

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/66-NI/01
24/06/04

LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Examen y aprobación de las conclusiones de la Decimotercera Reunión del
Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte
Aéreo (GEPEJTA/13) (Santiago de Chile, del 9 al 11 de marzo de 2004)**

- Compilación, actualización y difusión de información sobre tasas y derechos aeroportuarios

(Nota informativa presentada por ACI/LAC)

1. Adjunto a la presente se acompaña el estudio de cargos aeroportuarios efectuado por Airports Council Internacional – Latin America/Caribbean (ACI/LAC) que se presentó en la última reunión de GEPEJTA en Santiago de Chile, y su resumen ejecutivo (**Adjuntos 1 al 3**).

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

2. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento del estudio adjunto.

Cargos aeroportuarios de Latinoamérica y el Caribe

*Estudio de caso y comparativo con tasas aeroportuarias
de otras regiones del mundo.*

Versión 1 – 09 de marzo de 2004

Un informe de ACI – LAC

El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) es la única asociación profesional de operadores aeroportuarios. ACI – LAC representa a más de 240 aeropuertos en 38 países de la región.

Los aeropuertos miembro controlan alrededor del 90% del tráfico aerocomercial de LAC, y manejan volúmenes que les permite recibir a más de 120 millones de pasajeros al año.

Índice

Resumen ejecutivo	página 3
Objetivos	página 6
Objeto	página 6
El caso: Descripción y Metodología	página 7
Supuestos	pagina 8
Planteo de la estructura del estudio realizado	pagina 9
Resultados	página 10
Conclusiones	página 12
Consideraciones finales	página 16

Resumen ejecutivo

Antes de abocarnos de lleno al informe es necesario realizar algunas consideraciones desde la visión de los aeropuertos, relevantes a la hora de arribar a conclusiones ciertas.

- ✓ Concepción de la industria
- ✓ Rol de los aeropuertos
- ✓ Las tasas aeroportuarias en la estructura de costos de las líneas aéreas
- ✓ Subsidio de los aeropuertos a las líneas aéreas: la caja única y la doble caja

Concepción de la industria

Durante los últimos 50 años, los aeropuertos han experimentado una importante transformación. Estamos muy lejos de compartir la consideración de aeropuertos que formulara la Convención de Chicago y que sólo los define como cuestiones de Estado o servicios públicos. Esto es así porque de ser meros proveedores de infraestructura, se han convertido en empresas con mentalidad comercial muy interesadas en garantizar la inversión en materia de capacidad que les permita poder satisfacer la demanda y, en verdad, brindar un retorno razonable de sus activos en favor de quienes participan.

Las instalaciones aeroportuarias solían financiarse con los cargos que abonaban las líneas aéreas que las usaban y, en muchos casos, estos cargos se complementaron con la asistencia pública. Los principios desarrollados en el ámbito internacional y que también se especifican en los documentos adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hicieron referencia a ciertas situaciones en las que los cargos y los subsidios públicos constituían la principal fuente de ingresos, sino la única. Estos subsidios pueden prevalecer en la mayoría de los aeropuertos pequeños, en los que no pueden desarrollarse adecuadamente las actividades comerciales y para los cuales los subsidios cobran una importancia fundamental a la hora de evitar que se apliquen cargos excesivamente altos. Esto es un aspecto aun característico en la región LAC para aquellos aeropuertos o redes que no han sido concesionadas al sector privado.

En los casos en los cuales se carece de subsidios públicos, estos fueron parcialmente reemplazados por los ingresos provenientes de las actividades puramente comerciales que llevan a cabo los aeropuertos. A menudo las líneas aéreas se quejan por el precio de los cargos aeroportuarios. Irónicamente, los aeropuertos ya están subsidiando los cargos que pagan las líneas aéreas y también utilizan una parte de los ingresos que se obtienen del sector comercial, que oscila en toda la región en un rango del 17 al 40%, para cubrir la brecha que existe entre el nivel de los cargos aeroportuarios y los costos que las líneas aéreas realmente tendrían que pagar por el uso de la infraestructura mediante la aplicación de un principio real en el que el usuario es el que paga.

En verdad, en la mayoría de los casos los operadores aeroportuarios simplemente se encuentran sin posibilidades de subsistir si tienen que depender exclusivamente de los ingresos aeronáuticos regulados. Al referirse a los “éxitos márgenes” operativos que han obtenido los aeropuertos, la visión que frecuentemente expresan las líneas aéreas parece olvidar que, por un lado estos ingresos o niveles de rentabilidad no son tales, y adicionalmente, estos ingresos

no surgen de los cargos que pagan las líneas aéreas sino de las actividades comerciales minoristas que los aeropuertos han emprendido.

La capacidad empresarial de los aeropuertos para generar ingresos les permite recurrir a la misma para responder a las necesidades de altísimas inversiones y demás costos aeroportuarios y al mismo tiempo para responder al gran nivel de demandas de las líneas aéreas que, constantemente, exigen mayor capacidad y mejores instalaciones.

Rol de los aeropuertos

Los aeropuertos juegan un papel decisivo en el sector del transporte aéreo ya que actúan como empresas que caracterizan el desarrollo económico y social de las regiones a las que prestan sus servicios.

Las tasas aeroportuarias en la estructura de costos de las líneas aéreas

Ello responde a la visión de las líneas aéreas, que argumentan que los aeropuertos se benefician de manera indiscriminada de la excesiva libertad de la que gozan para fijar los cargos aeroportuarios. *De hecho*, de acuerdo con las estadísticas de la OACI, los cargos aeroportuarios que se aplican a nivel mundial sólo representan un 4% del costo operativo total de una línea aérea. Esta cifra se ha mantenido constante desde 1978. En muchas oportunidades, OACI y IATA reconocieron que los cargos aeroportuarios se han mantenido esencialmente constantes. Independientemente de ello, las líneas aéreas exigen costosas inversiones en infraestructura para poder satisfacer la mayor demanda en materia de capacidad.

El hecho de que en la mayoría de los aeropuertos los cargos aeronáuticos no permitan cubrir la totalidad de los costos forzó a los aeropuertos a subsidiar los cargos aeronáuticos usando los ingresos provenientes del sector comercial.

De manera adicional, es preciso marcar una diferencia entre los cargos aeroportuarios y las tasas aeroportuarias impuestas por las autoridades nacionales que no representan ingreso alguno para el aeropuerto, sino que son generalmente cargos que el aeropuerto generalmente recauda en nombre del Tesoro nacional.

Subsidio de los aeropuertos a las líneas aéreas: la caja única y la doble caja

Por consiguiente y debido a la evolución que ha experimentado la gestión aeroportuaria, es importante que se brinde el mayor respaldo posible a un enfoque que adopte la modalidad de 'caja doble o dual till' en la que puedan separarse los ingresos aeronáuticos de los meramente comerciales como opuesto a una modalidad de 'caja única o single till' en la que se combinen todos los ingresos.

En la actualidad, un aeropuerto típico obtiene buena parte de sus ingresos de las fuentes no aeronáuticas. Este sector comprende el aspecto comercial de las actividades de un aeropuerto,

en el que se apoya para obtener utilidades que le permitan financiar las futuras inversiones en infraestructura.

Contrario a la visión que frecuentemente expresa la industria de la aviación en lo que respecta a que los ingresos obtenidos de los cargos aeroportuarios son extremadamente altos y no reflejan de manera adecuada el costo real del uso de la infraestructura aeroportuaria, los operadores aeroportuarios no pueden sobrevivir si confían únicamente en los ingresos aeronáuticos para mantener su empresa en pie.

Los aeropuertos ya están subsidiando los cargos aeroportuarios que pagan las líneas aéreas y, además, utilizan una parte de sus ingresos netamente comerciales ya que los ingresos que obtienen de las actividades aeronáuticas no alcanzan para cubrir los costos en los que deben incurrir para prestar estos servicios.

Como resultado, los aeropuertos se ven frente a un factor disuasivo que los desalienta a incrementar al máximo su eficiencia o invertir en actividades comerciales, ya que deben utilizar sus utilidades para darle subsidios cruzados a terceros.

La interpretación de IATA y ACI ratifican el principio que establece que “el usuario es quien paga”, allana el camino hacia la asignación de costos más adecuada para la nueva función que han adoptado los aeropuertos y que los convierte en entidades con una orientación empresarial y con derecho a la obtención de rentabilidad.

Asimismo, los cargos aeroportuarios están severamente regulados y son objeto de fijación y/o control gubernamental. Es importante luchar en un intento por evitar todas aquellas iniciativas inadecuadas en materia de políticas promovidas por ciertas autoridades que puedan presentar serias amenazas para la gestión eficiente de las empresas aeroportuarias.

Para fomentar la colaboración entre los aeropuertos y las líneas aéreas, en ciertos casos es preciso optimizar la eficiencia en la información dado que la falta de la misma, o la información inadecuada suele hacer que las líneas aéreas tengan dificultades para verificar y expresar con precisión la relación que existe entre el nivel de cargos aeroportuarios y los costos involucrados, es decir, comprender en forma adecuada qué es lo que se incluye exactamente dentro de los cargos y los costos aeroportuarios, en cada país y en cada aeropuerto o red aeroportuaria.

En efecto, el acceso a la correcta información, por parte de los operadores aéreos, se allanaría de existir el sistema de doble caja, toda vez que de este modo podrían apreciar, en forma transparente, el origen de los fondos que recaudan los aeropuertos. A su vez, dejaría a la luz una realidad oculta a la vista de las líneas aéreas: demostraría que las efectivas inversiones en infraestructura y cobertura de costos aeroportuarios son paliados en alta proporción por ingresos provenientes de la actividad comercial que desarrollan paralelamente.

Criticas a la metodología y bases de análisis de estudios comparativos

En la LXV COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC 5 y 6 de noviembre de 2003, Lima, Perú, se apoyaron los comentarios vertidos por México, Brasil y Costa Rica, en cuanto a la dificultad de la comparación y de responder la consulta dado que cada país posee realidades, legislación, normativa y condiciones muy diferentes que impiden establecer una base clara para la comparación de los costos aeroportuarios.

