

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION**

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/A18-NI/09  
20/10/08

**XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

**Criterios y directrices en materia de política del transporte aéreo**

(Nota informativa presentada por IATA)

**ESTUDIO CONJUNTO CLAC/IATA PARA ESTIMAR LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS Y  
SOCIALES DEL TRANSPORTE AÉREO EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE CLAC**

**Antecedentes**

1. El transporte aéreo es una industria que genera amplios beneficios económicos y sociales en el mundo, conectando a los pueblos, dando acceso a los mercados internacionales, incentivando el turismo y el comercio.
2. El día 5 de junio de 2007 el Sr. Eustacio Fábrega, Presidente de la CLAC, suscribió un Memorando de Entendimiento con el Sr. Giovanni Bisignani, Director General de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA, para desarrollar estudios sobre la contribución económica y social del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de la CLAC.

**Objetivo**

3. El estudio, desarrollado por la IATA, con la asistencia de Oxford Economics presenta datos reales para demostrar los amplios beneficios económicos y sociales derivados del desarrollo de la industria del transporte aéreo en América Latina, a través de la liberalización, imposición adecuada y la provisión de infraestructura costo efectivo.

## Progreso del proyecto

4. Primera fase:
  - a) En el año 2007 se desarrollaron financiados por la IATA los estudios de Bolivia, Chile, Colombia, México y Panamá, estados miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC. Los mismos una vez concluidos fueron entregados oficialmente al Presidente de la CLAC para uso público.
  - b) Durante el 73 Comité Ejecutivo de la CLAC, la IATA entregó oficialmente a la CLAC los estudios mencionados anteriormente traducidos al idioma español, de manera de facilitar su difusión en la región latinoamericana entre los hispano parlantes.
  - c) Los estudios están disponibles en los siguientes enlaces:
    - i. IATA: <http://www.iata.org/whatwedo/economics/>
    - ii. CLAC: <http://clacsec.lima.icao.int/>
  
5. Segunda fase:
  - a) En el 2008 se ha iniciado la segunda fase, en la cual se procederá a elaborar similares estudios al resto de los Estados miembros, una vez conseguido el financiamiento apropiado.

## Reporte

6. El reporte muestra para los estados sujetos al estudio lo siguiente:
  - 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

7. Para producir los reportes se requieren los siguientes pasos:
  - a) Para cada estado, recolectar datos desde 1997 a 2007 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 Modelo Económico Mundial de Oxford (Oxford World Economic Model) 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**

8. Los siguientes datos serán requeridos de las aerolíneas miembros de la IATA en cada uno de los estados sujetos al estudio:

- 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 1997 a 2007, trimestral o mensualmente.
- e) Flujos de turismo, gastos promedios por noche, duración promedio de la estadía, etc.
- 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**

9. El estimado de duración para producir estos reportes es el siguiente:

- a) Recolección de datos: un mes
- b) Análisis de resultados: un mes
- c) Discusión de resultados, redacción de reporte: un mes
- d) Traducción del reporte al español: un mes

### **Requerimiento**

10. Para continuar con los estudios en los demás Estados miembros de la CLAC se requiere promover la difusión y uso de los estudios realizados, solicitar a los Estados miembros de la CLAC la designación de una persona de enlace para facilitar la recolección de datos e información y promocionar los beneficios de los estudios para conseguir financiamiento en el ámbito local.

### **Medidas propuestas a la Asamblea**

11. La IATA invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada.