

Competitividad del Sector de Transporte Aéreo en México

presentado por ALTA

Acerca de ALTA

- Asociación sin fines de lucro
- 27 líneas aéreas de Latinoamérica y el Caribe
 - Más del 90% del tráfico de la región
 - Más de 125 millones de pasajeros en 2009
 - 950 aviones
 - Ingresos anuales de US\$ 21,000 millones
- 7 líneas aéreas asociadas, 34 compañías afiliadas

Importancia del Transporte Aéreo

- Rol fundamental en la economía y el turismo
 - Acceso a los mercados internacionales, vía de ingreso para visitantes extranjeros
- Significativa contribución a la economía

	Transporte aéreo*	Transporte aéreo* + turismo
PIB	0.8%	3.0%
Empleos	134,000	1,080,000
Impuestos	US\$ 912 millones	US\$ 2,711 millones

* incluye efectos directos, indirectos e inducidos (fuente: IATA 2007)

Oportunidades para el Sector

1. Definición de política aeronáutica acorde con la situación actual y el futuro inmediato de la industria en México y el mundo.
2. Este nuevo ejercicio debe traducirse en reformas normativas para asegurar su adecuada implementación y seguimiento en las decisiones administrativas.
3. Fortalecer a la autoridad en sus capacidades y facultades, especialmente las de regulación verificación y sanción, dotándola de recursos presupuestales suficientes para cumplir su función.

Degradación a Categoría 2 FAA

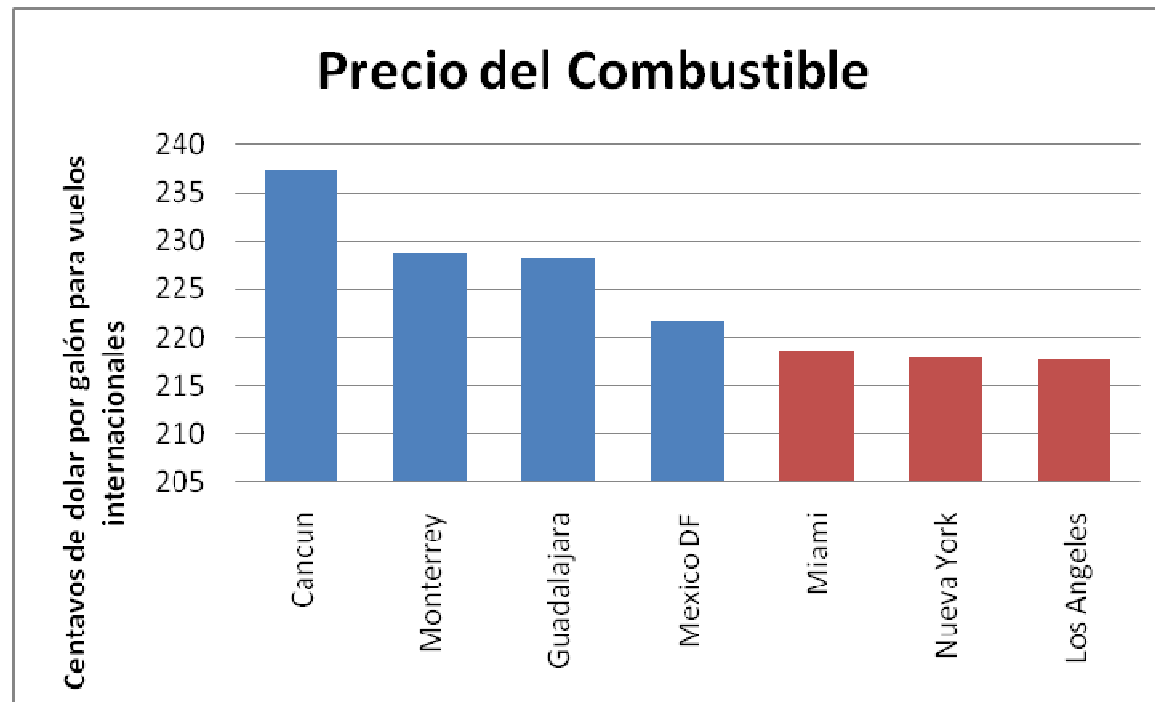
- Graves consecuencias para aerolíneas nacionales:
 - No se pueden modificar rutas ni equipos en vuelos a E.U.
 - No se pueden agregar frecuencias
 - No pueden operar vuelos con códigos de compañías estadounidenses (code share)
- Daño generalizado y permanente en la imagen del país.
- Líneas aéreas mexicanas **perdieron** posibilidad de transportar **200,000 pasajeros al mes** entre México y E.U. por no poder aumentar sus operaciones.

Degradación a Categoría 2 FAA

- Medidas de corto plazo:
 - Gestiones para recuperar la Categoría 1 y permanecer ahí.
 - Compromiso de la autoridad mexicana para diciembre de 2010.
- Medidas de largo plazo:
 - Evaluación y modificación del marco normativo y fortalecimiento de la autoridad para corregir problemas estructurales.

Diferencias en el precio total del Combustible

- El precio de la turbosina se rige por el precio internacional del petróleo, pero diversos cargos asociados al transporte, manejo y suministro generan diferencias de precio entre aeropuertos.
- El precio del combustible para vuelos internacionales en México es aproximadamente 4% más alto que en los aeropuertos señalados de Estados Unidos



Factores contribuyentes en México

- Contribución de diversos factores:
 - Proveedores monopólicos (PEMEX).
 - Costo por manejo que no hay incentivo a reducir.
 - Costos variables de transporte y falta de infraestructura de ductos.
 - IVA para vuelos internacionales en lugar de tasa 0% aplicable a la exportación (las líneas aéreas lo recuperan pero genera un costo)

Disminución Precio del Combustible

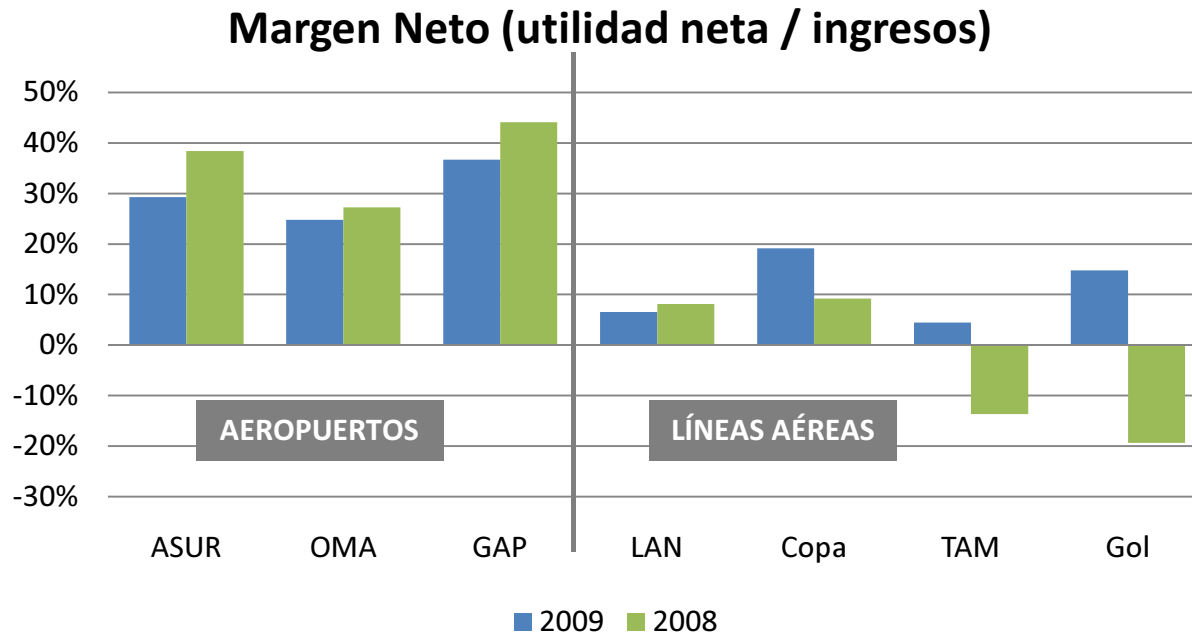
- Precio del combustible internacional genera costo para la industria de hasta **US\$ 44.5 millones al año.**
- ▶ La experiencia internacional recomienda:
 - Permitir competencia en el suministro.
 - Internalización del costo por manejo en los proveedores cuando es un mercado competitivo
 - Transparencia en establecimiento costos de transporte.
 - IVA a tasa cero para vuelos internacionales, que es el régimen aplicable a la exportación.

Disminución de Tarifas Aeroportuarias

- Grupos aeroportuarios reportaron utilidades en 2008 y 2009.
 - Uno de los peores años en la historia de la industria.
 - 3 líneas aéreas dejaron de operar (y otras 2 en 2010)

Disminución de Tarifas Aeroportuarias

- Elevados márgenes de rentabilidad, entre 25% y 40%
 - Las aerolíneas aéreas más rentables de la región registraron 11%.



Disminución de Tarifas Aeroportuarias

- El gobierno debe de asegurar que pasajeros y líneas aéreas se beneficien de la ganancias en eficiencia de la operación de los aeropuertos concesionados.

▶ La industria solicita:

- **Reducción de tarifas aeroportuarias y diversificación de los ingresos** de los aeropuertos.
- Atender los criterios de **regulación económica** recomendados por IATA, con **mecanismos detallados de cumplimiento.**

Disminución de Tarifas de Control de Tráfico Aéreo

- Derechos de SENEAM exceden su presupuesto
 - Existe un incumplimiento del principio de “base de costos” recomendado por la OACI.
 - **Existe un excedente** acumulado de **US\$ 200 millones** en los últimos 3 años.
- No se cumple con principio de **reversión de recursos** en favor de la prestación del servicio.

Disminución de Tarifas de Control de Tráfico Aéreo

▶ La industria solicita:

- **Reducción permanente** de tarifas de control de tráfico aéreo.
- Cumplimiento del **principio de reinversión**, necesario para garantizar seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.

Resumen

- 1 **Gestiones** para recuperar Categoría 1 FAA; **compromiso** de la autoridad para **diciembre 2010**
- 2 Disminución **precio** de **combustible** de aviación.
- 3 Disminución de **tarifas aeroportuarias**.
- 4 Disminución de **tarifas** por servicios de **control de tráfico aéreo**.

Conclusiones

El gobierno mexicano recibe de la industria, en forma directa, más de US\$ 500 millones al año en tasas y derechos. Estos fondos deben ser reinvertidos en supervisión e infraestructura para poder sacar a la industria de la crisis actual.

Muchas Gracias