

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/GEPEJTA/14-NE/08
22/07/04

**DÉCIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/14)**

(Caracas, Venezuela, 24 al 26 de agosto de 2004)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Revisión del estudio presentado por ACI/LAC sobre “tasas aeroportuarias de
otras regiones” y comentarios de IATA/AITAL.**
Tarea Nro. 11 del Programa de Trabajo de la CLAC

Comentarios de IATA/AITAL al documento de ACI-LAC sobre cargos aeroportuarios

(Nota de estudio presentada por IATA/AITAL)

Introducción

1. Con ocasión de la Decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13), realizada en Santiago de Chile en marzo de 2004, ACI/LAC emitió un estudio de caso y comparativo con tasas aeroportuarias de otras regiones del mundo, titulado “Cargos Aeroportuarios de Latinoamérica y el Caribe”, el cual fue presentado durante la reunión del “Petit Comité de Competitividad”.
2. En opinión de IATA/AITAL, este estudio merece ciertas aclaraciones respecto a la naturaleza de los informes que se han venido distribuyendo en el seno de CLAC y en su Comité de Competitividad.
3. Sin el ánimo de entrar en polémicas estériles, nos ha parecido procedente el que los señores delegados asistentes a esta reunión reciban nuestra visión con las aclaraciones y rectificaciones que corresponden respecto al documento de ACI/LAC.

4. Asimismo, hacemos un llamado a que se generen los grupos técnicos de trabajo que permitan avanzar en el consenso de cifras y conceptos de tal manera de poder generar un nuevo modelo de negocios y un nuevo modelo de relacionamiento entre los distintos actores del sector.

5. A partir del año 2001 y ante la escasez de cifras confiables en materia de costos, tarifas y recaudaciones aeroportuarias se creó al alero de IATA un grupo de interés llamado Task Force en Costos de Infraestructura, compuesto por 16 líneas aéreas que operan en la Región incluyendo a AITAL. Desde su inicio, este grupo ha venido recopilando cifras, números y en forma sistemática se han venido compartiendo dichos números no sólo con las líneas aéreas sino que también con las autoridades y aeropuertos en el ámbito de CLAC.

6. Uno de los reportes que se han elaborado contenía el cuadro citado en el estudio de ACI/LAC, estableciendo que América Latina (LATAM) presenta tarifas aeroportuarias más altas que Europa y USA.

7. En estos cuadros, se comparaban las tarifas aeroportuarias según el peso de la aeronave de 5 aeropuertos de USA, 8 aeropuertos de Europa y 11 aeropuertos de LATAM. Estos cuadros provocaron una reacción en ACI/LAC y por ello es importante sentarnos a conversar a nivel técnico para identificar aquellas situaciones que son equivalentes y que permiten una comparación adecuada y no hacerlo en forma panfletaria.

Contribución económica y social del transporte aéreo

8. El transporte aéreo juega un rol fundamental en la economía latinoamericana, al ser un motor de desarrollo para sus economías frente al creciente proceso de globalización e integración que está experimentando la región, siguiendo la tendencia que se da en todo el orbe.

9. El transporte aéreo en su constante crecimiento, se ha ido relacionando con muchas otras industrias y actividades comerciales, generando valor agregado en casi todos los sectores de la economía los que incluyen energía, comunicaciones, infraestructura, administración pública, sector financiero, informática, logística, distribución, turismo, etc. Debido a su alto crecimiento y además a su amplia y profunda penetración en la actividad de los más diversos sectores de la economía, el transporte aéreo es considerado como uno de los más altos en su factor multiplicador de producto, llegando a estimarse hasta en 2,4 veces.

10. Como dato referencial de la importancia del sector en las economías mundiales, un Estudio de la American Transport Association (ATA), que acudió en respaldo de la presentación de las líneas aéreas al Congreso de los Estados Unidos luego de los luctuosos eventos del 11 de septiembre de 2001, estimó en un 10% la incidencia del sector en el Producto Geográfico Bruto de EEUU, considerando tanto el aporte directo como el indirecto e inducido.

11. El sector del transporte aéreo juega también un rol fundamental en las economías de América Latina, ya que en muchos casos, el turismo constituye la principal actividad exportadora y generadora de divisas. Asimismo, las economías latinoamericanas son altamente sensibles al comercio internacional, donde el transporte aéreo de carga tiene una importancia fundamental.

12. En el caso de las exportaciones, el transporte aéreo es un insumo fundamental para el sector exportador de flores en Colombia y Ecuador, siendo éstos los principales países embarcadores por vía aérea de la región. Otras industrias tales como las exportadoras de salmón y de fruta fresca en Chile, de calzados en Brasil, o de pescados en el mismo Ecuador, son también altamente dependientes del

transporte aéreo para su crecimiento y desarrollo. Los sectores importadores de maquinarias y equipos, de computadores, calculadoras y aparatos de telefonía son otro ejemplo más de la gran dependencia del tráfico aéreo para el traslado de sus equipos y repuestos.

13. Como se puede advertir de lo precedentemente expuesto, el transporte aéreo aporta decisivamente al incremento en la riqueza de los países en todo el mundo, y es por ello que en los países desarrollados (Estados Unidos y Europa), sus autoridades definen políticas públicas específicas, que tienden a que ella pueda permanecer competitiva, habida consideración de lo imperfecto de sus mercados, en el marco de una eficiente asignación de recursos en la economía global.

Situación de la industria aérea en América Latina

14. La actual situación económica y financiera de las líneas aéreas latinoamericanas es extremadamente grave. El transporte aéreo ya había mostrado signos claros de debilidad con anterioridad a los atentados del 11 de septiembre de 2001, registrándose el año 2000 importantes pérdidas que son estimadas en USD 700 millones.

15. Ciertamente, la situación empeoró dramáticamente con posterioridad a los atentados del 11 de septiembre de 2001, y es así como se estima que en los años 2001, 2002 y 2003, esta actividad habría perdido un total de USD 2,200 millones.

16. El mercado latinoamericano, además de ser uno de los más pequeños del mundo en términos absolutos y per-cápita (5% sobre el tráfico regular internacional), es el más volátil y menos estable debido a su alta dependencia de los ciclos económicos, lo que dificulta el desarrollo de las empresas de nuestra región y les introduce una cuota de riesgo adicional, al que es implícito a este negocio por razones “genéticas”, lo que finalmente se traduce en mayores costos.

17. En el mercado de insumos la situación tampoco es favorable para las líneas aéreas de la región, ya que varios mercados de proveedores de la industria son monopolios naturales (aeropuertos), carteles (combustible) u oligopolios (fabricantes de aeronaves, motores, etc.). Al realizar un análisis de la estructura de costos de las empresas por región, se concluye que las líneas aéreas latinoamericanas deben enfrentar mayores costos unitarios en muchos de los insumos de la aviación comercial. En numerosas ocasiones, los mayores costos simplemente se deben a la introducción de prácticas discriminatorias por parte de las autoridades reguladoras de la región.

18. A lo anterior debe agregarse la escasez (o mayor costo) de las fuentes de financiamiento, no sólo debido al alto riesgo “genético” asociado al transporte aéreo aeronáutico, sino también al escaso desarrollo de los mercados financieros y al alto riesgo de los países de la región, lo que eleva significativamente los costos financieros que las empresas deben pagar para financiar su capital de trabajo, su infraestructura y su flota.

19. Finalmente, las líneas aéreas de la región están permanentemente expuestas a un significativo riesgo cambiario, ya que están situadas en países que se caracterizan por la inestabilidad de sus economías, por lo que deben enfrentar permanentes devaluaciones de sus monedas, con las consiguientes pérdidas adicionales de competitividad.

Aclaraciones y Rectificaciones de IATA/AITAL al documento de ACI/LAC

20. Las líneas aéreas no reciben subsidio de los Estados ni de los aeropuertos. Al contrario, en la mayoría de los casos en la Región, con la recaudación de los aeropuertos por concepto de las tarifas por

uso de infraestructura aeroportuaria se subsidian aeropuertos no rentables de redes aeroportuarias que han sido definidas bajo esquemas que no corresponden a los principios establecidos por OACI y CLAC. Asimismo, estos desvíos de dinero también en muchos casos van a fondos generales de la Nación no relacionados con la industria aérea. Es decir, los dineros recaudados por uso de la infraestructura aeroportuaria no son reinvertidos en la industria.

21. En el caso de LATAM, los cargos aeroportuarios han crecido en forma constante, sobretodo luego de los procesos de concesión, donde se realizan incrementos importantes casi inmediatamente de otorgada la concesión y se observa la creación de nuevas tarifas que no están relacionadas a servicios adicionales que reciben las líneas aéreas.

22. Las aerolíneas no continuarán pagando el precio por un proceso de privatización fallido. Las concesiones aeroportuarias deben ser reevaluadas a la luz de lo que se ha logrado en otras partes del mundo. Como ejemplo, de 95 aeropuertos concesionados en la Región, 39 visualizan actualmente como única salida la renegociación de los contratos de concesión.

23. Las líneas aéreas no son responsables de los desarrollos de la infraestructura aeroportuaria ni a nivel mundial ni a nivel regional. Lo que sí se ha intentado es que frente a la carencia de planes maestros de desarrollo aeroportuario, las líneas aéreas han emitido opiniones y sugerencias que distan de constituir exigencias desmesuradas o inalcanzables de inversión. Más aún, hemos dicho que la infraestructura aeroportuaria en la Región debe perfeccionarse en su dimensión institucional, en su regulación y modernización de las terminales, para así acompañar un proceso de desarrollo del sector que es impulsado no sólo con buenas intenciones de parte de las líneas aéreas sino que con fuertes inversiones.

24. Los estándares de muchos de los aeropuertos de LATAM son muy deficientes en el nivel de servicio e infraestructura requerido por sus pasajeros y operadores aéreos. Creemos que se adolece de planes maestros de desarrollo aeroportuario realistas y acorde a las necesidades del mercado.

25. Las compañías aéreas por largo tiempo han venido apoyando los principios que no sólo son de nuestros asociados, sino que también de OACI y CLAC. Uno de ellos es el concepto de “Single Till”o Caja Única. Sabemos que en algunos casos el hablar de Single Till provoca situaciones incómodas, producto de que las decisiones y políticas soberanas de Estados no lo pueden aplicar en plenitud, contrario a lo que han aceptado al ser signatarios de los acuerdos OACI. Por otro lado, es una aspiración permanente de las líneas aéreas el que los aeropuertos en LATAM en sus ingresos alcancen una proporción donde los ingresos comerciales superen con creces a los aeronáuticos, estos últimos son básicamente generados por las líneas aéreas y el consumidor final.

26. Las Líneas Aéreas se ven forzadas a operar en dichos aeropuertos, que se rigen bajo un esquema monopólico sin las regulaciones y protecciones necesarias.

27. Reiteramos que resulta fundamental contar con una proporción de ingresos comerciales que sea en función de realmente nuevos negocios y no de los mismos usuarios y de los ítems tradicionales donde se buscan sofisticaciones para cobrar más caro.

28. Un proceso racional y eficiente de desarrollo de un aeropuerto obviamente buscaría una relación del tipo alianza entre las líneas aéreas y el operador aeroportuario, de tal manera que al ser las compañías aéreas lo que se llama “el Ancla” que atrae y lleva los tráficos de pasajeros al aeropuerto, se pueda establecer un incentivo económico, de tal forma que en conjunto se haga crecer los ingresos comerciales y se establezca un beneficio para los operadores aéreos vía la disminución de los cargos aeroportuarios a los que ellos están afectos.

29. El concepto “transparencia” alcanza una importancia relevante cuando sectores que deben coexistir en una misma actividad, léase líneas aéreas y operadores aeroportuarios, debieran intercambiarse en forma abierta sus realidades financieras, de tal forma de que en como en todo negocio cada una de las partes pueda ser mucho más sensible a la realidad del otro. IATA y AITAL han desarrollado un modelo llamado MAIPO que está a disposición de los aeropuertos. Se espera perfeccionarlo en conjunto con las autoridades aeroportuarias y poder contar con la misma información de parte de los aeropuertos.

30. Con todo gusto cooperaremos con nuestros colegas de ACI para que juntos busquemos nuevos esquemas de negocio y se establezcan las adecuadas responsabilidades para ambos actores.

31. Uno de los méritos que reconocemos de la instancia CLAC es que en el marco de sus reuniones se han podido convocar no sólo los Estados, sino también líneas aéreas, aeropuertos y reguladores aunque la presencia de estos últimos ha sido no en la magnitud que se deseaba. Nos parece que hay que estimular el rol de los entes reguladores en pro del establecimiento de reglas claras, objetivas y permanentes en la operación de un sector que es monopolio natural. Repetimos, no hay que olvidar que la operación aeroportuaria en cuanto a su aspecto comercial responde a las características de un monopolio natural y las normas y reglamentos que regulen un monopolio natural deben ser muy claras y transparentes.

32. La campaña de las líneas aéreas apunta a mejorar las condiciones económicas bajo las cuales se desenvuelve todo el transporte aéreo. Incluimos en esta visión a todos los protagonistas de la aviación: pasajeros, embarcadores de carga, aeropuertos, líneas aéreas, reguladores, etc.

33. Esta es una industria que ha sido golpeada como ningún otro sector económico en los últimos años. Más de 200.000 posiciones de trabajo han tenido que ser finiquitadas y muchas empresas emblemáticas han tenido que cesar sus operaciones.

34. La campaña para reducir los costos ha sido radical y ha abarcado todos los ámbitos del quehacer de una línea aérea, independientemente de su magnitud relativa dentro de la estructura de costos global de sus operaciones.

35. En ese sentido, no ha habido excepciones en cuanto la búsqueda de ahorros y mayores eficiencias por parte de las líneas aéreas y obviamente no han escapado a este proceso ítems de costos como los aeroportuarios y de ayudas a la navegación que representan servicios provistos por proveedores que se enmarcan en la categoría de monopolios naturales.

36. Nuestros socios deben aunarse a estos esfuerzos si queremos ser una industria sana y floreciente donde todos ganemos.

37. En cuanto a los casos comparativos presentados por ACI/LAC en su estudio, donde se compara el aeropuerto de EZE con respecto a otros aeropuertos del mundo, es importante mencionar que la calidad del servicio, la calidad de la infraestructura provista y los costos en los que se incurre al proveer los servicios deben ser tomados en cuenta a la hora de comparar. El resto de los estudios mostrarán distintos resultados dependiendo de los supuestos que sean utilizados.

38. Por último, IATA/AITAL no han afirmado que Ezeiza sea uno de los aeropuertos más costosos del mundo, pero sí de los más caros de la Región (Ver cuadros):

Avion de 57 Tons, Vuelo internacional, horario normal, 1,5 hrs. de Boarding Bridge, 2 hrs. de Parking

PAIS	APTO.	MTOW	LANDING	LIGHTING	PARKING	TNC	BOARDING B.	Otros	TOTAL
Paraguay	ASU	57	57	17	-	990	-		1,064
Colombia	BOG	57	399	*	-	280	84		763
Brasil	GRU	57	484	-	-	161	-		645
Argentina	EZE	57	301	90	32	46	150		619
Bolivia	LPB	57	386	116	-	-	60		562
Ecuador	UIO	57	342	96	-	112	-		551
Cuba	HAV	57	341	-	-	153	-		494
Venezuela	CCS	57	342	57	-	34	17		450
Mexico	MEX	57	164	-	179	30	76		450
Honduras	TGU	57	228	171	-	-	50		449
Chile	SCL	57	235	47	-	51	39		371
Peru	LIM	57	294	44	29	-	-		367
Uruguay	MVD	57	286	57	-	-	16		359
Jamaica	KIN	57	216	-	-	68	-		284
Aruba	AUA	57	150	-	-	-	126		276
Panama	PTY	57	140	-	50	28	50		267
Costa Rica	SJO	57	22	2	22	50	31	102	228
Nicaragua	MGA	57	184	3	5	-	-		192
El Salvador	SAL	57	171	-	-	-	-		171
Guatemala	GUA	57	15	-	36	79	12		142
Dominican Rep.	SDQ	57	99	15	-	-	-		114
Promedio			231	36	18	99	34	102	420

* Incluido en Landing

Fuente: Manual IATA Marzo 2004, IATA Task Force

Avion de 156 Tons, Vuelo internacional, horario normal, 1,5 hrs. de Boarding Bridge, 2 hrs. de Parking

PAIS	APTO.	MTOW	LANDING	LIGHTING	PARKING	TNC	BOARDING B.	Otros	TOTAL
Colombia	BOG	156	1,075	*	-	755	84		1,913
Argentina	EZE	156	1,012	304	122	173	150		1,761
Ecuador	UIO	156	1,014	285	-	334	-		1,633
Brasil	GRU	156	1,324	-	-	266	-		1,591
Paraguay	ASU	156	156	47	-	1,100	-		1,303
Venezuela	CCS	156	936	156	-	94	34		1,220
Cuba	HAV	156	934	-	-	276	-		1,210
Honduras	TGU	156	624	468	-	-	50		1,142
Bolivia	LPB	156	889	135	-	-	60		1,084
Peru	LIM	156	866	130	87	-	-		1,082
Mexico	MEX	156	450	-	489	30	76		1,045
Costa Rica	SJO	156	60	6	60	504	84	278	991
Chile	SCL	156	732	146	-	71	39		987
Jamaica	KIN	156	591	-	-	68	-		659
Aruba	AUA	156	409	-	-	-	190		599
Panama	PTY	156	398	-	50	84	50		582
Nicaragua	MGA	156	505	3	14	-	-		521
Uruguay	MVD	156	404	81	-	-	24		509
El Salvador	SAL	156	468	-	-	-	-		468
Guatemala	GUA	156	40	-	100	222	12		374
Dominican Rep.	SDQ	156	272	41	-	-	-		312
Promedio			627	95	46	189	41	278	999

* Incluido en Landing

Fuente: Manual IATA Marzo 2004, IATA Task Force

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

39. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la presente, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.