

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/19
25/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:** **Transporte y política aérea**

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:** **Actualización de la información referente al aumento del precio de combustible de aviación y su impacto en la estructura de costo de las aerolíneas (Colombia).**

(Nota de estudio presentada por Colombia)

Antecedentes

1. Cabe recordar que durante la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010), entre otras cosas, se acordó incluir el tema del precio del combustible de aviación en el próximo período de trabajo de la CLAC, teniendo en cuenta la propuesta de IATA para que se elabore un trabajo conjunto que trate sobre:

- a) Tasas e impuestos aplicados en cada país.
- b) Reglamentación del suministro por parte de los proveedores.
- c) Excepción del IVA para los vuelos internacionales.
- d) Transparencia de los precios de paridad de importación.

2. Se aborda en esta ocasión el tema, acorde a la planificación de la macro tarea y tomando en consideración que de acuerdo al informe entregado por el anterior punto focal (Panamá), la misma tiene como meta de gestión **“Encontrar soluciones para mitigar el constante aumento del precio del combustible de aviación”**.

3. La industria del transporte aéreo afronta un nuevo desafío: el alza del precio del combustible, el cual ha crecido de forma progresiva durante la ola de revueltas vividas en el mundo islámico y en países productores claves de Medio Oriente, que se inició en diciembre pasado. La conflagración internacional ha hecho que el precio del crudo esté imparabile y puede pesar de forma importante en el escenario del transporte aéreo.

4. Frente a ese panorama algunas compañías de aviación están llevando a cabo medidas mitigantes tales como: anuncios de recortes de capacidad, incremento del precio del billete y en la medida en que aumenten los precios de los tiquetes se puede reducir el ritmo de crecimiento del sector, e incluso llegar a contraer la demanda si el combustible sigue subiendo; otras son el desarrollo de nuevas tasas, la paralización de inversiones internas entre otras.

Previsiones de la IATA

5. La IATA revisa a la baja sus previsiones por el impacto de la crisis Libia y el incremento del precio del petróleo para la industria y estima que las aerolíneas ganarán 8.600 millones de dólares (6.218 millones de euros) en 2011¹. En comparación con los niveles de 2010, la industria espera que los precios del petróleo aumenten un 20% más este año, lo que supondrá el 29% de sus costos operativos.

6. En diciembre de 2010, la cifra estimada de IATA bordeaba los 9.100 millones de dólares (6.578 millones de euros) en ganancias para el sector ante la recuperación de la demanda y las buenas perspectivas para el sector aéreo.

7. De cumplirse sus pronósticos, el beneficio neto de las aerolíneas a nivel mundial caería un 46% este año, si se compara con los 15.100 millones de dólares (10.919 millones de euros) obtenidos en 2010.

8. Los disturbios en Oriente Medio han incrementado el precio del petróleo hasta los 100 dólares por barril de Brent, por encima de los 84 dólares por barril que manejaba como promedio la IATA, un incremento significativo que reduce a la mitad los beneficios para la industria en comparación con el año pasado, con un margen del 1,4%.

9. La IATA advirtió ante el incremento del precio del crudo que por cada dólar de más en el costo del carburante, partida que supone hasta el 29% de los costos operativos del sector, las aerolíneas tendrían que afrontar 1.600 millones de dólares (1.157 millones de euros) de costos adicionales por el crudo.

10. La industria aérea mundial vivirá este año "en una cuerda floja", con un margen de beneficio del 1,4%, y en las últimas cuatro décadas el promedio ha sido solo del 0,1%.

11. Según la IATA, pese a que los ingresos para el sector aéreo serán en 2011 más altos ante las buenas perspectivas de la demanda, no serán suficientes para evitar que la subida de los precios del petróleo reduzca en un 46% el nivel de beneficio con el que las aerolíneas cerraron 2010.

12. El panorama para Latinoamérica es una ganancia de 300 millones de dólares (216,97 millones de euros), frente a los 700 millones de dólares (506 millones de euros) previstos anteriormente.

