

CLAC/GEPEJTA/10-NE/09
12/07/02

**DÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/10)**

(Ciudad de México, México, 17 al 19 de julio de 2002)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

**Actualización sobre la información sobre el precio de combustible de
aviación en la región.**

Tarea Nro. 8 de la Secretaría

**Estudio comparativo de los precios del combustible en América Latina
respecto de Estados Unidos y Europa**

(Nota de estudio presentada por IATA)

Introducción

1. Como es del conocimiento de las delegaciones que han venido asistiendo a las reuniones del Grupo de Expertos y/o del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, desde hace aproximadamente dos años, IATA ha venido monitoreando continuamente la situación del precio del combustible en la región latinoamericana, e informando sobre esta materia a las autoridades aeronáuticas allí congregadas, por ser este el costo operativo de mayor incidencia para las líneas aéreas.

2. Es así como desde la 8a. reunión del GEPEJTA celebrada en Salvador de Bahía, Brasil, en agosto de 2001, ocasión en la cual se celebró el Coloquio “Nuevo Escenario del Transporte Aéreo en América Latina”, surgió la inquietud relacionada con los niveles relativos de estos precios en América Latina, comparados con los precios prevalecientes en otras regiones geográficas como Europa y los Estados Unidos. Una primera aproximación a este análisis - en términos globales - ya se entregó en la 9a. reunión del GEPEJTA celebrada en Asunción del Paraguay en marzo del presente año.

3. Lo que en esta oportunidad IATA desea entregar al conocimiento de las delegaciones que asisten a la 10a. reunión del GEPEJTA, es un estudio que tiene un **ámbito bastante más amplio**, por cuanto en esta oportunidad se ha efectuado un levantamiento de todos aquellos factores (que fue posible identificar), que inciden en el costo final de este insumo, para el más amplio espectro posible de países latinoamericanos.

4. La información respectiva ha sido entregada por las propias líneas aéreas, en tanto que para los precios prevalecientes en Estados Unidos y Europa, se contó además con el apoyo de la Unidad de Combustibles de IATA, ubicada en Londres, oficina que además efectuó valiosos aportes en términos de validación metodológica.

Metodología

5. Antes de describir la metodología utilizada en esta oportunidad, se estima conveniente recordar aunque sea someramente, las causas que - en opinión de IATA y plasmada en anteriores notas de estudio presentadas ante CLAC - son fundamentales para la persistencia de elevados precios del combustible en la región latinoamericana:

- Existencia de muy limitados niveles de competencia en el nivel de proveedores.
- Consumos de combustible relativamente reducidos en el contexto mundial, congruentes con su participación relativa en los tráficos internacionales.
- Fuertes niveles de intervención gubernamental en la fijación de los precios.
- Imposición indiscriminada de cargos, tasas, impuestos y “concessions fees” en los diferentes aeropuertos de la región latinoamericana.

6. Desde un punto de vista metodológico, la idea inicial era efectuar una comparación entre los precios pagados por las líneas aéreas a los proveedores de combustible, para, en última instancia, comparar esos precios con los prevalecientes en Estados Unidos y Europa.

7. Para tal efecto, se comenzó a pedir información a las diferentes líneas aéreas latinoamericanas. Una primera dificultad en tal sentido vino dada por las **diferentes agrupaciones de los ítems de costos asociados a los precios finales del combustible**, y por el hecho de que, además, bajo un mismo ítem de costo, diferentes líneas aéreas incorporaban conceptos disímiles.

8. Una segunda dificultad vino dada por el hecho de que, en la estructura de comercialización del combustible de aviación, existe el llamado **“diferencial comercial”**, que es el margen de comercialización que queda para la empresa proveedora. Este diferencial comercial que en lo sucesivo llamaremos **“el diferencial”** constituye información que manejan confidencialmente las líneas aéreas, y por consiguiente, no es posible acceder a ella. Por otra parte - y aún más importante - el llamado **“diferencial” contiene en algunos casos ítems**

considerados costos “normales”, y en otros casos no, haciendo muy difícil por lo tanto, establecer comparaciones relevantes.

9. Es por tal motivo que, después de analizar las diferentes opciones, se optó por un segundo mejor óptimo, el cual consiste en trabajar con las diferencias entre el **precio final sin diferencial y el precio base del commodity**; es decir, el precio del petróleo que se cotiza internacionalmente, y que por ende es igual para todos (precio Platt, precio Gulf, etc).

10. A los efectos de considerar un período que fuera consistente con la disponibilidad de información se consideraron 4 meses, enero - abril del año 2002.

11. De esa forma entonces, la diferencia obtenida para cada país y en cada mes, contendrá **todos o algunos de los items** que a continuación se mencionan:

- Airport fee: derecho que cobra el concesionario del aeropuerto
- Compulsory storage fee: derecho que cobra el abastecedor por el almacenamiento del combustible en el aeropuerto
- Into-plane fee; derecho que cobra o el aeropuerto o el abastecedor por brindar el servicio de subir el combustible al ala del avión.
- Pipeline: costo del combustible correspondiente al transporte por tubería
- Fletes y seguros: Costo que corresponde al transporte del combustible de un punto a otro más el seguro correspondiente
- Impuestos municipales
- IVA: Impuesto al valor agregado

12. De allí entonces que **“la diferencia” contendrá el conjunto de items de costos existentes para un país o aeropuerto determinado, más el conjunto de impuestos, cargos, “concessions fees” y otros cargos** que imponen los aeropuertos, las autoridades aeronáuticas o municipales.

13. Por consiguiente, las conclusiones del estudio estarán referidas a comparar las “diferencias” existentes entre los países latinoamericanos respecto de Estados Unidos y Europa, para determinar cuáles son los países latinoamericanos que estarían más afectados por este monto de impuestos, cargos y mayores costos.

Resultados

14. Los gráficos que se muestran como **Anexo 1** a la presente Nota de Estudio, dan cuenta en forma clara y nítida que, para el período considerado en la muestra, es decir enero-abril 2002, los precios del combustible en América Latina (o en este caso, las diferencias respecto al precio del commodity), **son sustancialmente más altas en América Latina, que las prevalecientes en Estados Unidos y Europa.**

15. En algunos casos como Quito, y Asunción (los más caros según esta muestra), **esta diferencia llega a ser dramáticamente elevada**. Se puede advertir, por ejemplo, que en el caso de Quito, esta es **28 veces más alta** que en Estados Unidos, y **14 veces más alta** que en Europa, en tanto que en Asunción, es **22 veces más alta** que en Estados Unidos, y **11 veces más alta** que en Europa.

16. Por otra parte, en el **Anexo 2** a la presente nota de estudio, se presenta una tabla para todos los países latinoamericanos, en la cual se ilustra el concepto anteriormente mencionado para toda la muestra, es decir se muestra la **distancia existente entre el valor de la diferencia para cada país latinoamericano, respecto del promedio en Estados Unidos y del promedio en Europa**.

17. Se puede apreciar en la tabla de dicho Anexo, que las distancias más significativas se encuentran en Quito, Lima y Asunción, en los cuales las distancias respectivas respecto de Estados Unidos y Europa son (en USD):

- Quito: **44,97** respecto de EEUU y **43,23** respecto de Europa
- Lima: **38,9** respecto de EEUU y **37,23** respecto de Europa
- Asunción **38,56** respecto de EEUU y **36,84** respecto de Europa

Por otra parte los países en los cuales estas distancias son las menos importantes son:

- Buenos Aires: **1,30** respecto de EEUU y **3,03** respecto de Europa
- San José de Costa Rica: **4,09** respecto de EEUU y **2,35** respecto de Europa

Conclusiones

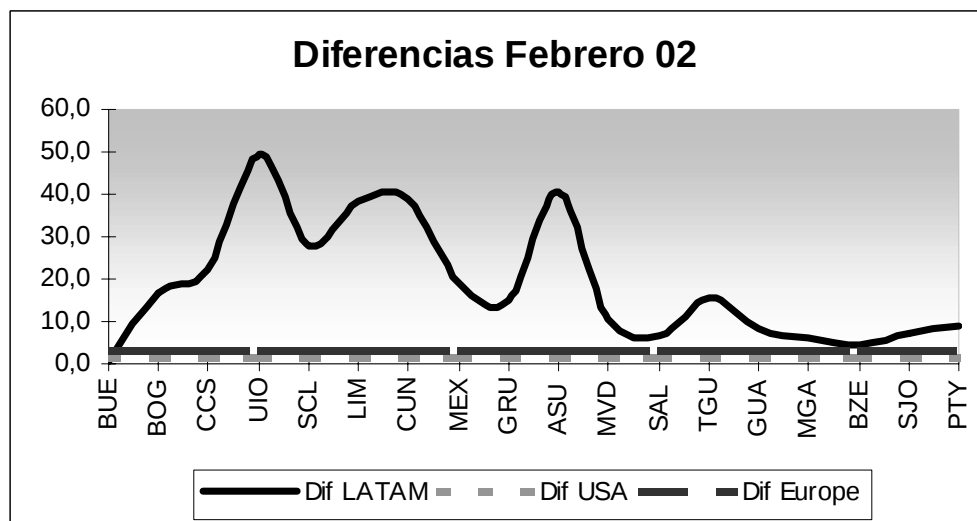
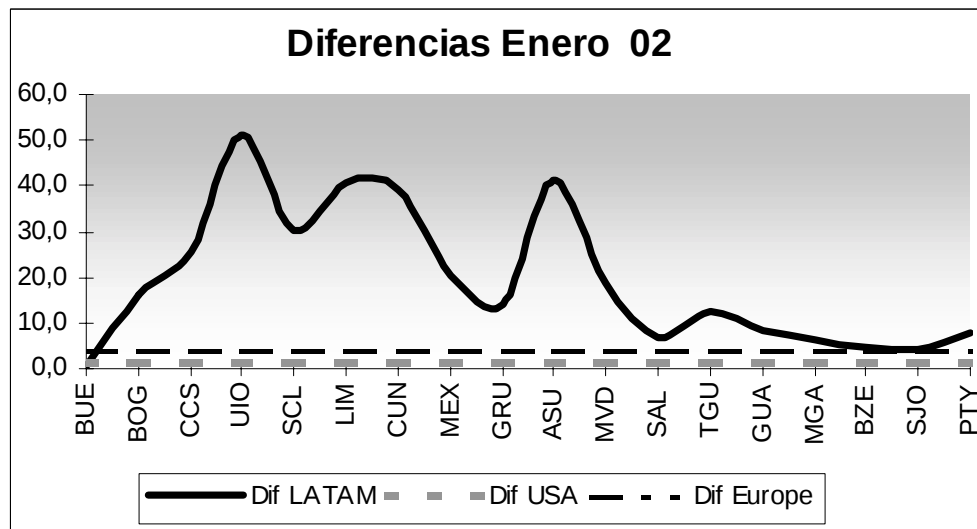
- a. A pesar de las limitaciones metodológicas encontradas en el período de elaboración de este estudio, IATA considera que los resultados mostrados anteriormente son demostrativos de que, en la región latinoamericana, los precios del combustible de aviación son significativamente más altos que en Europa y Estados Unidos. Como se muestra en el **Anexo 1**, prácticamente en ningún país latinoamericano se constató que la **“diferencia”** fuese menor que la existente en Europa y Estados Unidos
- b. De esta forma, la conclusión mostrada en el nivel global en las anteriores reuniones de CLAC, se ven ahora confirmadas dramáticamente en este análisis que se ha efectuado en el nivel de los principales aeropuertos de la región, en el sentido de que la **proliferación de impuestos, cargos, “concessions fees” y otros, son factor preponderante en este escenario discriminatorio hacia las líneas aéreas latinoamericanas**, que son las que concentran el mayor número de operaciones en estos aeropuertos.

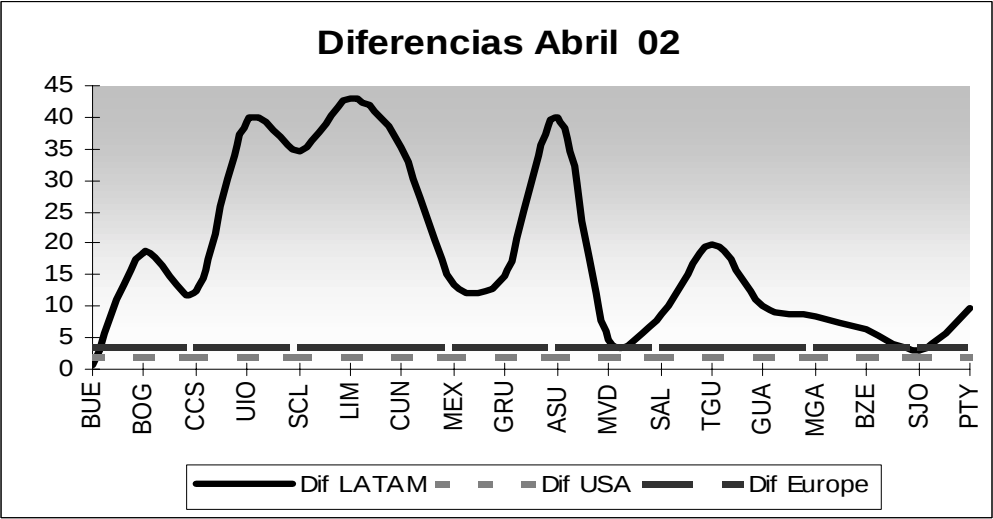
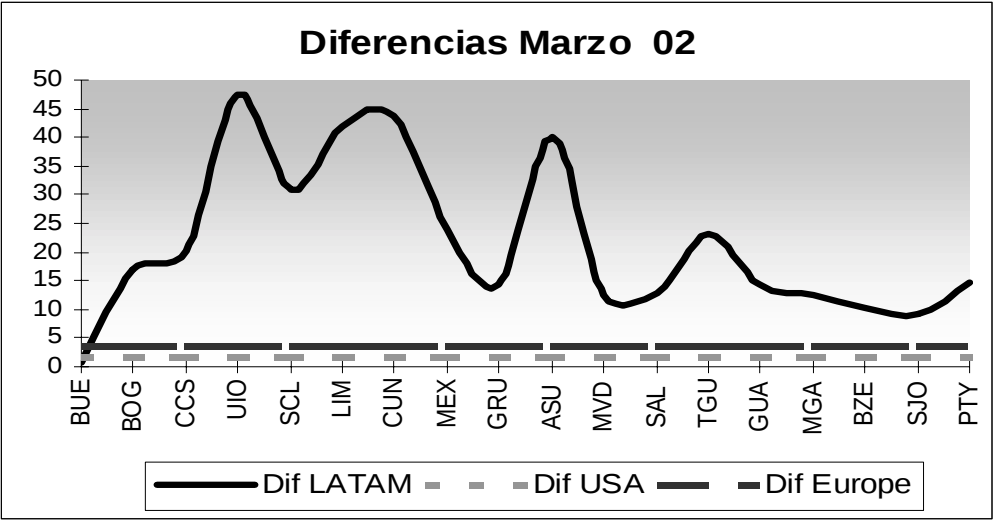
- 5 -

- c. Si bien es cierto que esta metodología incluye en el concepto de **“diferencia”**, items de costos que pueden considerarse “costos normales” (ejemplo, transportes seguros, pipeline, etc), por la otra **no está considerando la ventaja comparativa que consideraría un mejor precio por mayores volúmenes comprados, puesto que no se ha incluido el “diferencial comercial”**.
- d. IATA continuará trabajando en el perfeccionamiento e identificación de estos cargos e impuestos discriminatorios, y tiene proyectado presentar un inventario de ellos en una próxima reunión de CLAC, sin perjuicio de lo cual, se permite sugerir al Grupo de Expertos, que recomiende al Comité Ejecutivo de CLAC, la más pronta y urgente revisión del papel de los Estados de la región latinoamericana en todos los aspectos relacionados con el combustible de aviación, a los efectos de **eliminar este factor de pérdida de competitividad de la industria aérea latinoamericana**.

Anexo 1

Diferencias entre precio sin diferencial comercial, y el precio del commodity (USD)





Anexo 2

Distancias promedio respecto al precio commodity, en América Latina, Europa y Estados Unidos (USD)

APTO	Avg LATAM	Avg USA	Avg Europa	Delta USA	Delta Europa
BUE	0,6	1,9	3,6	1,3	3,0
BOG	17,0	1,9	3,6	-15,1	-13,4
CCS	20,1	1,9	3,6	-18,2	-16,5
UIO	46,8	1,9	3,6	-45,0	-43,2
SCL	30,9	1,9	3,6	-29,0	-27,3
LIM	40,8	1,9	3,6	-39,0	-37,2
CUN	39,3	1,9	3,6	-37,4	-35,7
MEX	19,2	1,9	3,6	-17,3	-15,6
GRU	14,6	1,9	3,6	-12,7	-11,0
ASU	40,4	1,9	3,6	-38,6	-36,8
MVD	11,7	1,9	3,6	-9,8	-8,1
SAL	8,8	1,9	3,6	-6,9	-5,2
TGU	17,8	1,9	3,6	-15,9	-14,2
GUA	10,3	1,9	3,6	-8,4	-6,7
MGA	8,4	1,9	3,6	-6,6	-4,8
BZE	6,4	1,9	3,6	-4,6	-2,8
SJO	5,9	1,9	3,6	-4,1	-2,4
PTY	10,3	1,9	3,6	-8,4	-6,7