

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/A18-NI/09
20/10/08

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Criterios y directrices en materia de política del transporte aéreo

(Nota informativa presentada por IATA)

**ESTUDIO CONJUNTO CLAC/IATA PARA ESTIMAR LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS Y
SOCIALES DEL TRANSPORTE AÉREO EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE CLAC**

Antecedentes

1. El transporte aéreo es una industria que genera amplios beneficios económicos y sociales en el mundo, conectando a los pueblos, dando acceso a los mercados internacionales, incentivando el turismo y el comercio.
2. El día 5 de junio de 2007 el Sr. Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC, suscribió un Memorando de Entendimiento con el Sr. Giovanni Bisignani, Director General de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA, para desarrollar estudios sobre la contribución económica y social del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC.

Objetivo

3. El estudio, desarrollado por la IATA, con la asistencia de Oxford Economics presenta datos reales para demostrar los amplios beneficios económicos y sociales derivados del desarrollo de la industria del transporte aéreo en América Latina, a través de la liberalización, imposición adecuada y la provisión de infraestructura costo efectivo.

Progreso del proyecto

4. Primera fase:
 - a) En el año 2007 se desarrollaron financiados por la IATA los estudios de Bolivia, Chile, Colombia, México y Panamá, estados miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC. Los mismos una vez concluidos fueron entregados oficialmente al Presidente de la CLAC para uso público.
 - b) Durante el 73 Comité Ejecutivo de la CLAC, la IATA entregó oficialmente a la CLAC los estudios mencionados anteriormente traducidos al idioma español, de manera de facilitar su difusión en la región latinoamericana entre los hispano parlantes.
 - c) Los estudios están disponibles en los siguientes enlaces:
 - i. IATA: <http://www.iata.org/whatwedo/economics/>
 - ii. CLAC: <http://clacsec.lima.icao.int/>

5. Segunda fase:
 - a) En el 2008 se ha iniciado la segunda fase, en la cual se procederá a elaborar similares estudios al resto de los Estados miembros, una vez conseguido el financiamiento apropiado.

Reporte

6. El reporte muestra para los estados sujetos al estudio lo siguiente:
 - a) Beneficios para los pasajeros aéreos y expedidores en los últimos 5 a 10 años, desde el crecimiento en tráfico y la opción de destinos y frecuencias.
 - b) Beneficios (u otros) para las utilidades de la empresa en la cadena de valor del transporte aéreo en los últimos 5 a 10 años.
 - c) Beneficios directos a la economía a partir del trabajo y la actividad económica generada en el sector del transporte aéreo.
 - d) Beneficios indirectos a la economía a partir del trabajo y la actividad económica generada en los proveedores del sector de transporte aéreo.
 - e) Beneficios inducidos a la economía a partir del trabajo y la actividad económica generada por el gasto de los ingresos por parte de los trabajadores del sector del transporte aéreo.
 - f) Beneficios catalíticos, de productividad o “para el sector abastecimiento” a la economía a partir de la mayor conectividad con mercados de importancia económica en el exterior.

Metodología

7. Para producir los reportes se requieren los siguientes pasos:
 - a) Para cada estado, recolectar datos desde 1997 a 2007 sobre el tráfico de pasajeros y carga (base origen y destino, llegada y partida por separado), tarifas pagadas promedio, medidas de empleo, ingresos y costos para las líneas aéreas del país, aeropuertos y otros en la industria del transporte aéreo, además de los ingresos de operación (EBIT) Así mismo, los datos sobre el mismo periodo en destinos y asientos disponibles, e inversión

- en capacidad por parte de las aerolíneas, los aeropuertos y los proveedores de servicio de navegación aérea (ANSP)
- b) Usando un modelo de hoja de cálculo estimar los beneficios para los pasajeros y despachadores más las utilidades de la empresa.
 - c) Usando el Modelo Económico Mundial de Oxford (Oxford World Economic Model) estimar los beneficios directos, indirectos e inducidos para cada una de las tres economías.
 - d) Usando un modelo de hoja de cálculo, estimar los beneficios “para el sector abastecimiento” a las economías a partir de la mayor conectividad.
 - e) Reporte por escrito

Fuentes de datos

8. Los siguientes datos serán requeridos de las aerolíneas miembros de la IATA en cada uno de los estados sujetos al estudio:

- a) Número de empleados en la industria del transporte, idealmente dividiendo los trabajadores de tiempo completo y tiempo parcial, y con un desglose entre aerolíneas, aeropuertos y otros empleos.
- b) Ingresos de empresas en el sector del transporte aéreo
- c) Costo de las empresas en el sector de transporte aéreo divididas en:
 - i. Sueldos y salarios y costos de pensión (de los cuales el impuesto sobre la renta e impuestos sobre la nómina)
 - ii. Subcontratistas
 - iii. Costos de combustible
 - iv. Tarifas de aterrizaje y otras de aeropuerto
 - v. Otros costos para la compra de bienes y servicios
 - vi. Inversión de capital
 - vii. Impuestos (desglosados en IVA, impuestos corporativos, otros impuestos)
 - viii. Ingresos operativos de empresas en el sector de transporte aéreo.
- d) Movimiento de pasajeros y carga; número de pasajeros desglosados por tránsito/transferencia internacional y nacional; volumen de movimientos de carga; número de pasajeros origen y destino internacionales y nacionales, y toneladas de carga desde 1997 a 2007, trimestral o mensualmente.
- e) Flujos de turismo, gastos promedios por noche, duración promedio de la estadía, etc.
- f) Inversión en capacidad por parte de aerolíneas, aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), anualmente en los últimos 10 años.

Plazos

9. El estimado de duración para producir estos reportes es el siguiente:

- a) Recolección de datos: un mes
- b) Análisis de resultados: un mes
- c) Discusión de resultados, redacción de reporte: un mes
- d) Traducción del reporte al español: un mes

Requerimiento

10. Para continuar con los estudios en los demás Estados miembros de la CLAC se requiere promover la difusión y uso de los estudios realizados, solicitar a los Estados miembros de la CLAC la designación de una persona de enlace para facilitar la recolección de datos e información y promocionar los beneficios de los estudios para conseguir financiamiento en el ámbito local.

Medidas propuestas a la Asamblea

11. La IATA invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada.