

**SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/7)**

(La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo de 2001)

**Cuestión 14 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

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

Tarea Nro. 8 de la Secretaría

“Combustible en América Latina”

(Nota de estudio presentada por IATA)

1. La Dirección Regional de **IATA** para América Latina y El Caribe, tiene el agrado de dar a conocer a las Delegaciones que asisten a la 7a. Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (CLAC), un análisis referido al status existente en la región en materia de precios de combustible.

2. El dramático incremento que ha estado experimentando este importante ítem de costo, ha impactado fuertemente en las líneas aéreas a nivel mundial, y muy especialmente en la región latinoamericana, constituyéndose en un elemento que contribuye al deterioro de la situación económica-financiera del transporte aéreo latinoamericano. Al mostrarse un inventario tentativo de acciones a implementar, se pide la colaboración de nuestras autoridades aeronáuticas, para atenuar esta situación.

Introducción

3. Los precios del combustible de aviación en la región latinoamericana se han mantenido, durante los últimos 12 meses, en más de 4 usc/AG por sobre los niveles del promedio mundial pagado por las líneas aéreas miembros de IATA durante los últimos 12 meses. Este promedio general no permite visualizar la situación de algunos países latinoamericanos, en los cuales es posible encontrar diferenciales de precios de 20 a 30 usc/.

4. Ello ha resultado particularmente perjudicial para las líneas aéreas de la región latinoamericanas, por cuanto ha exacerbado los problemas originados por precios del combustible generalmente elevados, y que por otra parte, tienen menos oportunidades de reducir el impacto de los tales precios, que las líneas aéreas extraregionales, las que pueden “tanquear” el combustible en lugares en que el precio de éste es inferior. Como consecuencia de lo anterior, muchas líneas aéreas latinoamericanas han visto agravadas las adversas condiciones económico-financieras por las que están atravesando.

5. Es evidente entonces, que si se pudiesen reducir los precios del combustible de aviación, los menores gastos por concepto de este insumo esencial, contribuirían significativamente a mejorar la rentabilidad de las líneas aéreas de la región.

Razones por las que el precio del combustible es elevado en la región

6. En tanto algunos países de la región muestran una logística de calidad más bien baja en relación al combustible, y manejan volúmenes relativamente bajos (lo cual eleva los costos unitarios), muchos de ellos son en realidad productores de crudo y de productos refinados, exportando los excedentes de combustible de aviación a menores precios en el mercado mundial, que aquellos que prevalecen en el ámbito doméstico.

7. Existe un gran número de factores que contribuye a que los precios sean más elevados:

- a) Participación gubernamental en la fijación del precio
- b) Gravamen impositivo implícito y explícito
- c) Gravámenes que no agregan valor
- d) Niveles de competencia más bien limitados
- e) Fijación de precio basada en una “paridad de importación”, a pesar de ser en algunos casos exportadores netos.
- f) Procesos de privatización de aeropuertos, y la consiguiente tendencia a imponer diversos gravámenes al carguío de combustible.

Accionar de CLAC

8. El Departamento de Servicios de Combustible de IATA (IATA Fuel Services), ha desarrollado un Plan de Acción general para abordar, en la medida que sea factible aplicarlo a cada país en particular. Estas acciones están siendo coordinadas con AITAL y con la Task Force sobre Costos de Infraestructura, cuya labor ya ha sido explicada en otras reuniones de este mismo foro.

9. Sin embargo, para que el trabajo sea exitoso, se requiere del apoyo, ayuda y comprensión de las autoridades gubernamentales, englobando tanto a las autoridades aeronáuticas como a las del sector financiero, ya que la mayoría de las decisiones claves se encuentran bajo el control de estas autoridades, y pudiesen ser parte de consideraciones más amplias de la fijación de precios de todos los productos derivados del petróleo, y no circunscribirse tan solo al combustible de Aviación.

10. Por consiguiente, IATA quisiera invitar a los Estados miembros de CLAC a que comprometan sus mejores esfuerzos, para obtener el compromiso de sus gobiernos para llevar a cabo un Plan de Acción que tienda a:

- a) Eliminar la participación gubernamental en la fijación del precio del combustible de aviación.
- b) Eliminar todo impuesto, ya sea implícito o explícito, que grave el combustible cargado para vuelos internacionales, de acuerdo con las recomendaciones de OACI.
- c) Asegurarse que cualquiera y todas las tasas que graven el combustible de aviación, tengan bases justificadas, y que los ingresos generados sean únicamente empleados en beneficio de las instalaciones de combustible requeridas para apoyar las operaciones de las líneas aéreas.
- d) Inducir la abierta competencia en el suministro y entrega en el aeropuerto del combustible de aviación, donde el abastecimiento exclusivo permanezca como la solución más beneficiosa (tales como por ejemplo, los sistemas de boca-toma de combustible), asegurándose que exista un sistema consultivo transparente que involucre a todas las partes, incluyendo a las líneas aéreas.
- e) Variar la fijación de precios basada en la paridad de importación en aquellos países que exportan combustible de aviación, y en donde la fijación de precio se encuentra bajo control de las autoridades.
- f) Garantizar que los procesos de privatización de aeropuertos no conllevarán precios de combustible de aviación más elevados, pues no hay ninguna razón valedera para que ello ocurra.

Conclusión

11. **Adjunto** a la presente Nota de Estudio, se muestra un Cuadro que muestra las acciones que IATA, en conjunto con AITAL, pretende llevar a cabo en el curso del presente año, junto con una identificación de los principales problemas detectadas en cada país. Este cuadro fue elaborado por el Departamento de Combustible de IATA, y pedimos excusas por anticipado si algo de lo que en el Cuadro se expresa, no se ajusta completamente a la realidad.

12. Por el contrario, los invitamos a su cuidadosa revisión, y a hacernos llegar a través de la Secretaría de la CLAC, toda corrección o alcance que resulte pertinente.

13. Lo que verdaderamente queremos destacar, es la esencia y el espíritu que inspiró esta Nota de Estudio, que no es otro que el de aliviar la deteriorada situación que enfrenta la industria aérea latinoamericana, cuestión con la que creemos, nadie podría estar en desacuerdo.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

14. Se invita al Grupo de Expertos a examinar la información presentada e intercambiar criterios, con el fin de sugerir al Comité Ejecutivo adopte las medidas que estime pertinente.

Anexo

Resumen de Acciones Planeadas para Temas sobre Combustible en la Región Latinoamericana en 2001

País	Tema (s)	Acción (es)
Argentina	Reubicación de instalaciones de combustible y posible impacto en las tasas que gravan el combustible.	Supervisión por parte del Project Manager para Argentina, en consulta con IATA Fuel Services .
Bolivia	Fijación de precio discriminatoria y elevada.	Se procura reunión con AirBP, como único nuevo concesionario para suministrar derivados del petróleo en el país, a fin de discutir temas pertinentes.
Brasil	Arancel alto que impacta en el precio del combustible	Varig ha sido exitosa en persuadir al gobierno para eliminar el impuesto al combustible, el cual ha reducido sus precios en aproximadamente 6-7 usc/AG. Se anticipan reducciones adicionales durante el año con una total desregulación.
Chile	a) Impuesto aduanero grava combustible importado. b) Tasa aeroportuaria de 2 usc/AG. c) Engorroso proceso para obtener devolución de IVA.	Se solicitará al Director Regional IATA que trate con las autoridades estas tres materias, con el apoyo de LanChile.
Colombia	a) Elevado precio fijado por el gobierno basado en la paridad de importación, aún cuando el combustible de aviación es exportado. b) Engorroso proceso para obtener devolución de IVA.	IATA Fuel Services está trabajando conjuntamente con ATAC para reunirse con autoridades pertinentes para discutir temas y lograr precios de exportación basados en costos.
Costa Rica	Elevado precio fijado por el gobierno.	IATA Fuel Services ha proporcionado a TACA información regional de precios a fin de apoyar una reducción de acuerdo con la política gubernamental de no elevarlos por encima del promedio mundial.
Cuba	Elevado precio fijado por el gobierno.	Contactos con autoridades hechos por IATA User Charges a fin de concertar reuniones.

República Dominicana	Elevado precio fijado por el gobierno.	Contactos con autoridades hechos por IATA User Charges a fin de concertar reuniones.
El Salvador	Elevada e injustificada tasa de combustible aeroportuario.	Acción “pendiente” dependiendo del retorno a la normalidad del país tras devastación del terremoto.
Ecuador	a) Impuesto grava combustible. b) Engorroso proceso para obtener devolución de IVA.	IATA User Charges progresa en accionar con autoridades por cuenta de Fuel Services.
Guatemala	Injustificado impuesto al combustible aeroportuario.	IATA Fuel Services se ha dirigido por escrito a las autoridades para buscar justificación del impuesto a combustible aeroportuario.
Honduras	Una serie de elevados impuestos originan precios de combustible excesivos.	IATA Fuel Services se ha dirigido a las autoridades por escrito para objetar gravamen sobre combustible de aviación.
México	a) Estructura de precios PEMEX b) Estructura de precios ASA c) Inquietudes respecto del impacto de privatización.	IATA Fuel Services explorará temas comerciales cuando una misión “técnica” visite México a fines de febrero.
Nicaragua	Elevado precio e impuestos.	IATA Fuel Services se ha dirigido a las autoridades por escrito para objetar situación.
Panamá	Elevada monto por suministro a la aeronave cobrado por proveedor monopólico del servicio.	IATA Fuel está objetando la tarifa por escrito.
Paraguay	a) Injustificada tasa de combustible aeroportuario. b) Impuesto al combustible de aviación.	IATA Fuel Services se ha dirigido a las autoridades por escrito con relación a los dos temas, con apoyo por parte del Director Regional IATA y del Project Manager para Argentina.
Perú	a) Impuesto al diesel importado se recupera en precios del combustible de aviación. b) Potencial incremento de tasa aeroportuaria de hasta 6usc/AG.	En trámite accionar por escrito de IATA User Charges por cuenta de IATA Fuel Services, tras misión a Lima el 14 de enero.
Uruguay	No hay temas dado lo reducido del volumen y control de precios por operaciones “tanker”.	No se requieren acciones.
Venezuela	Elevados precios fijados por el gobierno, aún cuando el combustible de aviación se produce y exporta, vendiéndose a reducidos precios en el mercado mundial.	Commerchamp, el proveedor monopólico, ha prometido precios más reducidos y flexibles para el 2001, lo cual aún debe materializarse. IATA Fuel Services ha actuado por escrito con relación al tema y pueda que se requiera una misión para lograr resultados.