



EL PANORAMA DE
MERCADO AÉREO
AMÉRICA LATINA

*Una investigación realizada por
Vali Consultores*

LOS GOBIERNOS DE AMÉRICA LATINA Y LOS RETOS FRENTE
A SU LECTURA SOBRE EL MERCADO DE LAS AEROLÍNEAS.

EL PANORAMA ACTUAL DEL MERCADO DE AEROLÍNEAS
TRAS LA CRISIS SANITARIA DE COVID-19.

REGULACIONES QUE PERMITAN APROVECHAR EL POTENCIAL.

vali

www.valiconsultores.com

introducción

Los servicios aeronáuticos trascienden el traslado de un pasajero o carga de un lugar a otro, ya que además, reflejan el flujo del turismo, comercio e inversiones domésticas y extranjeras en América Latina. Posteriormente a la pandemia de Covid-19, el tráfico aéreo se ha recuperado y América Latina ha sido la región con el mejor nivel de recuperación en el mundo en el 2022. Esto evidencia la gran importancia y contribuciones de este sector en la región, por lo que se requiere una lectura de su panorama actual.

Por ello, desde Vali Consultores presentamos una investigación sobre el panorama del mercado aéreo en América Latina. Este documento se divide en las siguientes secciones. Tras esta introducción, se realizó una sección sobre los gobiernos latinoamericanos y los retos frente a su lectura sobre el mercado de las aerolíneas. Posteriormente se desarrolla el panorama actual del mercado de aerolíneas tras la crisis sanitaria de Covid-19. Finalmente, se desarrollan regulaciones que permitan desarrollar y aprovechar el potencial del mercado de aerolíneas.

01
—

LOS GOBIERNOS DE
AMÉRICA LATINA Y
LOS RETOS FRENTE A
SU LECTURA SOBRE
EL MERCADO DE LAS
AEROLÍNEAS.

Las condiciones geográficas y en infraestructura de América Latina hacen del transporte aéreo de pasajeros un servicio estratégico para la movilización de personas, además de que las aerolíneas desempeñan un papel fundamental en el desarrollo económico y social de la región. Sin embargo, hay una necesidad latente por hacer que los gobiernos comprendan la importancia económica del mercado aéreo para desarrollar y aprovechar el potencial que se tiene. No obstante, a continuación, se evidencian los retos generados por los gobiernos debido a una limitada lectura sobre el mercado de aerolíneas.

a. LIMITACIÓN EN LOS APOYOS FINANCIEROS A LAS AEROLÍNEAS EN EL MARCO DE LA PANDEMIA.

Debido al cierre de las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales e internacionales se generó en la industria aérea una seria crisis. Según las estimaciones de la CEPAL, durante los primeros ocho meses del 2020, las aerolíneas a nivel global habían perdido ingresos de 256 millones, de los cuales un 7% correspondía a pérdidas en América Latina y el Caribe. En este sentido, el número de pasajeros en abril del 2020 en la región descendió a -96%, incluso de manera superior al promedio global que era de -94.5% (CEPAL, 2020).

En este marco, las aerolíneas latinoamericanas pidieron ayuda a los gobiernos de la región, el entonces director ejecutivo de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Luis Felipe de Oliveira, en abril del 2020 hizo un llamado a los ejecutivos de toda la región para que no dejaran caer a esta industria y les dieran apoyo financiero, dado que las medidas designadas por las autoridades hasta esa fecha, como prórroga de pago de impuestos o de costos de transporte, resultaba insuficiente. También señalaba que además de que Latinoamérica era una de las regiones más caras del mundo para operar, no era tan activa en planes de ayuda a las aerolíneas, ya que no se daban rescates económicos a los niveles que se dieron en Estados Unidos o en Australia (El País, 2020).

b. LA REDUCCIÓN DE CARGAS IMPOSITIVAS COMO MEDIDA DE RESPUESTA.

La pandemia del COVID-19 conllevó a que las tres aerolíneas más importantes de la región como LATAM, AeroMéxico y Avianca se acogieran al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos, la cual posponía la deuda de las empresas y les permitía continuar operando mientras se reorganizan financieramente. Las dos primeras lograron obtener apoyos financieros que alcanzaron 2 mil millones de dólares y 1,1 mil millones de dólares, respectivamente (Cepal 2021).

No obstante, según Cepal, América Latina fue la región que menor apoyo estatal le otorgó a las aerolíneas (2021). Mientras que en América del Norte se otorgaron apoyos equivalentes al 25% de los ingresos alcanzados en el 2019 y por su parte, América Latina sólo alcanzó el 0.8% de esta proporción respecto a los ingresos del mismo año. Incluso, la ayuda que plantearon se produjo a través de impuestos diferidos o de reducción o exención de tasas.

Ante esta situación, la IATA en repetidas ocasiones exigió a los gobiernos de la región otorgar los siguientes apoyos financieros:

1. Apoyo financiero directo a transportistas de pasajeros y carga aérea.

2. Préstamos, garantías de préstamos y respaldo al mercado de bonos corporativos por los gobiernos y los bancos centrales.

3. Alivio fiscal, a través del reembolso de los impuestos sobre los salarios y la ampliación de los plazos de pago.

C. UN PANORAMA REGULATORIO QUE BUSCA GRAVAR MÁS LAS OPERACIONES.

i. Casos de estudio: Brasil, Argentina y Colombia.

A continuación, se revisarán los casos de Brasil, Argentina y Colombia sobre cómo sus gobiernos mantienen altas tasas de impuestos a las operaciones o buscan mayores gravámenes.

• Argentina

Según el ALTA, en 2022, Argentina fue el país que más impuestos cobró a las operaciones aéreas, éstos ocasionaron que los tiquetes de avión subieran sus costos en un 112% (Infobae 2022). Si se revisa el desagregado de los tributos que se pagan, se encuentra lo siguiente: impuesto fiscal (45%), el impuesto país (30%), el impuesto al turismo (7%), el dólar Qatar y el impuesto de retención al ingreso (5%). Adicionalmente, en el presupuesto 2023 se incluyó una nueva tasa que pagarían los pasajeros para financiar a la Policía de Seguridad Aeroportuaria. Este sería equivalente a 250 pesos argentinos, es decir, 1.17 dólares que deberán asumir los consumidores. Esto, a pesar, de que ya está cubierta una tarifa de 8 dólares por concepto de seguridad. Por otro lado, en febrero de 2023, IATA solicitó al ministerio de Transporte iniciar el proceso de derogación de la doble imposición derivada de la aplicación del Impuesto Bancario Débito y Crédito (1,2%) sobre determinados impuestos de entrada aún no exentos (2023).

• Colombia

Según el IATA existen actualmente dos asuntos relacionados a los gravámenes a las operaciones aéreas en el país (2023). En primer lugar, existe preocupación sobre el trámite del Plan Nacional de Desarrollo en el Poder Legislativo. Sobre todo, a causa de que la industria busca que se reduzca el Value-Added Tax (VAT) para los tiquetes aéreos y al combustible aéreo. En segundo lugar, la DIAN, autoridad tributaria colombiana, le ha indicado a la IATA que las aerolíneas no están exceptuadas de pagar el impuesto al carbón por vuelos internacionales, como lo están los productores de combustibles destinados a la exportación. Debido a que, según la autoridad tributaria, las aerolíneas caben en la categoría de consumidores de combustible.

• Brasil

Por el contrario, a los casos anteriores, en Brasil el gobierno de Jair Bolsonaro, en diciembre de 2022, aprobó una norma para reducir a cero los impuestos de Programa de Integración Social (PIS) y Contribución Social sobre Facturación (COFINS). Estos impuestos representaban el 3% del precio total de los tiquetes de vuelo. Finalmente, esta medida se encuentra vigente desde el 1 de enero de 2023 hasta diciembre de 2026.

ii. Las dificultades de la devaluación de las monedas locales.

En la región, la devaluación de las monedas respecto al dólar ha contribuido a tornar en inasequible el acceso al mercado del transporte aéreo. En este sentido, en América Latina el impacto ha sido diverso, pues países como Argentina, Chile y Colombia han sufrido la devaluación de sus monedas. Mientras que otros países, como Brasil, Perú y México, han logrado sobrellevar los cambios en el mercado cambiario.

De esta manera, particularmente sobre el sector, en febrero de 2023 la IATA resaltó que en Colombia existe una fuerte preocupación por la devaluación de la moneda, que junto con el alza de precios de combustibles y la inflación ha provocado que afecte la demanda negativamente en 15% a los vuelos domésticos y en 13% para los vuelos internacionales (2023).

En el caso de Chile, según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), el sector de transporte ha sido uno de los principales afectados por la devaluación del peso y la inflación de los precios. Asimismo, la devaluación frente al dólar incide negativamente en el precio de los productos que son importados hacia Chile.

d. UNA DEUDA EN TÉRMINOS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA AÉREA.

Según la CEPAL, entre el año 2008 y el año 2015 los gobiernos latinoamericanos y del Caribe invirtieron cerca de 20 mil millones de dólares en desarrollo de infraestructura aeroportuaria (2019). Esto se traduce en una inversión del 0.05% del PIB anual de la región, de modo que se convierte en el sector del transporte que recibe menor inversión. En este sentido, la organización estimó que para reducir la brecha existente hacia 2040, los países de la región deberían invertir en proyectos por un valor de 53.150 millones de dólares (CEPAL 2019).

i. Los slots y su limitación sobre el crecimiento de la oferta.

Los slots son los permisos que otorgan los reguladores de cada país a las compañías aéreas para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para despegar o aterrizar en un aeropuerto en una fecha y hora determinada. En este sentido, la IATA considera su gestión como esencial para el uso eficiente y coordinado de las instalaciones aeroportuarias. A su vez, según el Banco Interamericano de Desarrollo, existe un mercado alternativo en el que los titulares de los slots pueden vender, comprar e intercambiarlos con otras líneas aéreas. En este sentido, tal como plantea Acero (2018) cuando las aerolíneas con mayor dimensión tienen una amplia porción de los slots se genera una barrera de acceso a otras aerolíneas; lo que deriva en una situación de dominancia.

Por otro lado, se debe considerar que el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria, y por consecuencia, la disponibilidad de slots no va al mismo ritmo de la demanda de vuelos por parte de los pasajeros tal como plantea Malerba (2014) y Oliveira (2016) a partir de la revisión del caso brasileño y esto, sumado a la saturación de los aeropuertos, se deriva en que las empresas con mayor tamaño tomen los slots más

atractivos. De esta manera, se vuelve más complicado que nuevas aerolíneas o aquellas de menor dimensión mantengan su operación en el mercado. Debido a que solo tendrían acceso a los slots en horarios menos convenientes, por lo tanto, menos rentables para las empresas.

Este conjunto de factores impacta sobre el aumento del uso de combustible, horas extras de tripulación, entre otras circunstancias, que restan a la productividad del capital. Precisamente, un caso más reciente, como el colombiano, permite comprender cómo los slots se tornan en un factor importante para esta industria.

Como parte del proceso de integración de Avianca con Viva Air, los competidores como Wingo, LATAM, JetSmart mostraron su preocupación, pues buscan evitar que se concentren las franjas de llegada y salida de las temporadas de invierno y verano. Ante ello, la autoridad colombiana, Aerocivil, condicionó a Avianca-Viva Air con devolver los slots con el propósito de realizar una redistribución entre las diferentes aerolíneas.

ii. Iniciativas de ampliación de aeropuertos.

En este sentido, diversos países han desplegado iniciativas para ampliar sus instalaciones aeroportuarias con el propósito de evitar la saturación de sus aeropuertos y ampliar su capacidad de pasajeros. Al respecto, el vicepresidente regional del AITA, Peter Cerdá, ha insistido en la necesidad de ampliar los aeropuertos en la región, pues se debe evitar la saturación de las terminales, dada la tendencia de crecimiento de pasajeros. A continuación, se revisan algunos ejemplos de países:



Perú

En abril de 2023 el gobierno nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones dio apertura al funcionamiento progresivo de su segunda torre de control y segunda pista de aterrizaje del Aeropuerto Jorge Chávez en Lima, principal terminal del país. Este proyecto es la apuesta principal de Perú como parte de los procesos de ampliación del aeropuerto que demandan una inversión de 400 millones de dólares.