La aseveración de presupuestos sin base comparativa y metodológica aplicable, que no contenga las particularidades de cada caso y analice con precisión las múltiples variables que aplican en cada aeropuerto, en cada red aeroportuaria (en cada país), aseguramos, carece de toda legitimidad y de eficacia para encontrar soluciones a los problemas que se pretenden revertir.

Objetivos

- Demostrar la necesidad de proceder mediante estudios metodológicos para arribar a conclusiones influyentes en políticas internacionales.
- Demostrar la importancia de citar las fuentes utilizadas para los estudios.
- Demostrar la inexactitud de conclusiones arribadas en estudios que no cumplen con los requisitos detallados en los dos primeros puntos.
- Establecer un rango de tarifas cobradas, conforme la metodología señalada, en aeropuertos de EEUU, EUROPA y LATAM.
- Determinar que los estudios comparativos deben considerar el ámbito del objeto de confrontación, toda vez que al divergir éste disminuye la exactitud de las conclusiones a las que se arriba.¹

Objeto

Desarrollar un **caso** concreto en el cual la aplicación de comparaciones improcedentes lleva a conclusiones erróneas y muchas veces perniciosas: *"EZEIZA no es uno de los aeropuertos más caros del mundo, acusación de público conocimiento"*.

Este caso es testigo, un ejemplo cuyo análisis es extensible a muchos otros aeropuertos de la Región.

¹ Ambito: realidades existentes en las diversas regiones en las que operan, en cuanto a: políticas estatales y sus implicancias para los operadores aeroportuarios (limitaciones y/o subsidios) y los usuarios; los sistemas aeroportuarios existentes (único o en red) y las consecuencias de financiamiento que los distingue; la implementación del sistema de única o doble caja que refleja en forma transparente la capacidad de cada operador de afrontar sus costos con los ingresos correspondientes a los servicios aeronáuticos prestados; necesidad de inversión en infraestructura y seguridad, entre otros.

El Caso: descripción y metodología

Se realizaron cuadros en los que se comparan las tasas que perciben distintos aeropuertos del mundo en concepto de derechos aeroportuarios, entre sí y particularmente con las del aeropuerto EZEIZA.

La modalidad comparativa se estableció tomando, en forma individual, las diferentes tasas aeroportuarias cobradas por cada aeropuerto confrontado, según información obtenida de fuentes de IATA².

Las variables de comparación adoptadas son las siguientes:

- categoría de aeropuerto, según la calificación de la FAA-USA³;
- la modalidad operativa: sistema aeroportuario/red o único;
- el volumen de pasajeros transportados por año.

En todos los casos, las tasas se calcularon para vuelos internacionales comerciales de pasajeros operados en horarios normales, considerando las tarifas que se aplican a tres tipos de naves, a saber:

- chicas –737: 300- (MTOW 63,3),
- medianas –767:200ER-(MTOW 175,55)
- grandes –777:200- (MTOW 286,9).

El cálculo respetó unidades de medida, determinadas para el presente estudio, para cada tasa (por hora, por tonelada, por kilogramo, por pasajero, etc.), como la moneda en que los operadores perciben el derecho. Todas las monedas fueron, posteriormente, convertidas a Dólares Estadounidenses, según el cambio de un día determinado, para viabilizar la comparación.

Por su parte, respetando idéntica modalidad, se confrontó la sumatoria de los derechos de constante aplicación por los operadores aeroportuarios, que resultaron ser los establecidos para aterrizaje, aproximación y aeródromo, estacionamiento y servicios a pasajeros, de modo de determinar un resultado total de los niveles del objeto de comparación.

² IATA (International Air Transport Association) “Airport and Air Navigation Charge Manual”, revisions issued 2003, June 26.

³FAA (Federal Aviation Administration / Department of Transportation) assess whether a foreign civil aviation authority (CAA) complied with the minimum international standards for aviation safety oversight established by the International Civil Aviation Organization (ICAO). FAA uses two categories: Category I –in compliance with minimum international standards for aviation safety- and Category II –not in compliance with minimum international standards for aviation safety-.

Supuestos

Como se mencionó precedentemente, específicamente los supuestos, sobre las distintas cargas aeroportuarias, utilizados para este estudio son los siguientes:

Tasa de aterrizaje

Base comparativa: MTOW correspondiente a cada aeronave confrontada.

Tasa de iluminación

Base comparativa: Por uso.

Tasa de aproximación y aeródromo

Base comparativa: Por aterrizaje.

Tasa de pasarela telescópica

Base comparativa: Por uso dependiendo del “turn around time” de cada aeronave considerada en el estudio (737-300, 50 minutos lo cual se redondeó a 60 minutos para facilitar cálculos pertinentes. 767-200ER, 90 minutos y para aeropuertos en los que esta carga se fija por hora, para viabilizar el cálculo, se tomaron 2 horas en reemplazo del tiempo mencionado para la nave. 777-200, 120 minutos).

Tasa de estacionamiento

Base comparativa: Por hora.

Tasa de servicios a pasajeros

Base comparativa: Por pasajero.

Tasa por cargo

Base comparativa: Por Kg.

Tasa por medidas seguridad

Base comparativa: Por pasajero.

Tasa por ruidos

Base comparativa: Carga fija.

Otras tasas

Base comparativa: Se especifica para cada aeropuerto las tasas que cobran en base a servicios diferentes a los estipulados.

Planteo de la estructura del estudio realizado:

De acuerdo a las variables y modalidad descripta, los diferentes cuadros comparativos efectuados son:

1) Por categoría de Aeropuertos (categoría I y II, según clasificación de FAA/DOT⁴).

Se confeccionaron 6 cuadros comparativos:

- 3 para Categoría I, uno para naves chicas, otro para medianas y el tercero para grandes, siempre relacionando aeropuertos encuadrados en esta categoría con EZEIZA, sin perjuicio de que este aeropuerto revista la siguiente categoría;

- 3 para Categoría II, también para naves chicas, medianas y grandes, y relacionando aeropuertos de esta categoría con EZEIZA.

2) Sistema de Aeropuertos (aeropuertos en red / único):

Se efectuaron 6 cuadros comparativos:

- 3 para aeropuertos en red, uno para naves chicas, otro para medianas y el último para grandes, y confrontando aeropuertos en red con EZEIZA (también en Red).

- 3 para aeropuertos únicos, para aeronaves chicas, medianas y grandes, respectivamente, siempre relacionando aeropuertos de éste carácter con EZEIZA, sin perjuicio de ser éste en Red.

Volumen de Pasajeros (4, 4.3, 5.3, 8 y 30 millones de pasajeros anuales).

Para cada volumen se tomó como base un aeropuerto miembro de ACI/LAC, al cual se lo confrontó con otros aeropuertos de similar volumen y finalmente con EZEIZA.

Se confeccionaron 15 cuadros comparativos:

- 3 para el volumen 4 M (Base EZEIZA), uno para naves chicas, otro para medianas y el tercero para grandes;

- 3 para el volumen 4.3 M (Base LIMA), para aeronaves chicas, medianas y grandes;

- 3 para el volumen 5.3 M (Base CHILE), para aeronaves chicas, medianas y grandes;

- 3 para el volumen 8 M (Base CANCUN), para aeronaves chicas, medianas y grandes;

- 3 para el volumen 30 M (Base MIAMI), para aeronaves chicas, medianas y grandes;

⁴ Idem nota 3.

Resultados

Los cuadros comparativos detallados reflejan los siguientes resultados:

1) Categoría I:

Se compararon 15 aeropuertos de esta categoría con EZEIZA, de idéntica categoría, de los cuales 13 son en Red y los 2 restantes son únicos:

-en aeronaves chicas existen 13 aeropuertos que cobran tasas más altas que EZE y 9 que las perciben en valores inferiores.

-en aeronaves medianas existen 10 aeropuertos que cobran tasas más altas que EZEIZA y 12 que las perciben en valores inferiores.

-en aeronaves grandes existen 9 aeropuertos que cobran tasas más altas que EZEIZA y 13 que las perciben en valores inferiores.

2) Categoría II:

Se compararon 10 aeropuertos de esta categoría con EZEIZA, de idéntica categoría. Sin embargo, debe tenerse presente que sólo 2 de estos aeropuertos son en Red, al igual que EZEIZA, mientras que los restantes son únicos:

-en aeronaves chicas existen 5 aeropuertos que cobran tasas más altas que EZEIZA y 5 que las perciben en valores inferiores.

-en aeronaves medianas y grandes existen 3 aeropuertos que cobran tasas más altas que EZEIZA y 7 que las perciben en valores inferiores.

3) Aeropuertos Únicos:

Se compararon 17 aeropuertos bajo este sistema con EZEIZA y se obtuvo que tanto para aeronaves chicas, medianas como grandes 10 aeropuertos cobran tasas más altas que EZEIZA y 7 cobran tasas más reducidas.

4) Aeropuertos en Red:

Se compararon 15 aeropuertos que operan bajo este sistema con EZEIZA:

-en aeronaves chicas se obtuvo que 9 cobran tasas más altas y 6 cobran tasas reducidas;

-en aeronaves medianas que 5 cobran tasas más altas y 10 cobran tasas inferiores; y

-en aeronaves grandes que 7 cobran tasas superiores y 8 cobran tasas más bajas, en todos los casos en relación con las percibidas por EZEIZA.

5) Volumen de Pasajeros:

(i) Volumen 8 M (Cancún), resultó –más allá de lo obtenido para el caso particular de Cancún– que respecto a EZEIZA, existen:

- en aeronaves chicas, 2 aeropuertos que perciben valores más altos y 2 más bajos;
- en aeronaves medianas, 1 aeropuerto fijó tarifas más altas y 3 más bajas; y
- en aeronaves grandes, 1 posee tasa más alta y 3 más baja.

(ii) Volumen 4 M (Ezeiza), coincidió que tanto para aeronaves chicas, medianas y grandes existen 2 aeropuertos con tasas más altas y 1 con tasas más bajas.

