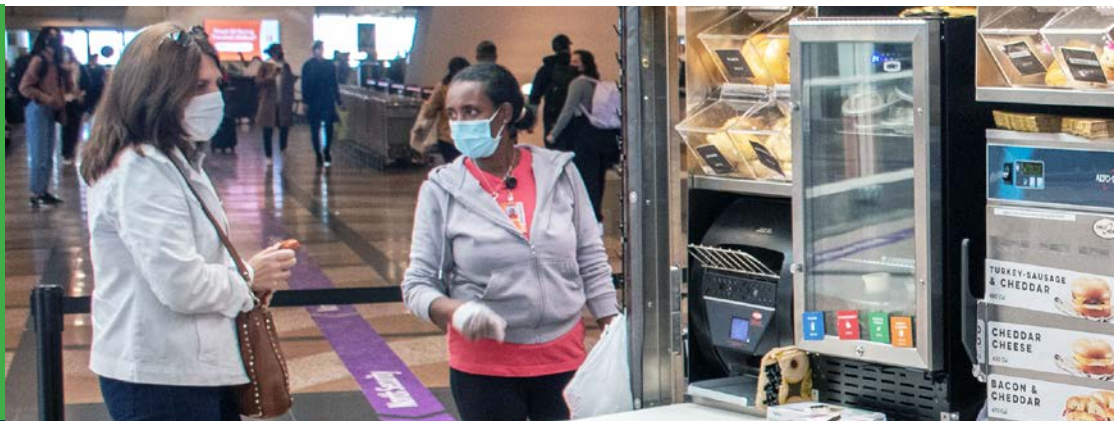


# La auditoría de un vistazo



## Administración de las Concesiones en el Aeropuerto

FEBRERO DE 2021

### **SOBRE LA AUDITORÍA** |

La Ciudad y el Condado de Denver es propietaria del Aeropuerto Internacional de Denver, que abrió sus puertas en febrero de 1995. En 2019, antes de la pandemia del COVID-19, 69 millones de pasajeros viajaron por el aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Denver es el tercer aeropuerto más transitado en los Estados Unidos y el octavo más concurrido del mundo. Por ello, los contratos de concesiones en el aeropuerto son bastante valiosos.

El programa de concesiones del aeropuerto incluye a los negocios que venden comidas y bebidas, las tiendas minoristas, las tiendas libres de impuestos y los servicios de pasajeros. El aeropuerto dispone de un espacio de más de 272,000 pies cuadrados para las concesiones y hay más de 140 lugares para los negocios de concesiones en la terminal principal y las terminales A, B y C.

## En el reporte

### **HALLAZGO: El Aeropuerto Internacional de Denver permite que algunos concesionarios eludan el proceso de selección competitivo**

- El aeropuerto deja que algunos concesionarios en su programa Concesiones de Valor Premium negocien directamente los nuevos contratos sin pasar por un concurso de licitación cuando sus contratos expiran. Esto viola una orden ejecutiva de la ciudad, que exige que todos los contratos pasen por un proceso de licitación competitivo, salvo en circunstancias especiales.
- El aeropuerto tampoco está siguiendo su propia política de concesiones. Esta señala que, “como instalación de propiedad pública, (el aeropuerto) tiene la obligación de desarrollar su programa de concesiones sobre unos cimientos basados en la equidad y la transparencia”.
- El aeropuerto puede estar perdiendo ingresos potenciales al no considerar a otros posibles concesionarios que podrían querer competir por el espacio de concesiones.
- Además, las reglas del programa Concesiones de Valor Premium son complejas y difíciles de comprender, lo que podría llevar a un trato inequitativo de los concesionarios.
- El aeropuerto pagó alrededor de \$500,000 anuales para que un proveedor externo administrara el programa de incentivos, el cual no ha demostrado que generara beneficios.
- Continuar con el programa no beneficia al aeropuerto.

### **HALLAZGO: El Aeropuerto Internacional de Denver no ha evaluado si utiliza un enfoque de contratación óptimo para su programa general de concesiones**

- Desde que abrió hace más de 25 años, el aeropuerto nunca ha revisado su enfoque de contratación con los concesionarios ni ha evaluado sus costos y beneficios.
- La combinación de concesionarios puede afectar a la rentabilidad, el servicio ofrecido al cliente y otros objetivos importantes para el aeropuerto.
- A menos que realice un análisis de costo-beneficio, el aeropuerto no puede saber si utiliza el enfoque más eficaz para cumplir sus objetivos en la contratación con concesionarios, como maximizar los ingresos, hacer el mejor uso posible

**PASE A LA SIGUIENTE PÁGINA →**

Timothy M. O'Brien, Contador Público Certificado | Auditor de Denver

Para obtener una copia de este reporte, visite [www.denverauditor.org](http://www.denverauditor.org) o llame a la Oficina del Auditor al (720) 913-5000.



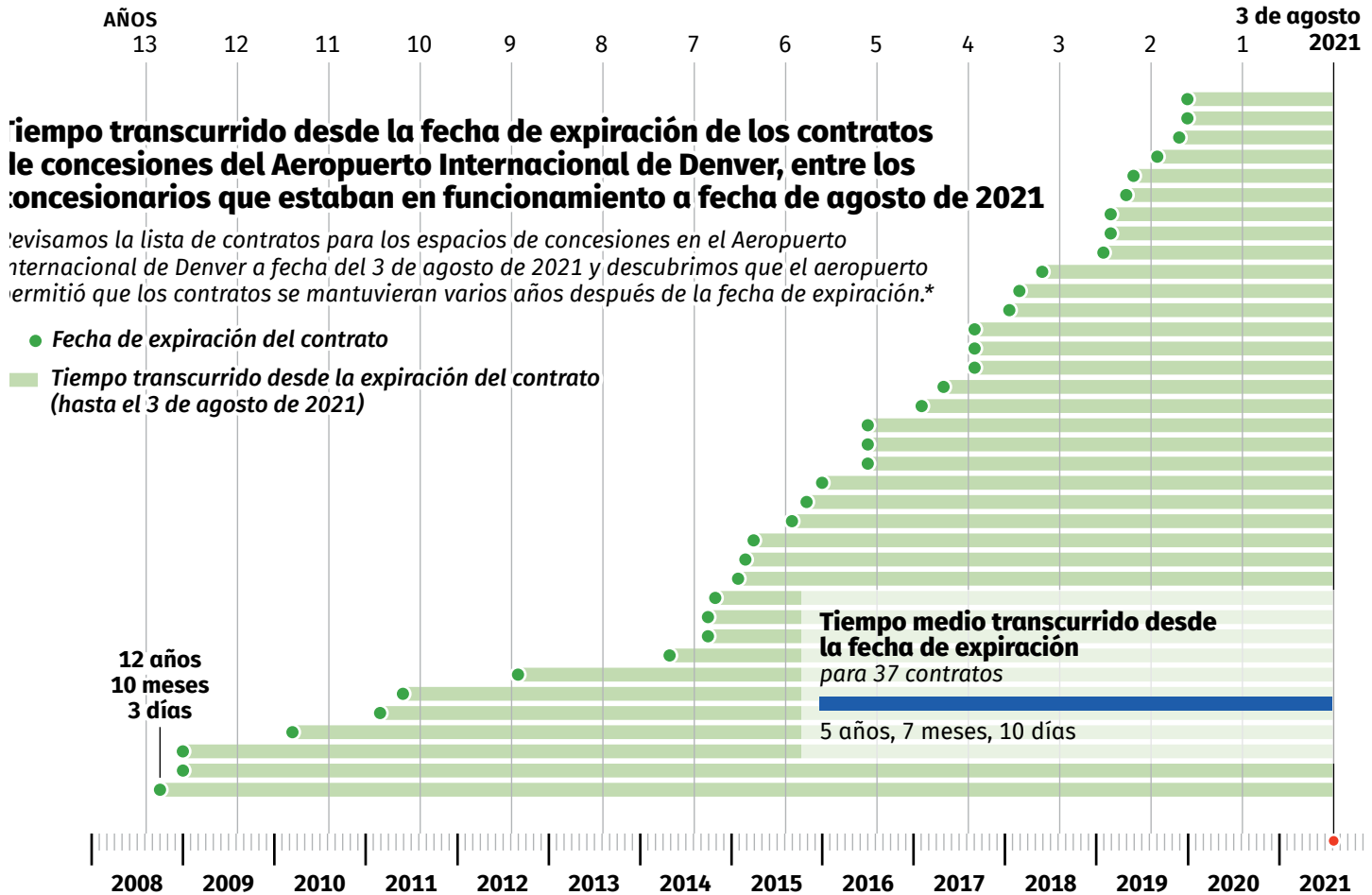
del espacio de las concesiones o maximizar las oportunidades para las pequeñas empresas que son propiedad de personas de color y mujeres.

### HALLAZGO: Algunas prácticas del aeropuerto para la contratación de concesiones son injustas

- El aeropuerto permite que algunos proveedores continúen operando mucho después de que sus contratos de concesión hayan expirado. Concretamente, permitió que transcurriera una media de cinco años desde la fecha de expiración de los contratos entre los concesionarios que operaban en agosto de 2021.
- Una orden ejecutiva de la ciudad exige que todas las agencias de la ciudad justifiquen los contratos de más de tres, cuatro o cinco años. Descubrimos que el aeropuerto cumple este requisito para los nuevos contratos, pero viola la orden ejecutiva al permitir que algunos contratos preexistentes excedan sus

términos sin una justificación razonable.

- Además, el aeropuerto no es transparente con la forma en que selecciona a los concesionarios, porque el personal destruye las hojas de puntuación individual del panel de selección una vez que se firma el contrato con el concesionario.
- Esta no es la primera vez que nuestra oficina identifica una falta de transparencia en el aeropuerto. Una auditoría de la administración de concesiones realizada en 2014 descubrió previamente que el aeropuerto estaba destruyendo las hojas de puntuación del panel de selección. Esto demuestra que sigue siendo un problema para el programa de concesiones ocho años después.
- El aeropuerto arriesga su reputación al destruir las hojas de puntuación. Al no ser transparente, corre el riesgo de parecer corrupto y de enfrentarse a posibles juicios por parte de los concesionarios.



**Note:** \*No analizamos los contratos que entraron en estado de prórroga después del 31 de diciembre de 2019, ya que el aeropuerto comenzó a permitir poco después que los contratos se prorrogaran automáticamente debido a la pandemia del COVID-19.

**Source:** Análisis de la Oficina del Auditor a partir de la lista de contratos proporcionada por el Aeropuerto Internacional de Denver.