Conclusión

13. En este contexto de crisis política internacional, el hecho de que el precio del carburante para la aviación no deje de ascender, obliga a las aerolíneas a incrementar sus niveles de competencia y se hace necesario operar de manera eficiente, considerando que el combustible de aviación representa el principal ítem de costo para las aerolíneas en el mundo llegando a un promedio del 29% de los costos operacionales de una aerolínea. Este promedio en Latinoamérica llega a los 37% de los costos operacionales de una aerolínea, cerca de 14% más alto que el promedio de precios mundial.

¹ <http://www.invertia.com/noticias/articulo-final.asp?idNoticia=2483188>

14. Si bien el incremento del precio del combustible es un asunto que las Autoridades Aeronáuticas no regulan, a través de su rol se pueden implementar medidas que contribuyan a mitigar dicho impacto y que se exponen a continuación.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

15. Se invita al GEPEJTA a analizar la información presentada, intercambiar criterios y aprobar las siguientes sugerencias:

- Actualizar la Res A18-5 Medidas para reducir el impacto del precio del combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región. (Oct-2008), en el sentido de:
 1. Exhortar a las autoridades aeronáuticas para que los Estados con economías emergentes donde la producción de aeronaves es inexistente, eviten gravar la adquisición de flota de última tecnología, de esta manera se estimula la renovación de flota.
 2. Promover en los Estado miembros la implementación de medidas que contribuyan a mitigar el constante aumento del precio de combustible tales como:
 - a) Desarrollo de procedimientos y tecnologías mundiales de navegación basada en la performance (PBN), es decir la navegación que emplea señales de satélite con avanzada tecnología y permite a las aeronaves volar sin depender de ayudas para la navegación convencional basadas en tierra. El concepto PBN contribuye al rendimiento aéreo en términos de exactitud, integridad, disponibilidad, continuidad y funcionalidad de una aeronave. Este sistema permite volar de una forma más eficiente, lo cual a su vez garantiza mayor seguridad en la operación, ahorro de combustible, disminución de tiempos de vuelo, reducción en la emanación de gases CO2 a la atmósfera y contaminación auditiva durante los procedimientos de salida y llegada a los aeropuertos.
 - b) Propiciar la creación de grupos interdisciplinarios de trabajo que centren sus esfuerzos en el estudio de combustibles alternativos, los cuales plantean la posibilidad de ser más económicos y ecológicos que los tradicionales. Aunque es una tecnología todavía en desarrollo, podrían alcanzar en un futuro cercano una mayor eficiencia e incluso superar a la de los derivados del petróleo. Tal es el caso del primer vuelo de demostración con biocombustibles realizado por parte de una línea aérea comercial estadounidense “Continental Airlines” donde se ha informado que la mezcla utilizada ofreció unas prestaciones iguales o superiores a las del combustible tradicional, llegando a superar en algunas etapas del vuelo hasta en un 1,1% la eficiencia de consumo en relación con el derivado 100% del petróleo. Igualmente se ha expresado una vez analizado el ciclo de vida del biodiésel obtenido a partir de algas y jatropha usado al 50% en uno de los dos motores, se concluyó que las emisiones totales de gases de efecto invernadero son entre un 60% y un 80% menores en comparación con el combustible convencional. Continental Airlines confirma que su vuelo de prueba con biocarburantes redujo emisiones y consumo.
 - c) Instar a los Estados miembros a fortalecer las plantas de controladores aéreos cuando se requiera, dado que se observa que en algunos Estados no

crece en la medida que se desarrolla el tráfico aéreo y esto genera ineficiencias.

- d) Exhortar a los Estados miembros para que la infraestructura de navegación proporcione una cobertura adecuada, atendiendo el continuo crecimiento del tránsito aéreo y las previsiones de aumento de la demanda que muestran que la red de rutas ATS resulta en algunos casos ineficaz para gestionar la capacidad disponible de espacio aéreo y satisfacer las expectativas de los usuarios en términos de mayor flexibilidad operacional, puntualidad y reducción de costes a los operadores.
3. Coordinar a través de la Secretaria de la CLAC que el GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS) exponga ante el GEPEJTA el estado de implementación de rutas RNAV, con el ánimo de incluir esta medida dentro del paquete de acciones de mitigación, considerando que RNAV tiene como objetivo la optimización del uso de la red ATS (tanto en ruta como en las áreas terminales), para proporcionar una mayor capacidad del espacio aéreo, junto una mayor eficiencia en las operaciones. Esto se logra porque se reducen las separaciones laterales entre las trayectorias de las aeronaves y su utilizan nuevas rutas que no están atadas al sobrevuelo de determinadas radio ayudas. Otro de los beneficios es el menor impacto ambiental gracias al ahorro de combustible (rutas más cortas) y reducción del ruido (procedimientos más óptimos).
 4. La anterior propuesta de implementar dichas medidas de mitigación, en el entre tanto se desarrolla la propuesta de IATA acogida por el GEPJTA/25 para la elaboración de un trabajo conjunto sobre:
 - a) Tasas e impuestos aplicados en cada país: Las tasas e impuestos aplicados a los combustibles de aviación tanto para el combustible producido en los países, como para el combustible importado afectan directamente el precio final del producto. Tasas en porcentaje incluso hacen más daños a los precios finales por que incrementan directamente los precios de un commodity internacional. La propuesta de IATA es analizar con cada uno de los gobiernos las tasas cobradas actualmente y con el apoyo del GEPEJTA impulsar a través de las Autoridades aeronáuticas las coordinaciones necesarias con las autoridades competentes para promover las modificaciones necesarias en los países que tienen los costos más elevados.
 - b) Reglamentación del suministro por parte de los proveedores: Se hace necesario que los abastecedores de combustible de los aeropuertos sigan estándares internacionales. Cabe a los países asegurar que los proveedores autorizados de combustibles, estén en línea con los estándares internacionales. En muchos países donde hay monopolio de la explotación del servicio de suministro hay un bajo empeño en garantizar las mejores prácticas internacionales. Lo que se pretende es que atreves de las autoridades aeronáuticas se gestione ante el órgano competente la divulgación de estos estándares internacionales, y solicitar se garantice el cumplimiento de los mismos y aquellos países que no lo tengan implementado promuevan ante las instancias pertinentes su adopción y cumplimiento.
 - c) Excepción del IVA para los vuelos internacionales: Se considera importante que los Gobiernos sigan las recomendaciones contenidas en el

documento OACI (8632) en el sentido de no aplicar IVA, o cualquier otro impuesto a los volúmenes de combustibles de aviación suministrados en vuelos internacionales. Los países son soberanos, pero como el combustible de aviación es el ítem de costo más grande de una aerolínea llegando a cerca de 37% del costo operacional, todo el impacto de los impuestos afectan directamente los costos del vuelo, y por supuesto son trasladados a los pasajeros influenciando directamente el crecimiento del transporte aéreo regional y en el continente.

Sería muy importante que los países integrantes de la CLAC realicen sus mejores esfuerzos en gestionar ante las autoridades competentes la excepción total de impuestos al combustible de aviación de vuelos internacionales y revisen sus políticas de impuestos para el combustible de vuelos domésticos.

- d) Transparencia de los precios de paridad de importación: Muchos países aplican el concepto de paridad de importación en el precio del combustible suministrado. Este precio es basado en un costo teórico de importación con todos sus costos y tasas que se cargan en una importación, pero al final producen el producto en refinerías locales. No hay transparencia en estos costos y como normalmente se tratan de empresas monopolísticas el precio final del producto es muy elevado. El objetivo que se persigue es que a través de las Autoridades Aeronáuticas se promueva en las instancias pertinentes la adopción y fijación de políticas de gobierno que regulen esta actividad, para que se tengan precios basados en mercados internacionales pero sin los costos de logística e importación que no incurren en la producción local.