(iii) Volumen 4,3 M (Lima): respecto a EZEIZA se advirtió que:

- en naves chicas, 2 aeropuertos poseen valores más altos y 2 más bajos;
- en naves medianas, 1 aeropuerto tiene tasas más altas y 3 más bajas; y
- en grandes 1 más alta y 3 más bajas.

(iv) Volumen 5,3 M (Santiago de Chile): tanto para naves chicas, medianas, como grandes, se verificaron 2 aeropuertos con tasas más altas y 2 con tasas más bajas que EZEIZA.

(v) Volumen 30 M (Miami)

- en naves chicas, 4 aeropuertos poseen valores más altos y 1 más bajos; y
- en naves medianas y grandes, 3 aeropuerto tiene tasas más altas y 2 más bajas.

6) Cuadro comparativo entre las tasas de aterrizaje, aproximación/ aeródromo y estacionamiento, aplicadas a naves chicas, entre países de EEUU, Europa y Latinoamérica:

Demuestra que aplicando la metodología descripta y utilizada en este trabajo, los resultados presentados por IATA, en el informe mencionado previamente, devienen en inexactos. (Ello sin perjuicio de resaltar la necesidad de expresar en el propio informe las fuentes en las cuales se fundamenta).

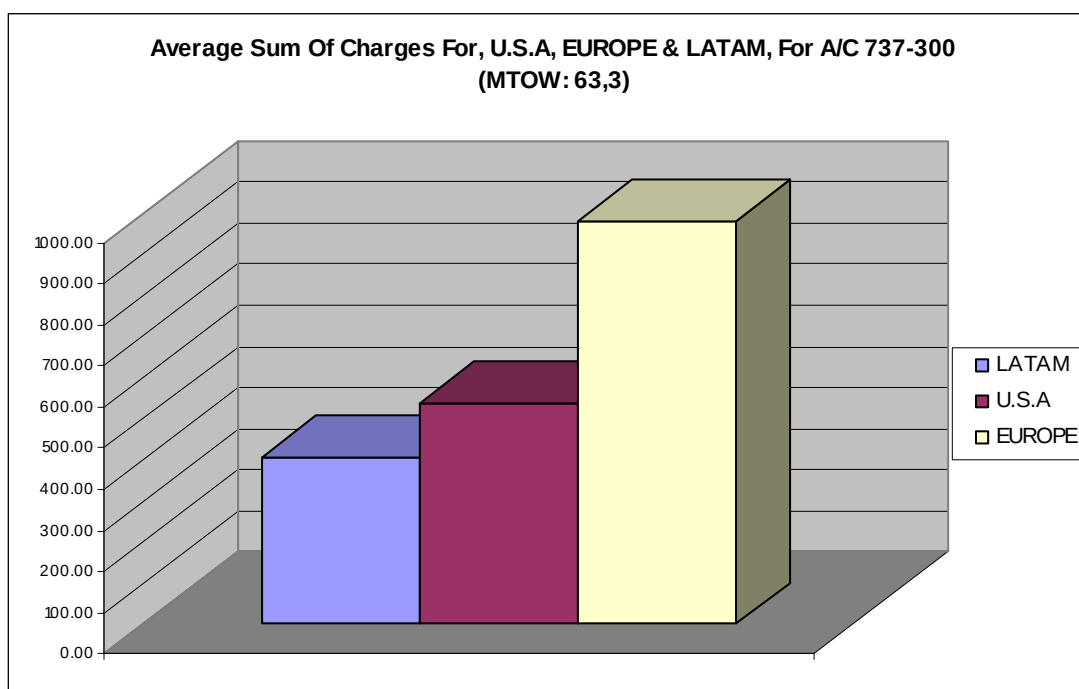
En efecto, del cuadro y gráfica correspondiente, surge que Europa excede en montos tarifarios por derechos aeroportuarios respecto a EEUU y Latinoamérica, siendo esta última la que posee los valores mas bajos.

Conclusiones

I.- Del cuadro y correspondiente gráfica que compara los derechos aeroportuarios percibidos por aeropuertos europeos, norteamericanos y latinoamericanos (sumatorias de los de constante aplicación), desarrollado conforme la metodología descrita precedentemente y con las fuentes de información utilizada citadas, **se obtiene un resultado que difiere del que surge del estudio presentado por IATA⁵, lo que demuestra la inexactitud del mismo.**

Ello lleva a la necesidad de advertir al respecto, toda vez que los efectos y conclusiones que se arriben en un tema sensible (como sin duda lo son los cargos aeroportuarios que abonan las líneas aéreas) pueden ser influyentes en políticas y legislaciones internacionales, y por lo tanto perniciosos para los propios Estados, los aeropuertos, los pasajeros y en definitiva para la industria.

Lo expuesto, resulta de este modo, no obstante lo que se concluye en el siguiente punto, conforme lo demuestra el siguiente grafico.



Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour)

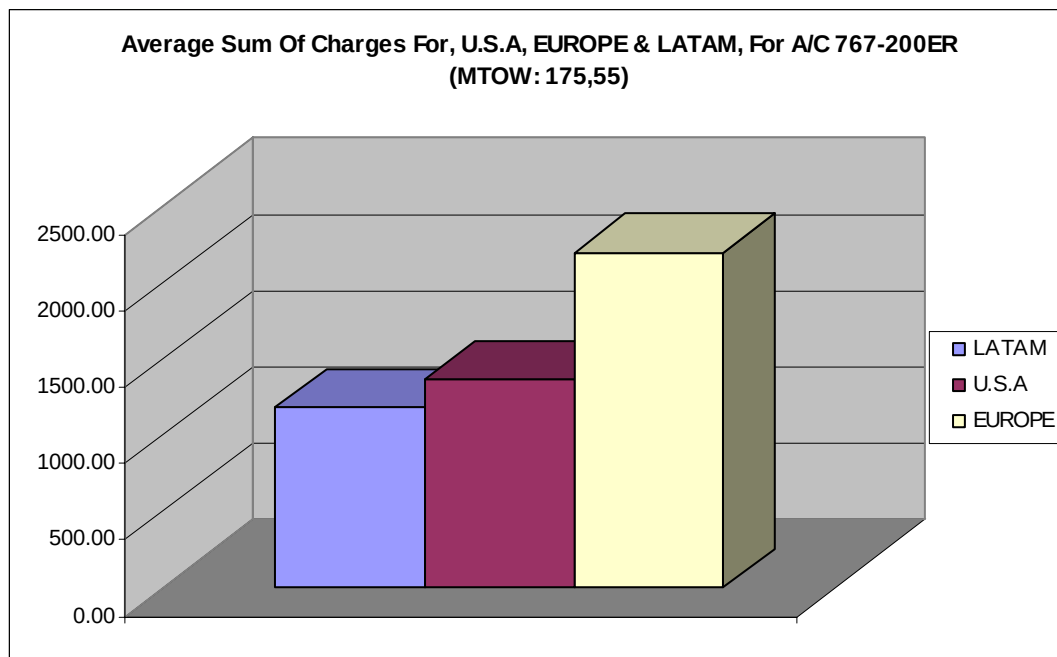
Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)

⁵ Cuadro en acápite “Aeropuertos”, pág. 5, de Nota de estudio presentado por IATA, de fecha 27/01/04, en Petit Reunión del Comité Regional de Competitividad del Transporte Aéreo, Río de Janeiro, Brazil, 27 y 28 de enero de 2004.



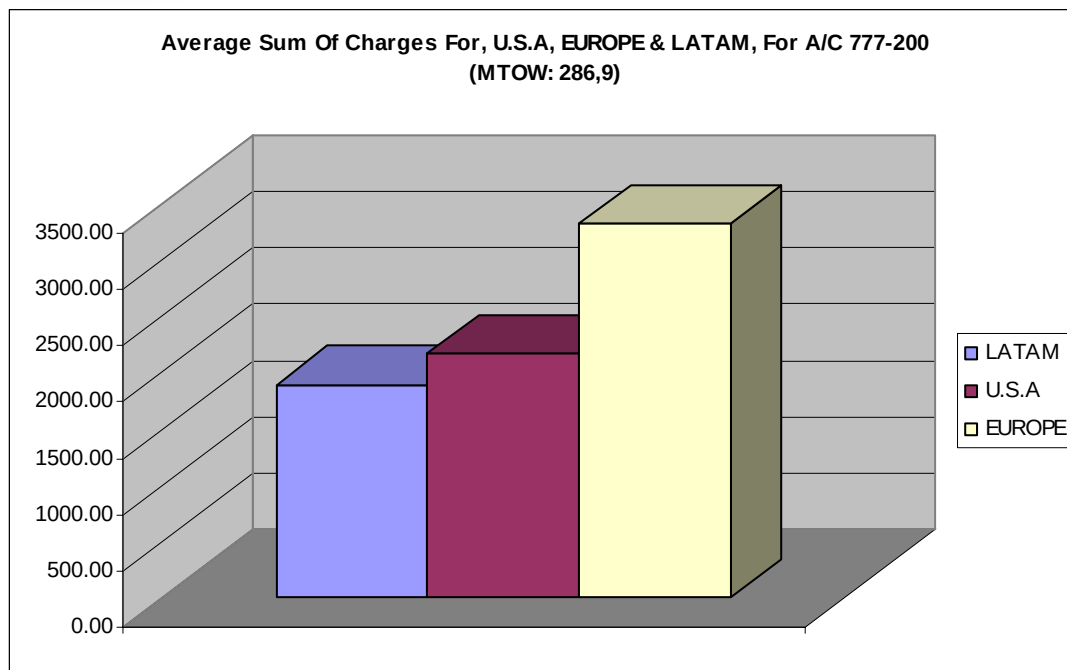
Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour) Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)



Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour)

Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)

Con esto se cumplimenta con los primeros cuatro objetivos planteados en el presente trabajo.

II.- De las comparaciones efectuadas mediante los cuadros detallados en el punto RESULTADOS, se colige, invariablemente, que los resultados obtenidos deben considerar el ámbito del objeto de confrontación, toda vez que al divergir éste disminuye la exactitud de las conclusiones a las que se arriba.⁶

Lo expuesto se demuestra de tan sólo ponderar las conclusiones del cuadro comparativo de los aeropuertos de Categoría II, el cual refleja –en lo relativo a naves medianas y chicas- que un porcentaje mayoritario de operadores cobran tasas menos costosas que el aeropuerto de EZEIZA. Esto llevaría a apuntar que EZEIZA es un aeropuerto caro en relación a los de su

⁶ Ambito: realidades existentes en las diversas regiones en las que operan, en cuanto a: políticas estatales y sus implicancias para los operadores aeroportuarios (limitaciones y/o subsidios) y los usuarios; los sistemas aeroportuarios existentes (único o en red) y las consecuencias de financiamiento que los distingue; la implementación del sistema de única o doble caja que refleja en forma transparente la capacidad de cada operador de afrontar sus costos con los ingresos correspondientes a los servicios aeronáuticos prestados; necesidad de inversión en infraestructura y seguridad, entre otros.

idéntica categoría. Más si se aprecia el contexto amplio del ámbito en que éste opera, lo concluido pierde vigencia.

Es que necesariamente corresponde tener presente que es uno de los pocos aeropuertos de su categoría que opera bajo el sistema “en red”, lo que implica que debe subsidiar a otros 32 aeropuertos, en muchos casos deficitarios, mientras que los restantes aeropuertos confrontados, al ser “únicos” –sin las implicancias detalladas precedentemente-, destinan sus ingresos a su propia caja. Y éste es sólo uno de los parámetros a tener en cuenta dentro de las realidades en las que opera cada aeropuerto para que sean apropiadas las conclusiones de los estudios que se vienen realizando.

Hasta aquí, el objetivo quinto ha sido cumplido.

III.- El aeropuerto de EZEIZA, acusado públicamente, de ser uno de los más caros del mundo, en realidad y de merituar los resultados de los diversos estudios comparativos efectuados, se encuentra en un nivel medio de costos.

Como se apuntó al describir los resultados de los estudios realizados, tanto para las categorías de aeropuertos, como para sus sistemas y el volumen de pasajeros, EZEIZA se encuentra en una media, y, en una alta proporción de supuestos, cobrando por debajo de las tarifas fijadas por los operadores confrontados, radicando la diferencia alrededor de entre uno y tres aeropuertos que perciben tasas por arriba o debajo de sus tarifas.

Existen dos casos llamativos, aunque no escapan de la conclusión expuesta precedentemente. Estos son: el de la confrontación para naves medianas y grandes en aeropuertos de categoría II y el de volúmenes de pasajeros para una cantidad similar a la de este aeropuerto.

Respecto al primer caso, cabe remitir a lo expuesto en la conclusión precedente, en relación a que la mayoría de los operadores comparados son aeropuertos únicos.

En relación al segundo caso, si bien para aeronaves medianas y chicas existe una mínima diferencia que permitiría concluir que efectivamente es más costoso que sus pares, es preciso ponderar que aquí también la mayoría de los operadores ponderados operan como únicos.

A mayor abundamiento, es preciso dejar sentado que esta variable no permite establecer comparaciones serias, toda vez que de cotejar el comparativo con el volumen de pasajeros 30 M se obtiene que la mayoría cobra en forma superior a EZEIZA que sólo posee 4 M de pasajeros.

No obstante, más allá de estas puntuales aclaraciones, la media en los costos de EZEIZA surge de tan sólo observar las gráficas de cada cuadro y, de interesar un mayor análisis, de confrontarlo con los estudios comparativos correspondientes.

Consideraciones finales

Como ya mencionamos. Los cargos aeroportuarios solían estar subsidiados por la asistencia pública tal como aún puede observarse en muchos aeropuertos regionales.

Actualmente, los aeropuertos deben hacer frente al alejamiento del financiamiento público y al constante aumento en la competencia.

Las líneas aéreas también están librando una dura batalla para poder subsistir en un entorno sumamente competitivo y, como resultado de ello, están tratando de recortar sus costos operativos. Las líneas aéreas creen que esta es la forma más sencilla de reducir los denominados 'costos externos' entre los que se encuentran las comisiones de los agentes de viaje o los cargos aeroportuarios, aún cuando estos últimos representen solamente un 4% aproximadamente de los costos operativos de las líneas aéreas en todo el mundo.

Esta situación también pasa por alto el hecho de que un ajuste general en los cargos aeroportuarios de este tipo no afectará la competitividad relativa de una línea aérea. Independientemente de ello, las líneas aéreas siguen insistiendo y exigiendo costosas inversiones en infraestructura que permitan satisfacer el constante aumento en la demanda de capacidad sin siquiera admitir que dicha inversión redundará en aumentos para tales cargos.

En los aeropuertos con importantes niveles de actividad, en los que los aeropuertos realizan una importante inversión en infraestructura con el fin de aliviar el congestionamiento, tales desarrollos generalmente presentan costos unitarios más altos que los marginales. A menos que los valores de los servicios aeroportuarios estén a un nivel considerado suficiente y que permita cubrir estos costos marginales en aumento, la rentabilidad de los aeropuertos no bastará para cubrir las necesidades de financiamiento que demandan las inversiones que las líneas aéreas exigen. Los aeropuertos con importantes niveles de actividad deben tratar de conseguir otros ingresos que les permitan financiar su propio desarrollo y ya están utilizando parte de sus ingresos comerciales para subsidiar los cargos aeroportuarios. Estos ingresos provienen de un sector de actividades que el aeropuerto utiliza para obtener ganancias y financiar las inversiones futuras en infraestructura tal como lo exigen las líneas aéreas. De hecho, la realidad demuestra que una parte de los ingresos obtenidos de las actividades no aeronáuticas ya fue utilizada por los aeropuertos para compensar el mero hecho de que los ingresos provenientes de la actividad aeronáutica no alcanzan para cubrir los costos en los que se incurre para prestar servicios.

La regulación estatal de los ingresos de los aeropuertos lleva a que se pueda, eventualmente y según las legislaciones de cada país, obligar a un aeropuerto que adoptó una iniciativa para el desarrollo de ingresos no aeronáuticos a reducir los cargos que le impone a las líneas aéreas y de esta forma, se pierde el incentivo para desarrollar otras fuentes de ingresos.

La ausencia de algún tipo de distinción entre los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos desalienta a los aeropuertos en sus intentos por optimizar los niveles de eficiencia y también se contradice con los principios que defiende, por ejemplo, la Comisión Europea y que establecen

que el usuario es quien debe pagar.

El nivel de los cargos suele estar sujeto a una regulación nacional y no surge como una decisión arbitraria del aeropuerto, independientemente de la modalidad de titularidad que dicho aeropuerto pueda haber adoptado.

Adicionalmente, las líneas aéreas participan de las primeras etapas y en la medida y grado que cada Estado decide, no sólo en lo que se refiere al proceso de determinación del nivel de cargos, sino también durante las consultas que tienen por objeto determinar las nuevas necesidades en materia de capacidad.

Por otra, parte el establecer con trabajos comparativos el hecho de si las tasas están en rangos de precios, bajos, medios y altos, no sugiere nada si se desconoce los niveles de inversión que el operador aeroportuario debió asumir para la modernización e incremento de capacidad tanto en servicios como en infraestructura. Asimismo, esto debe ser tomado en cuenta a la hora de conocer cuales son los estándares y eficiencia de los servicios que el aeropuerto o red brinde a los usuarios.

Los aeropuertos ya no son meros proveedores de infraestructura pasivos. Se han convertido en empresas complejas que exigen conocimiento comercial y estructuras de gestión.

Entendemos que los principales actores de la industria debemos consensuar posiciones y arribar a recomendaciones a ser implementadas por los Estados para que el SECTOR DEL TRANSPORTE AEREO, y no solo uno de sus actores, sea competitivo y sustentable.

La política aerocomercial tiene que partir de una visión integradora y no fragmentada como lo ha sido hasta los últimos años, entendiendo que se trata de un sistema interdependiente con multiplicidad de actores y donde cada uno de ellos constituyen una parte del todo, es decir que no pueden existir uno sin el otro.

De allí la importancia de este estudio y de considerar la visión de ACI y de los aeropuertos de la Región.

Y en ese sentido convocamos a seguir profundizando las investigaciones y estudios que nos permitan encontrar las soluciones útiles para todos.

Hasta la actualidad, en todo el mundo, no se han podido comprobar las afirmaciones de las líneas aéreas por las cuales sostienen que los costos aeroportuarios son altos o que no responden a la estructura de costos de los aeropuertos.



AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL
LATIN AMERICA - CARIBBEAN

Airport Charges in Latin America and the Caribbean

*Case study and comparative analysis with airport charges applied in other
regions of the world.*

Release 1–March 09, 2004

A Report by ACI–LAC

The Airports Council International (ACI) is the single professional association that gathers airport operators. ACI–LAC represents more than 240 airports scattered in 38 countries from the region.

Its member airports control approximately 90% of the air commercial traffic within the LAC Region and handle volumes that allow accommodating more than 120 million passengers a year.



Contents

Executive Summary.....	page 3
Objectives.....	page 7
Purpose	page 8
The Case: Description and Methodology.....	page 8
Assumptions	page 10
Presentation of the Structure Used for the Study Carried Out	page 11
Results.....	page 13
Conclusions	page 15
Final Considerations.....	page 21

Executive Summary

Before fully approaching this report it is necessary formulate some considerations from the airports' viewpoint that are relevant when the time comes to reach actual and accurate conclusions.

- ✓ Conception of the industry
- ✓ Role played by the airports
- ✓ Airport charges within the airlines' cost structure
- ✓ Subsidy from the airports to the airlines: the single-till and dual-till concept

Conception of the industry

In the last 50 years, airports have experienced an important change. We are very far from sharing the airports' analysis made by the Chicago Convention that only defines them as issues pertaining to the State or public services. This it is so because from being mere infrastructure providers, they have become business-oriented companies extremely interested in ensuring investments regarding capacity making it possible to meet the demand and actually offer a reasonable return for their assets in favor of those involved in the business

Airport facilities used to be funded with the charges perceived from the airlines using them. And, in many cases, these charges were supplemented with public assistance. The principles developed in the international field, which are also specified in the documents adopted by the International Civil Aviation Organization (ICAO) referred to certain situations in which such charges and public subsidies constituted the main source of revenues if not the only one. These subsidies may prevail in a vast majority of the smaller airports, where business activities cannot be suitable carried out and for which the subsidies they perceive are vital when the time comes to avoid the application of extremely high charges. Yet, this is still a feature that distinguishes LAC Region concerning those airports or airport networks that have not been yet given under concession to the private sector.

In those cases where no public subsidies exist, they have been partially substituted by the revenues collected from the purely business activities carried out by the airports. The airlines often complain about airport charges rates. Ironically, airports are already subsidizing the charges the airlines pay. In addition, they also use part of the revenues obtained from the business sector, which currently varies between 17 and 40% in the Region, to cover the gap that exists between the airport charges and the costs airlines should really have to pay to use airport infrastructure through the application of an actual principle where the user is the one who pays.

In fact, in most of these cases, airport operators are simply left on their own to survive if they are to depend exclusively on regulated aeronautical revenues. When referring to the *“successful operating margins”* perceived by the airports, the view that is frequently echoed by the airlines seems to forget that, first, these revenues or profitability margins are not as high and, additionally, they are not obtained from the charges paid by the airlines but as the result of retail business activities undertaken by the airports.

Airports' business capacity to bring about revenues makes it possible for them to resort to the latter to face the extraordinary investments and other airport costs and to meet the increasing demands from the airlines, which are constantly demanding more capacity and enhanced facilities.

Role played by the airports

Airports play a vital role in the air transport sector as they are now companies featured by the economic and social development they foster in the regions they serve.

Airport charges within the airlines' cost structure

This issue stems from the view echoed by the airlines, which allege airports indiscriminately benefit from their excessive freedom to determine airport charges. *In fact*, based on ICAO statistics, airport charges at a global level only stand for 4% of the airlines' overall operating cost. This figure has remained stable since 1978. On many occasions, ICAO and IATA have recognized the airport charges have remained essentially constant. However, airlines demand expensive investments in infrastructure to meet the increasing demand in capacity.

The fact that in most airports aeronautical charges do not suffice to cover all the costs has forced airports to subsidize aeronautical charges with the revenues they obtain from the business sector.

In addition, a distinction should be made between the airport charges and the airport taxes imposed by the national authorities, which do not represent any income for the airport as they are usually charges an airport collects on behalf of the national Treasury.

Subsidy from the airports to the airlines: the single-till and dual-till concept

Therefore, and vis-à-vis the evolution undergone by airport management, it is important to give all our support to an approach that adopts a “dual-till” concept where aeronautical revenues may be distinguished from the revenues obtained from a purely business activities as opposed to the “single-till” concept that combines all sources of revenues.

At present, a typical airport obtains a major portion of its revenues from non-aeronautical sources. This sector includes the business aspect of the activities conducted at an airport and which it uses as a support to obtain the profits needed to fund future investments in infrastructure.

Opposed to the view frequently voiced in the aviation industry that assert that airport charges are extremely high and do not suitably reflect the actual cost for the use of airport infrastructure, airport operators cannot survive if they simply resort to their aeronautical revenues to keep their companies alive.

Airports are already subsidizing the airport charges paid by the airlines. In addition, they use a portion of their purely business revenues as the revenues they perceive from the aeronautical activities are not enough to cover the costs they have to incur to provide these services.

As a result, airports are faced to a deterring factor discouraging them to enhance their efficiency or invest in business activities as they need to use their profits to grant crossed subsidies to third parties.

The interpretation made by IATA and ACI ratifies the principle setting forth that “the user is the one who pays”, thus paving the way to a most suitable allocation of costs for the new role adopted by the airports that turn them into business-oriented entities with a right to gain profits.

In addition, airport charges are extremely regulated and are subject to governmental pricing and/or control. Our struggle is important in our efforts to avoid those inadequate initiatives fostered by certain authorities as they may pose serious threats for an efficient airport business management.

To promote cooperation between airports and airlines it is necessary to enhance in certain cases information efficiency as the lack of this information or the availability of inaccurate information may lead airlines to face certain difficulties when verifying and truthfully stating information the ration between airport charges and the costs involved, i.e. they find it difficult to fully understand what is included in such airport charges and the airport costs prevailing in each country and each airport or airport network.

Indeed, access to truthful information by air carriers would pave the way for the implementation of the “dual-till” concept as they would transparently appreciate the source of the revenues collected by the airports. In turn, this would bring to the forefront the hidden reality faced by the airlines: it would prove that effective investments in infrastructure and the coverage of airport costs are largely mitigated using the revenues obtained from the business activity airports simultaneously conduct.

Criticism to the methodology used and basis for the analysis of the comparative studies

In the LXV CLAC EXECUTIVE COMMITTEE, November 5 and 6, 2003, Lima, Peru, the remarks voiced by Mexico, Brazil, and Costa Rica regarding the difficulties encountered to compare and respond to any inquiry was supported considering that each country has its own reality, legislation, regulations, and radically different conditions hindering the establishment of any clear bases to compare airport costs.

The assertion of budgets without any applicable comparative and methodological basis that does not include any particulars for each case and which also fails to accurately assess the multiple variables that can apply to each airport or airport network (in each country) has no legitimacy and effectiveness when the time comes to find solutions to the problems that we seek to reverse.

Objectives

- Showing the need to act using methodological studies to reach influential conclusions on international policies.
- Showing the importance of citing the sources used for the studies.
- Proving the inaccuracy of the conclusions reached in the studies that do not meet the requirements stated in detail in the previous two items.
- Establishing a range for the collected charges according to the methodology herein stated at the airports from the U.S., EUROPE, and LATAM.
- Establishing that the comparative studies should consider the area subject matter of such conflict because when they diverge the resulting conclusions loose inaccuracy.¹

¹ Environment: the realities that prevail in the different regions in which they operate in terms of State Policies and their implications for airport operators (restraints and/or subsidies) and the users; the airport systems that exist (single airport or airport network) and the funding consequences distinguishing them; the implementation of the single-till or dual-till concept is clearly reflected in the capacity each operator will have to afford his own costs using the revenues perceived from the aeronautical services provided, the need to invest in infrastructure and security, and the like.

Purpose

Developing a concrete case in which the application of unfounded comparisons leads to wrong conclusions and very often detrimental: *“EZEIZA is not one of the most expensive airports in the world, publicly known accusation”*.

This case can serve as a witness case or an example whose analysis can be extended to many other airports within the Region

The Case: Description and methodology

Tables have been produced to compare the charges perceived at different airports from the world as airport taxes, comparing this figures among each other and comparing them against the figures recorded at EZEIZA airport.

The comparative modality was established taking the different charges collected by the airports on an individual basis against the information obtained provided by IATA sources ².

² IATA (International Air Transport Association) “Airport and Air Navigation Charge Manual”, revisions issued 2003, June 26.

The comparative variables adopted are the following:

- Airport category according to the FAA-USA ratings ³
- The operating modality: airport system/ network or single airport;
- Passengers' volume transported a year.

In all these cases, charges were calculated for international passengers' flights in normal hours taking into consideration the charges applicable to three types of aircraft, namely

- Small –737: 300-(MTOW 63.3)
- Medium –767:200ER-(MTOW 175.55)
- Large –777:200-(MTOW 286.9).

The calculation observed the measurement units established in the current study for each rate (per hour, per ton, per kilogram, by passenger, etc.) as the currency in which the operators perceive such fee. All the currencies were then converted into United States Dollars according to the exchange in force for a given day to make this comparison viable.

In turn, and observing the same modality, the addition of the charges constantly applied by airport operators were confronted and they turned out to be those applicable for landing, approach, aerodrome, parking, and services to the passenger in an effort to provide a total result for all these levels subject matter of this comparison.

³The FAA (Federal Aviation Administration / Department of Transportation) assesses whether a foreign civil aviation authority (CAA) complied with the minimum international standards for aviation safety oversight as established by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The FAA uses two categories: Category I – compliant with the minimum international aviation safety standards - and Category II –not compliant with the minimum international aviation safety standards -.

Assumptions

As mentioned above herein, the specific assumptions regarding airport charges that were used for this study are as follows:

Landing

Comparative basis: MTOW corresponding to each aircraft compared.

Lighting

Comparative basis: Per use.

Approach and Aerodrome

Comparative basis: Per landing.

Telescopic bridges

Comparative basis: Per use depending on the “turn around time” of each aircraft considered in the study (737-300, 50 minutes that were rounded to 60 minutes to facilitate the relevant calculations. 767-200ER, 90 minutes, and for those airports where this burden is set per hour, and to make this calculation viable, 2 hours were considered instead of the times mentioned for aircraft 777-200, 120 minutes).

Parking

Comparative basis: Per hour.

Services to passengers

Comparative basis: Per passenger.

Cargo

Comparative basis: Per kg.

Security measures

Comparative basis: Per passenger.

Noise

Comparative basis: Fixed charge.

Other

Comparative basis: The charges collected based on services other than the ones herein stated are specified.

Presentation of the Structure Used for the Study Carried Out:

In accordance with the variables and the modality described herein, the different comparative charts produced are:

1) Per Airports category (category I and II, according to the FAA/DOT⁴ rating).

6 comparative charts were produced:

- 3 for Category I, one for small aircraft, another one for medium sized aircraft, and the third for large aircraft, and they always relate the airports included within this category to EZEIZA, irrespective of whether this airport shares or not such category;

- 3 for Category II, also for small, medium, and large aircraft, and they always relate the airports included within this category to EZEIZA.

2) Airport System (single airport/ airport network):

6 comparative tables were produced:

- 3 for the airports within a network, one for small aircraft, another one for medium sized aircraft, and the third for large aircraft, and they always relate these airport networks to EZEIZA (also included in a Network).

- 3 for single airports, for small, medium, and large aircraft, and they always relate these airports included to EZEIZA, regardless of the fact it is included within a Network.

⁴ Idem note 3.

3) Passengers' Volume (4, 4.3, 5.3, 8 and 30 million passengers a year).

One ACI-LAC airport member was taken as the basis for each volume which was then compared against other airports having similar volumes and then it was compared against EZEIZA.

15 comparative tables were produced:

- 3 for volume 4 M (Basis, EZEIZA), one for small aircraft, another one for medium size aircraft, the third one for large aircraft;

- 3 for volume 4.3 M (Basis, Lima), for small, medium, and large aircraft;

- 3 for volume 5.3 M (Basis, CHILE), for small, medium, and large aircraft;

- 3 for volume 8 M (Basis, CANCUN), for small, medium, and large aircraft;

- 3 for volume 30 M (Basis, MIAMI), for small, medium, and large aircraft;

Results

The detailed comparative tables reflect the following results:

1) Category I:

A comparison of 15 airports from this category was made against EZEIZA, having identical category, and out of which 13 are included in a Network and the remaining 2 are single airports:

- In the case of small aircrafts, 13 airports apply higher charges when compared with EZE and 9 charge lower charges.
- In the case of medium-sized aircrafts, 10 airports collect higher charges than EZEIZA, and 12 charge lower fees.
- in the case of large aircrafts, 9 airports collect charges higher than those applied at EZEIZA, and 13 perceive lower charges.

2) Category II:

A comparison of 10 airports from this category was made against EZEIZA, having identical category. However, it should be taken into account that only 2 airports are included in a Network like EZEIZA, while the remaining ones are single airports:

- In the case of small aircrafts, 5 airports apply higher charges when compared with EZE and 5 charge lower charges.
- In the case of medium and large aircrafts, 3 airports collect higher charges than EZEIZA, and 7 charge lower fees.

3) Single Airports:

17 airports under this system were compared against EZEIZA and it was obtained that both for aircrafts girls, medians and large 10 airports collect higher rates that EZEIZA and 7 collect more small rates.

4) Airports within a Network:

15 airports operating under this system were compared with EZEIZA:

- In the case of small aircrafts, 9 airports apply higher charges when compared with EZE and 6 charge lower charges.
- In the case of medium-sized aircrafts, 5 airports collect higher charges than EZEIZA, and 10 charge lower fees.
- in the case of large aircrafts, 7 airports collect charges higher than those applied at EZEIZA, and 8 perceive lower charges.

5) Passengers' Volume:

(i) Volume 8 M (Cancun). It was found – beyond the results obtained for the particular case of Cancun - that when compared to EZEIZA, there are:

- In the case of small aircrafts, 2 airports apply higher charges, and 2 apply lower charges;
- In the case of medium-sized aircrafts, 1 applies higher charges, and 3 apply lower charges;
- In the case of large aircrafts, 1 applies higher charges, and 3 apply lower charges.

(ii) Volume 4 M (Ezeiza) showed a coincidence for small, medium, and large aircraft, with 2 airports charging more and 1 charging less.

(iii) Volume 4.3 M (Lima): As far as EZEIZA is concerned it could be noticed that:

- In the case of small aircrafts, 2 airports apply higher charges, and 2 apply lower charges;
- In the case of medium-sized aircrafts, 1 applies higher charges, and 3 apply lower charges;
- In the case of large aircrafts, 1 applies higher charges, and 3 apply lower charges.

(iv) Volume 5.3 M (Santiago, Chile): Two airports charged higher fees and 2 charged lower fees for small, medium, and large aircraft when compared against EZEIZA.

(v) Volume 30 M (Miami)

- in the case of small aircrafts, 4 airports apply higher charges, and 1 applies lower charges;
- in the case of medium and large aircraft, 3 airports apply higher charges, and 2 apply lower charges.

6) **Comparative chart for landing, approach / aerodrome and parking charges applied to small for countries from the U.S., Europe, and Latin America:**

It shows that the application of the methodology described and used for this study produces the results presented by IATA in the report aforementioned are inaccurate. (This is so irrespective of laying the emphasis on the need to state in the report itself the sources on which such information is based).

Indeed, from the chart and the relevant graphic it can be seen that Europe applies higher airport charges when compared against the U.S. and Latin America, being the latter the region showing the lowest values.

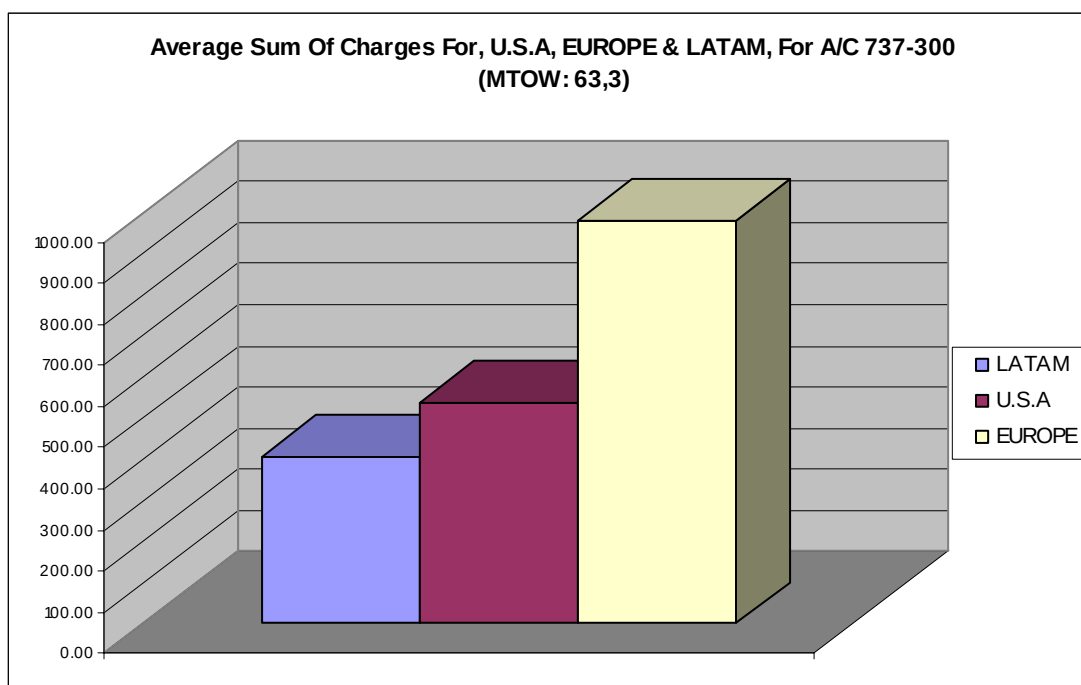
Conclusions

I. - From the chart and the respective graphic that compares the airport charges perceived by the European , North American and Latin American airports (aggregate of those constantly applied), developed according to the methodology described above and based on the information used and cited, **It can be seen that the result obtained differs from the one found in the study presented by IATA⁵, thus revealing its inaccuracy.**

This reveals the need to notice such findings as the effects and conclusions reached are a sensitive issue (as airport charges paid by the airline undoubtedly are) can influence international policies and legislation and therefore can be detrimental for the States themselves, as well as for the airports, the passengers, and ultimately the entire industry

⁵ Chart under the heading “Airports”, page 5, from the Note on the Study furnished by IATA, dated 01/27/04, at the Petit Meeting of the Regional Committee on Air Transport Competitiveness, Rio de Janeiro, Brazil, January 27 and 28, 2004.

This is the result of the foregoing despite the conclusions stated in the following item, as illustrated in the following graphic.



Charges taken into account:

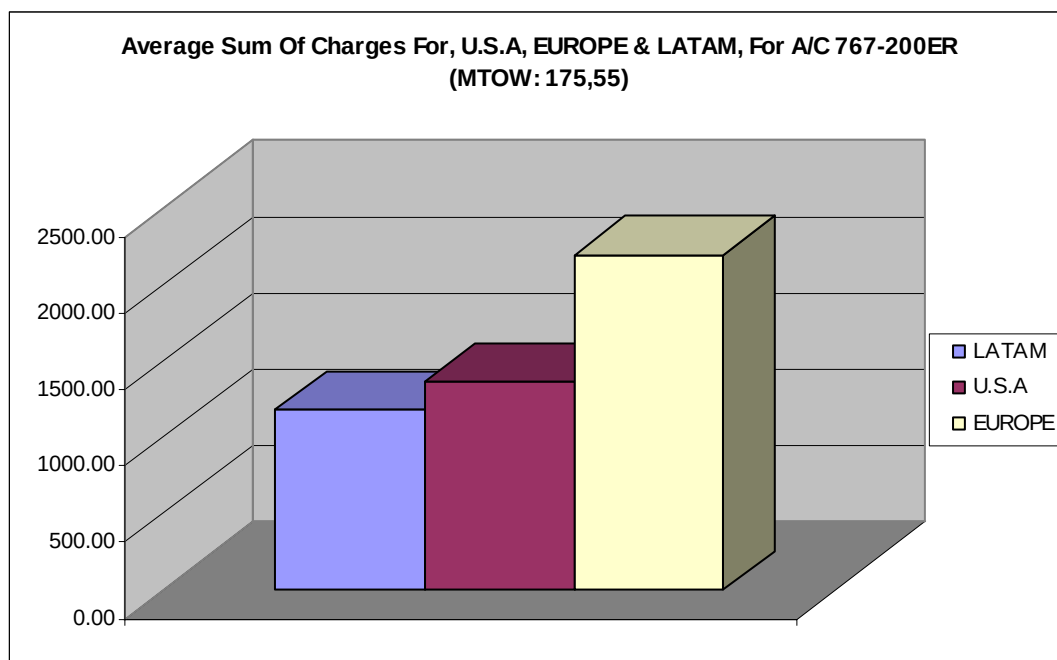
Landing Charge (Basis: MTOW), Navid Terminal Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour)

Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancun (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)



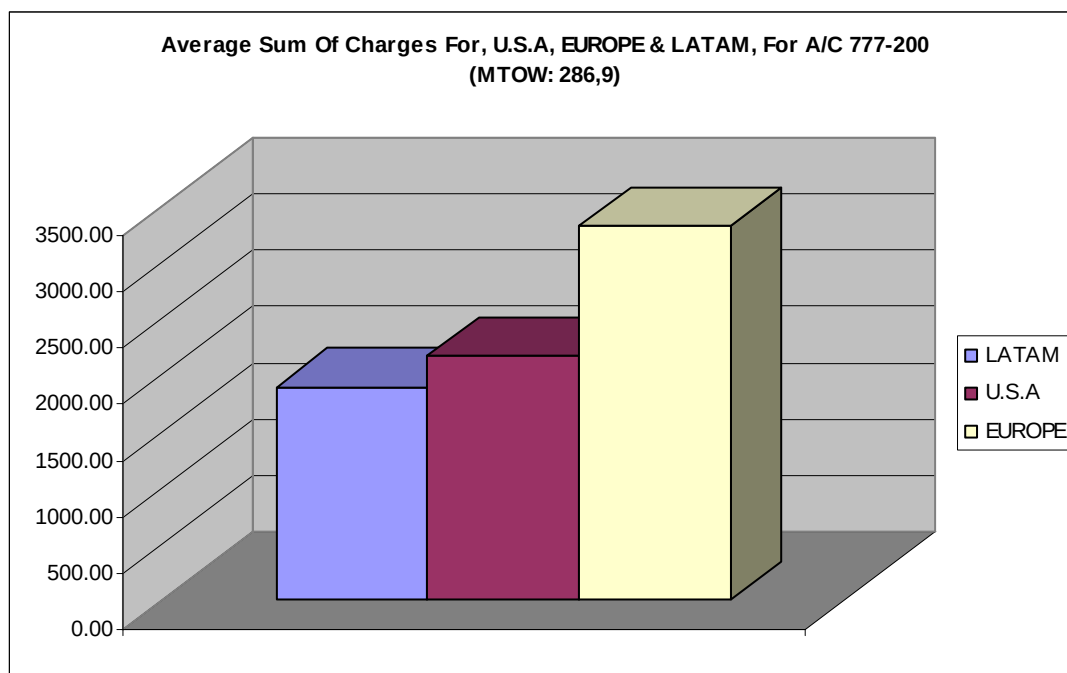
Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Navid Terminal Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour) Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancun (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago de Chile (SCL), Paolo Sao (GRU)



Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Navid Terminal Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour)

Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancun (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago de Chile (SCL), Paolo Sao (GRU)

The foregoing fulfills the first four objectives posed in this paper.

II. - From the comparisons made through the charts stated in detail in the item titled RESULTS, it can be invariably inferred that the results obtained should consider the area of the element for comparison because if they diverge the accuracy of the conclusions reached is dramatically impaired.⁶

The foregoing shows that the mere assessment of the conclusions from the comparative chart for the airports from Category II, reflects – as far as medium and small aircraft are concerned - that a large number of operators charge lower fees when compared against EZEIZA airport. This leads us to point out that EZEIZA is an expensive airport with respect to those within the same category. However, when analyzed within a context that wider than its area of operations, such conclusion becomes invalid.

Therefore, it is worth bearing in mind that this is one of the few airports from such category that operates under a “network” system and this means it has to subsidize the other 32 airports, which in many cases are operating at a deficit, while the remaining airports compared, featured by their being “single” airports – without the implications stated in detail above - allocate their revenues to their own till. And this is merely one of the parameters that should be taken into account within the realities in which each airport operated so that the conclusions from the studies conducted could be deemed suitable.

So far, the fifth objective has been fulfilled.

III. – EZEIZA airport, which has been publicly accused as one of the most expensive airports in the world, actually charges average fees when analyzing the various comparative studies conducted.

⁶ Environment: the realities that prevail in the different regions in which they operate in terms of State Policies and their implications for airport operators (restraints and/or subsidies) and the users; the airport systems that exist (single airport or airport network) and the funding consequences distinguishing them; the implementation of the single-till or dual-till concept is clearly reflected in the capacity each operator will have to afford his own costs using the revenues perceived from the aeronautical services provided, the need to invest in infrastructure and security, and the like.

As duly stated when describing the results from the studies conducted, for both airports' categories, and its systems and passengers' volume, EZEIZA is ranked as a mean airport while in a large number of assumptions, its charges are below the charges established by the operators used for the comparison. However, such difference is of one to three airports that perceive charges above or below these mean charges.

There are two peculiar cases, although they do not escape from the conclusion previously stated. They are the one stemming from the comparison made for medium and large aircraft among the airports ranked under category II, while the other stems from the number of passengers for a figure that is similar to that observed for this airport.

With respect to the first case, it is worth referring to the previous conclusion as most of the operators used for the comparison are single airports.

As far as the second case is concerned, and even though there is a minor difference for medium and small aircraft that would lead us to infer that it is effectively more expensive than its peers, it is worth highlighting at this point that in this case most of the operators considered for this comparison are also single airports.

Furthermore, we need to make clear that this variable prevents us from determining sound comparisons because the comparison against the volume of passengers 30 M it can be found that most of them charge more than EZEIZA, which only handles 4 M passengers.

Nevertheless, and irrespective of these specific clarifications, EZEIZA mean costs can be inferred by merely looking at the graphics that illustrate each chart. Yet, if a deeper analysis is preferred, they can be compared against the relevant comparative studies.

Final considerations

As it has been already mentioned, airport charges used to be subsidized by the State as it can still be seen at many regional airports.

Now, airports should cope with the withdrawal of public funding and the constant increase in competition.

The airlines are also waging a backbreaking battle to survive amid an extremely competitive environment. As a result, they are trying to cut their operating costs. Airlines believe this is the easiest way to reduce the so-called 'external costs', which include the travel agents' commissions or airport charges even when the latter only represent approximately 4% of the airlines' operating costs worldwide.

Furthermore, this situation overlooks the fact that a general adjustment in airport charges of this type will not affect the relative competitiveness of an airline. Regardless of the foregoing, airlines keep on insisting and demand expensive investments in infrastructure as to let them meet the ever growing demand for new capacity without even admitting that such investment will result in increases in the charges they have to pay.

At the airports featured by significant activity levels, and which make important investment in new infrastructure to mitigate congestion, such developments usually present unit costs higher than the marginal ones. Unless the figures corresponding to airport services are at a level considered sufficient, with profitability margins that allow covering these growing marginal costs, the profitability of such airports will not suffice to meet the financing needs demanded by the investments required by the airlines. The airports depicting significant activity levels should try to obtain further revenues to finance their own development as they are already using a portion of their commercial revenues to subsidize airport charges. Such revenue derives from an activity sector airport use to collect revenues and finance their future investments in infrastructure as the airlines so demand it. In fact, reality reveals that part of the revenues derived from these non-aeronautical activities have been already used by the airports to make up for the mere fact that the revenues obtained from the aeronautical sector are not enough to cover the costs it has to incur into to provide its services.

The regulation imposed by the State onto airport revenues may eventually force, pursuant to the legislations in force in each country, an airport that has adopted an

initiative for the development of non-aeronautical revenues to reduce the charges it imposes onto the airlines and thus, it may lose its incentive to develop further revenue sources.

The absence of any kind of distinction between aeronautical and non-aeronautical revenues discourages airports in their attempts to optimize their efficiency levels. Besides, such an attitude conflicts with the principles it defends, for instance the European Commission, and establishes that the user is the one who should pay.

Charges are usually subject to national regulations and they do not emerge as an arbitrary decision made by the airport, regardless of the ownership modality such airport may have adopted.

In addition, airlines are involved in the first stages provided and to the extent each State may so decide it, not only with respect to the pricing process but also during the consultation process aimed at determining the new needs posed in terms of capacity.

On the other hand, the determination whether these charges are within low, medium, or high price ranges based on comparative studies suggests nothing if the investment undertaken by the airport operator to modernize and increase its capacity for services and infrastructure is ignored. Furthermore, this should be taken into account when the time comes to get acquainted with service standards and efficiency levels the airport or airport network offers to its users.

Airports are no longer mere passive infrastructure providers. They have turned into complex business entities that require deep knowledge of the business and the different management structures.

We understand the main stakeholders in the industry should reach a consensus on our positions and formulate recommendations for their further implementation by the States as to turn the AIR TRANSPORTATION SECTOR and not simple one of its stakeholders into a competitive and sustainable sector.

The air commercial policy should take an integrating view as its point of departure and not a fragmented as it has been the case in the last few years. Moreover, it should understand it is an interdependent system with multiple stakeholders, where each of them constitutes a part of the whole. Therefore, one cannot exist without the other.

This is the reason for the importance given to this study and to the analysis of ACI and the Regional Airports' view.

In this regard, we urge you all to get deeply involved in research and studies to find solutions useful for us all.

Until now, no assertion from the airlines sustaining that airport costs are high or else that they do not respond to the airports' cost structure could be confirmed.

FOOTNOTES/ ENDNOTES

1. Environment: the realities that prevail in the different regions in which they operate in terms of State Policies and their implications for airport operators (restraints and/or subsidies) and the users; the airport systems that exist (single airport or airport network) and the funding consequences distinguishing them; the implementation of the single-till or dual-till concept is clearly reflected in the capacity each operator will have to afford his own costs using the revenues perceived from the aeronautical services provided, the need to invest in infrastructure and security, and the like.
2. IATA (International Air Transport Association) "Airport and Air Navigation Charge Manual", revisions issued 2003, June 26.
3. The FAA (Federal Aviation Administration / Department of Transportation) assesses whether a foreign civil aviation authority (CAA) complied with the minimum international standards for aviation safety oversight as established by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The FAA uses two categories: Category I – compliant with the minimum international aviation safety standards - and Category II –not compliant with the minimum international aviation safety standards -.
4. Idem, note 3.
5. Chart under the heading "Airports", page 5, from the Note on the Study furnished by IATA, dated 01/27/04, at the Petit Meeting of the Regional Committee on Air Transport Competitiveness, Rio de Janeiro, Brazil, January 27 and 28, 2004.
6. Environment: the realities that prevail in the different regions in which they operate in terms of State Policies and their implications for airport operators (restraints and/or subsidies) and the users; the airport systems that exist (single airport or airport network) and the funding consequences distinguishing them; the implementation of the single-till or dual-till concept is clearly reflected in the capacity each operator will have to afford his own costs using the revenues perceived from the aeronautical services provided, the need to invest in infrastructure and security, and the like.