Colombia

En dicho país se espera avanzar en la ampliación de aeropuertos como el Rafael Núñez, de Cartagena; el Gustavo Rojas Pinilla, de San Andrés; el Alfonso Bonilla Aragón, de Cali; el José María Córdova, de Medellín; y El Dorado, de Bogotá. De este modo, con una inversión de 7 billones de pesos en Bogotá se espera alcanzar una capacidad de 46 millones de pasajeros, en el caso de Cartagena con una inversión de 490 millones de pesos para así proyectar 17 millones de pasajeros.

México

En el país norteamericano, los tres operadores aeroportuarios más importantes vienen avanzando en su plan de ampliación de terminales: Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA) y Grupo Aeroportuario del Sureste (Asur). GAP planea invertir 595 millones de dólares hasta 2025, incluyendo al Aeropuerto de Puerto

Argentina

Tras tres años de retraso, dentro del Plan de Modernización del Transporte, el Gobierno de Argentina ha logrado la construcción de la nueva terminal Zeppelin en Buenos Aires con una inversión de 2.938 millones de dólares (Ministerio de Transportes 2023).



02
—

¿HACIA DÓNDE
PUEDE CRECER EL
MERCADO AÉREO EN
AMÉRICA LATINA?

a.

RESULTADOS 2022 Y PROYECCIÓN DE CRECIMIENTO POST COVID-19 COMO MUESTRA DE FORTALEZA DEL MERCADO EN LATAM.

Según la Asociación Latinoamericana y del Caribe del Transporte Aéreo (ALTA), en 2022 América Latina y el Caribe fue la región con mayor tasa de crecimiento en el mundo. La región cerró el mes de diciembre de 2022 con el transporte de más de 32 millones de pasajeros, lo que representó un 99.9% del número alcanzado en ese mismo mes antes del 2019. Por su parte, la IATA concuerda con este resultado, pues la demanda creció en un 13,1% en 2022 en comparación con el resultado de 2021, cuando aún se enfrentaban mayores regulaciones producto de la pandemia. No obstante, todavía no se alcanzan a superar los niveles pre pandemia, del año 2019. Debido a que la demanda por este transporte fue menor en porcentaje y a su vez, la capacidad de las aerolíneas en 2022 fue 14,3% menor que la del año anterior.

En este sentido, entre los países se encuentran diferencias en el desempeño de recuperación. Según el ALTA, República Dominicana, México y Colombia sobresalieron tanto a nivel de transporte internacional como doméstico. Sin embargo, países como Chile, Argentina y Perú cerraron el 2022 con cierta desaceleración en comparación a los resultados de los meses anteriores. En el caso de Perú, a causa de la conflictividad social y en el caso de Chile y Argentina por la inflación, el alza de precios de combustible, entre otros aspectos.

b.

EL CRECIMIENTO DE LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO EN EL MERCADO.

Uno de los factores que ha impulsado la demanda de viajes en América Latina ha sido la llegada y la extensión de las aerolíneas low cost (de bajo costo). De este modo, diversas compañías aéreas como Viva Air, Viva Aerobus, Volaris, JetSmart, Azul, Sky Airlines, Wingo, Easyfly, Ultra Air, Flybondi, Gol Linhas Aéreas, GCA Airlines, Avior Airlines y Laser se encuentran en países como México, Brasil, Colombia, Chile, Argentina, Perú y Venezuela.

El crecimiento de este tipo de aerolíneas en América Latina ha sido más reciente en comparación con otras regiones del mundo, pero han generado que el mercado de aerolíneas deba gestionar innovaciones y explorar constantemente la eficiencia tanto financiera como económica (Romero y Cortés, 2006). De esta manera, las aerolíneas tradicionales han tenido que adaptarse a este mercado creciente y más competitivo. Un claro ejemplo ha sido como la principal aerolínea colombiana, Avianca, ha adoptado el modelo low cost, el cual ha empezado a implementar desde el primero de enero del 2023.

