

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/72-NI/05  
31/07/06

**LXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 31 de julio al 2 de agosto de 2007)

**Cuestión 9 del  
Orden del Día:**

**Otros Asuntos**

- **Proyecto para estimar los beneficios económicos y sociales del transporte aéreo en Chile, México y Panamá**

(Nota informativa presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA)

**Objetivo**

1. El estudio, desarrollado por el Economista en Jefe de la IATA, presentará datos creíbles para demostrar los amplios beneficios económicos del apoyo al desarrollo de la industria del transporte aéreo en Latinoamérica, a través de la liberalización, imposición adecuada y la provisión de infraestructura costo efectivo.
2. En paralelo, ALTA proporcionará un capítulo sobre el entorno regulatorio para cada uno de los países considerados.

**Entregables**

3. El reporte mostrará, para Panamá, Chile y México, los:
  - a) Beneficios para los pasajeros aéreos y expedidores en los últimos 5 a 10 años, desde el crecimiento en tráfico y la opción de destinos y frecuencias.
  - b) Beneficios (u otros) para las utilidades de la empresa en la cadena de valor del transporte aéreo en los últimos 5 a 10 años.
  - c) Beneficios directos a la economía a partir del trabajo y la actividad económica generada en el sector del transporte aéreo.
  - d) Beneficios indirectos a la economía a partir del trabajo y la actividad económica

generada en los proveedores del sector de transporte aéreo.

- e) Beneficios inducidos a la economía a partir del trabajo y la actividad económica generada por el gasto de los ingresos por parte de los trabajadores del sector del transporte aéreo.
- f) Beneficios catalíticos, de productividad o “para el sector abastecimiento” a la economía a partir de la mayor conectividad con mercados de importancia económica en el exterior.

### **Metodología**

- 4. Se requieren los siguientes pasos para producir los reportes
  - a) Para cada país, recolectar datos desde 1996 a 2006 sobre el tráfico de pasajeros y carga (base origen y destino, llegada y partida por separado), tarifas pagadas promedio, medidas de empleo, ingresos y costos para las líneas aéreas del país, aeropuertos y otros en la industria del transporte aéreo, además de los ingresos de operación (EBIT) Así mismo, los datos sobre el mismo periodo en destinos y asientos disponibles, e inversión en capacidad por parte de las aerolíneas, los aeropuertos y los proveedores de servicio de navegación aérea (ANSP)
  - b) Usando un modelo de hoja de cálculo estimar los beneficios para los pasajeros y despachadores más las utilidades de la empresa.
  - c) Usando el Oxford World Economic Model (Modelo Económico Mundial de Oxford) estimar los beneficios directos, indirectos e inducidos para cada una de las tres economías.
  - d) Usando un modelo de hoja de cálculo, estimar los beneficios “para el sector abastecimiento” a las economías a partir de la mayor conectividad.
  - e) Reporte por escrito

### **Fuentes de datos**

- 5. Los siguientes datos serán requeridos de las aerolíneas miembros de IATA (Aeroméxico, Copa Airlines, LAN Airlines, Mexicana de Aviación) en cada uno de los tres países:
  - a) Número de empleados en la industria del transporte, idealmente dividiendo los trabajadores de tiempo completo y tiempo parcial, y con un desglose entre aerolíneas, aeropuertos y otros empleos.
  - b) Ingresos de empresas en el sector del transporte aéreo
  - c) Costo de las empresas en el sector de transporte aéreo divididas en:
    - i. Sueldos y salarios y costos de pensión (de los cuales el impuesto sobre la renta e impuestos sobre la nómina)
    - ii. Subcontratistas
    - iii. Costos de combustible
    - iv. Tarifas de aterrizaje y otras de aeropuerto
    - v. Otros costos para la compra de bienes y servicios
    - vi. Inversión de capital
    - vii. Impuestos (desglosados en IVA, impuestos corporativos, otros impuestos)

- viii. Ingresos operativos de empresas en el sector de transporte aéreo.
- d) Movimiento de pasajeros y carga; número de pasajeros desglosados por tránsito/transferencia internacional y nacional; volumen de movimientos de carga; número de pasajeros origen y destino internacionales y nacionales, y toneladas de carga desde 1996 a 2006, trimestral o mensualmente.
- e) Flujos de turismo, gastos promedios por noche, duración promedio de la estadía, etc. - aunque probablemente consigamos estos datos de otras fuentes.
- f) Inversión en capacidad por parte de aerolíneas, aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), anualmente en los últimos 10 años.

### **Plazos**

- 6. El estimado inicial de plazos para producir estos reportes es:
  - a) Recolección de datos, abril
  - b) Estimación de pasajeros, expedidores, beneficios en ingresos, abril a mayo
  - c) Estimación de beneficios para “proveedores” a partir de la conectividad, mayo
  - d) Estimación de beneficios directos, indirectos e inducidos, mayo a junio
  - e) Análisis de resultados, junio
  - f) Discusión de resultados y redacción de reporte, julio



## “Hacia una aviación sin emisiones en el año 2050”

**LXXII Comité Ejecutivo de la CLAC**

*Santa Cruz de la Sierra, 30 de julio al 02 de agosto de 2007*

Presentada por

**Patricio Sepúlveda**

**IATA**



### Desafío

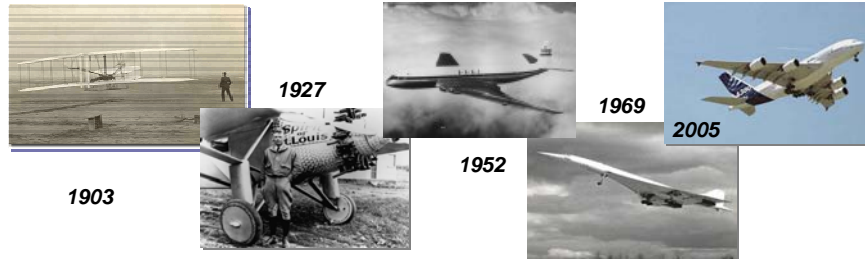
- La huella del CO2 es pequeña pero está aumentando
- Podría limitar nuestro futuro



## Visión

2050

Cero emisiones



Puede ser posible...

## Estrategia

## 4 Pilares

- Tecnología (investigación)
- Infraestructura (aeropuertos y ATM)
- Operaciones (consumo de combustible)
- Incentivos económicos



## Tecnología

## Corto plazo

- Mejorar la flota en servicio con la tecnología existente
  - Reducción de peso
  - Modificaciones a los motores y el fuselaje
  - Sistemas avanzados de navegación y procedimientos



## Tecnología

## Mediano plazo

- Renovación de flota
  - Paso primordial para la eficiencia en ahorro de combustible
  - La flota de las líneas aéreas miembros de IATA mejorarán en un 25% (2005-2020)



## Tecnología

## Largo plazo

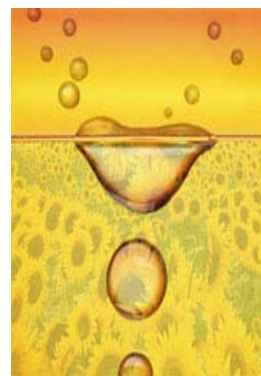
- Desarrollar nueva tecnología y diseños radicales
- Comenzar a diseñar los aviones del futuro ahora



## Tecnología

## Combustible

- Desarrollar combustibles limpios para reducir/eliminar las emisiones
- Enfocado a mezclas y bio-sintéticos
- Flota IATA: transición 10% a combustibles limpios para el 2017



## Infraestructura

- Eliminar las ineficiencias del espacio aéreo
  - U.E. (Single European Sky)
  - EE.UU.: NG ATS
  - China: Pearl River Delta
- Implementar tecnologías modernas
  - Navegación de área
  - RVSM
  - Aproximaciones con descenso continuo



## Operaciones

- Difundir las mejores prácticas de la industria en materia ambiental
  - Basado en el éxito del programa IATA Go-Teams
  - Incorporarlo en programas a nivel corporativo
  - Ayudar a las líneas aéreas a implementar sistemas de gestión ambiental

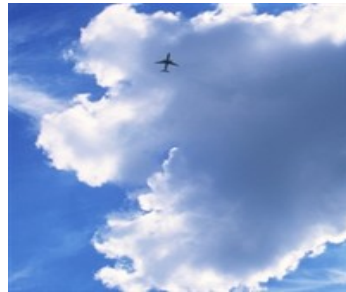






## Proyecto Verde de la IATA

- Sistema de gestión ambiental
  - Mejores prácticas, comparaciones, análisis
    - Operaciones terrestres
    - Operaciones de vuelo
    - Servicios de a bordo
    - Gerencia
    - Concientización
    - Política de compras
    - Indicadores



## Incentivos económicos

- Estimular la investigación, desarrollo e implementación de nueva tecnología
  - Incentivos positivos en lugar de punitivos
- Generar fondos adicionales
  - Instituciones internacionales (ej. Banco Mundial, etc.)
  - Asociaciones de fondos privados para uso público (ej. Clean Sky)
  - Fondos de inversiones de capital de la industria



## Medidas económicas punitivas

- Impuestos y cargos: inefectivas y costosas
- Esquema de intercambio de emisiones: mas conveniente
  - Mundial, dirigido por la OACI
  - Abierto
  - Voluntario
  - Diseñado apropiadamente
- Medidas voluntarias: ser promovidas



## Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

- Apoyar el liderazgo de la OACI y que sea el foro para resolver los asuntos del medio ambiente
- Monitorear la imposición unilateral de la UE a los transportistas no europeos del esquema de comercio de emisión (Emission Trading Scheme – ETS)
- No apoyar la inclusión unilateral de una línea aérea en ETS sin el consentimiento mutuo de los Estados latinoamericanos
- Presentar esta posición a la Comisión de la UE y a la 36 Asamblea de la OACI
- Mantener contacto con la OACI para monitorear el ETS



Visite: [www.iata.org](http://www.iata.org)  
Contacto: Patricio Sepúlveda  
[sepulvedap@iata.org](mailto:sepulvedap@iata.org)

***¡Muchas gracias!***

We represent, lead & serve  
the airline industry



CLAC CE LXXII

15

Jul-Ago, 2007