LAC costs not that high than EUROPE and EEUU

Merida, Mexico — Airport charges in Latin America are lower than in the United states and Europe, according to a comparative and statistical analysis carried out by the Latin American Commission of the Airports Council International and presented at the Latin American Civil Aviation Commission meeting in Mexico.

The object of the report was to use real sources and a concrete and transparent methodology to establish the range of tariffs charged by airports in the United States, Europe and Latin America.

Among other cases Argentina's Ezeiza is analysed and the conclusion is that Ezeiza's costs are similar to or inferior to those charged by other airports in the world.

Ezeiza, which has been publicly accused of being one of the most expensive airports in reality has medium-level costs according to all the surveys carried out for the report.

Rates considered for the report were those that are common to the whole region: landing fees, approach and airport fees, parking fee and passenger services fee. The report breaks down the results by category of airport (I and II FAA), by airport network or sole airport, and by passenger volumes.

The results were:

- ✓ category I FAA, for small aircraft there are 13 airports that charge more than Ezeiza and nine that charge less.
- ✓ category II FAA, for small aircraft there are five airports that charge more and five that charge less than Ezeiza.
- ✓ sole airports, for small, medium and large aircraft there are 10 airports that charge higher rates than Ezeiza and seven that charge less.
- ✓ airport networks: for small aircraft nine charge higher rates and six charge less than Ezeiza;
- ✓ volume of four million (Ezeiza), both for small, medium and large aircraft there are two airports that charge more than Ezeiza and one that charges less.

The results show that Ezeiza charges average rates compared to other similar airports, and in a high proportion, charges less than the fees set by other airports.

Without taking this into account, some airlines believe that the simplest way to reduce the so-called 'external costs' is to cut what they pay for either travel agent commissions or airport charges even if the latter only represent 4% of their operating costs.

This percentage demonstrates that a general adjustment in airport charges would not affect an airline's relative competitiveness, as savings would be marginal.

In 955 of the cases airport charges are subject to regulatory control and do not arise from an arbitrary decision by the airport, independently from the corporate status that the airport may have.

Besides, the possibility of establishing whether the rates are low, medium or high suggests little if the investments made by the operator in services and infrastructure are ignored.

Also, this has to be taken into account when establishing the standards and efficiency of the services that the airport or network offers customers.

Civil aviation policy has to adopt an integrated and not a fragmented policy, as it must be understood that it is an interdependent system with a multiplicity of players where each of them is a part of a whole.

Until now, airlines have not been able to demonstrate anywhere in the world the parameters on which they base their claims that airport charges are exaggeratedly high.

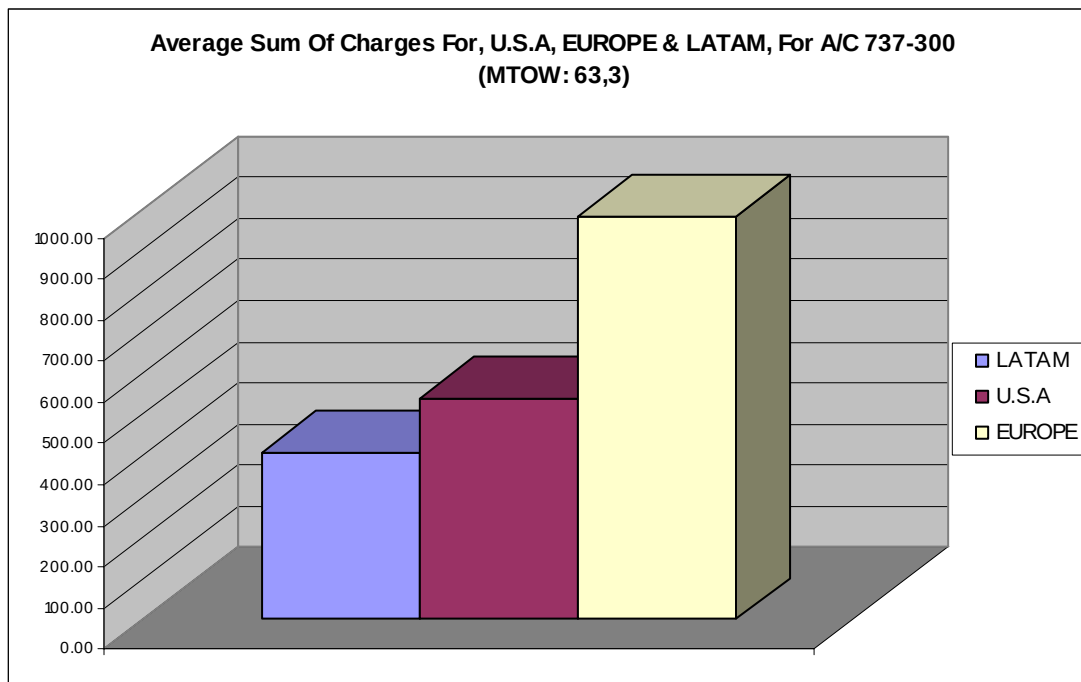
Also, ACI-LAC recommends and recognises that in negotiations with the airlines, the only valid and legitimate spokesmen are the IATA and AITAL, that represent airlines at an international and regional level respectively.

It would be desirable that airlines include in their analysis the considerable investments that are made in security, operations and control at the airports in response to the demands of their customers: the airlines themselves and the flying public.

The ACI is the only professional association of airport operators. ACI-LAC represents over 240 airports in 38 countries in the region, while LAC members control around 90 percent of LAC commercial traffic and manage close to 120 million passengers a year



ANEXO



Charges taken into account:

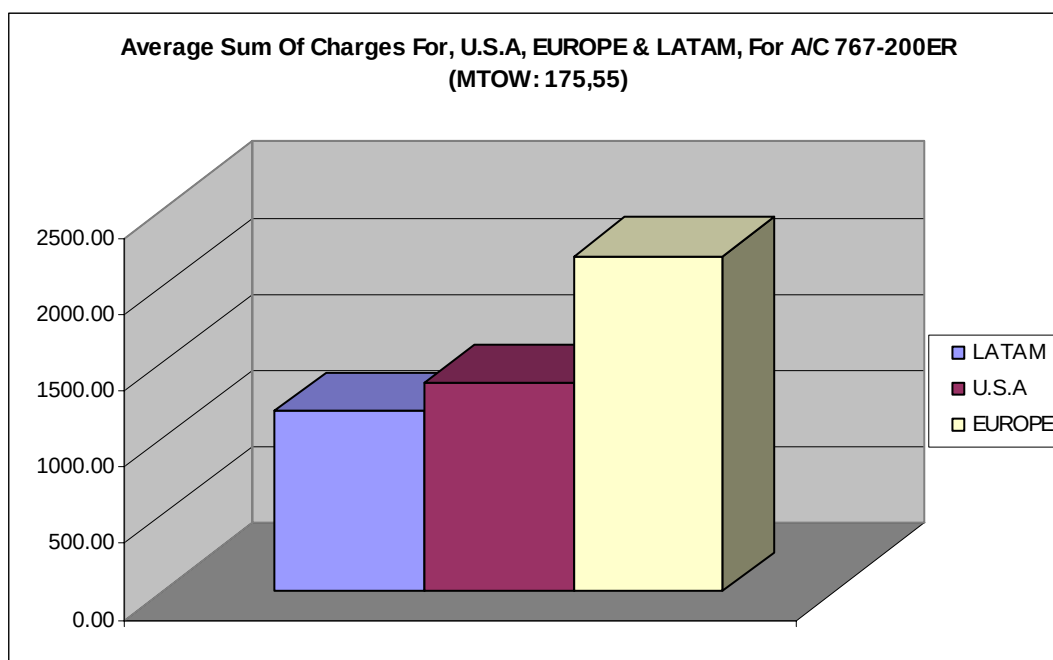
Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour)

Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

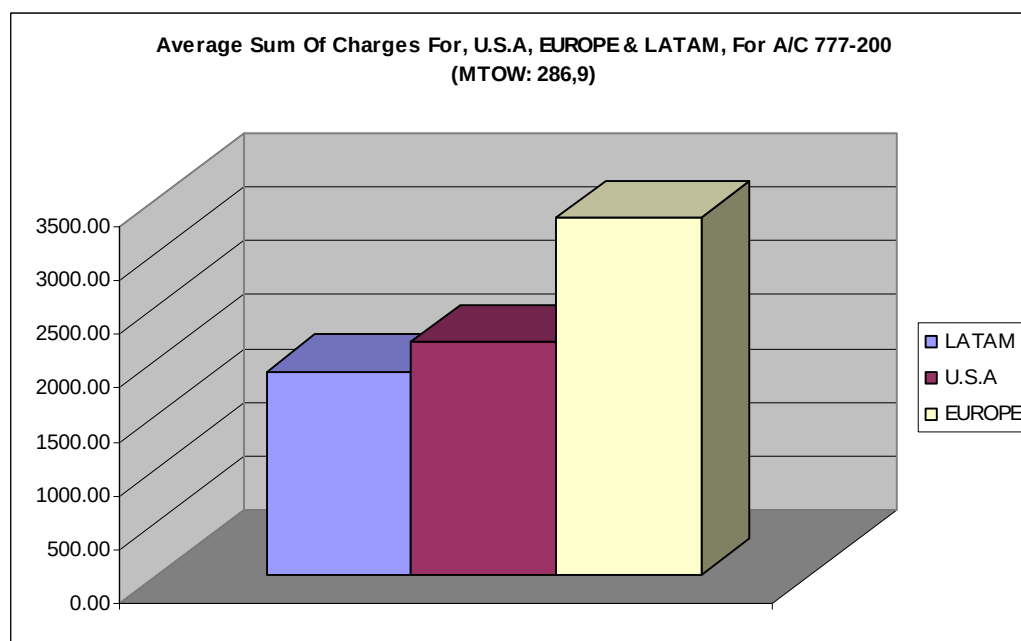
EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)



Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour) Airports taken into account: U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco, EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW) LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)



Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour) Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)