La creciente importancia de este modelo de aerolíneas se ve reflejado también en los rankings internacionales. Según el ranking de Cirium, las dos aerolíneas líderes en América Latina fueron de hecho dos low cost: Azul y Sky Airlines (Business Wire, 2023). De esta forma, el incremento de aerolíneas low cost que operan en la región ha aumentado la competitividad en el mercado aéreo de la región, han dinamizado las tarifas en varias rutas y han generado la posibilidad de que un mayor número de personas pueda acceder y usar el transporte aéreo.

i. La suspensión de operaciones de low cost: caso Ultra Air

No obstante, en Colombia se ha visto la suspensión de operaciones de dos de sus aerolíneas low cost: Viva Air, sobre la que se tratará ampliamente más adelante, y Ultra Air, generando una importante conmoción en el mercado colombiano y regional. Sin embargo, cabe resaltar que este no es un fenómeno exclusivo de Colombia, otras aerolíneas de bajo costo de otros países han entrado en crisis o han quebrado, especialmente después de la pandemia. Este ha sido el caso de Interjet, empresa mexicana que se declaró en bancarota; a estos casos se suman Sky Airlines, empresa chilena cuya principal salida ha sido integrarse con Avianca a través del Grupo Abra. Asimismo, se dice que la aerolínea brasileña, Gol, también haría parte de este Grupo para no quebrar (La República, 2023).

Ultra Air anunció en marzo de 2023 el cese de sus actividades, de modo que no volaría en ninguna de las rutas programadas a partir del jueves 30 de marzo. La compañía menciona que su quiebra se derivó de situaciones macroeconómicas de la

industria, como el costo de los combustibles y la tasa de cambio. Asimismo, cabe resaltar que Colombia tiene una mayor carga impositiva a los tiquetes aéreos por el regreso del IVA de 19% y la entrada en vigencia de la reforma tributaria que incluye otros nuevos impuestos a la aviación comercial (La República, 2023).

El exministro de Transporte colombiano, Guillermo Reyes, aseguró que Ultra Air y Viva Air suspendieron sus operaciones y no las cancelaron, motivo por el cual las aerolíneas fueron sometidas a una serie de investigaciones por parte de la Superintendencia de Transporte. Además, mencionó que en el caso de Viva Air, la empresa está afrontando denuncias penales por parte de la cartera de Transporte. Sobre Ultra Air, Reyes indicó que su situación es crítica ya que la empresa está enfrentando una deuda que supera los 100 mil millones de pesos. El 10 de abril, el ministro señaló que procederá con una denuncia penal por estafa agravada en contra de los directivos de Ultra Air.

LA CONSOLIDACIÓN DE OPERACIONES CONJUNTAS Y LA FUSIÓN DE COMPAÑÍAS.

Otro rasgo que caracteriza el mercado latinoamericano ha sido el de las fusiones y adquisiciones. Las aerolíneas de muchas partes del mundo han recurrido a estas estrategias tratando para mejorar su capacidad de comercialización, mantenerse en el mercado, expandirse a nuevos mercados hasta reducir costos para sobrevivir en un mercado que se muestra cada vez más competitivo. La excepción no ha sido América Latina, ya que los anuncios de fusiones y adquisiciones han experimentado un incremento significativo en los últimos años. Según la base de datos Datastream, en la década de 1990, sólo se había reportado 21 anuncios, mientras que entre el 2000 y el 2013 se registraron 72 anuncios, creciendo un 242.9% (Cortés, García y Agudelo, 2015).

Según Carlos Ozores, vicepresidente de la consultora de aviación ICF, los procesos de consolidaciones y fusiones no son nuevos, ya que con las crisis llegan las fases de consolidación ya sea, porque las empresas quiebran y desaparecen o porque se fusionan. En este sentido, Estados Unidos es el mercado más consolidado, donde las principales cuatro aerolíneas tienen participación del 80%.

Esto, en contraste con América Latina, siendo un mercado con menor consolidación y relativamente fragmentado (Carbone, 2022).



Los ejemplos más importantes en la región, en los que las aerolíneas han mostrado su tendencia a aumentar su presencia y nivel de concentración en el mercado por medio de estos acuerdos comerciales estratégicos, han sido los de Avianca-TACA y LATAM.

i. Caso de integración entre Avianca y Viva Air

Un último hecho que pone en evidencia estos acuerdos comerciales estratégicos es la más reciente integración entre Avianca y Viva Air. En abril del 2022, los accionistas mayoritarios de estas dos aerolíneas firmaron un acuerdo para poder ser parte de un mismo grupo empresarial. En dicho proceso se adquirió el 100% de los derechos económicos de Viva Air en Perú y Colombia. Posteriormente, Viva Air y sus accionistas dieron a conocer que la empresa atravesaba una situación financiera compleja, de modo que Avianca al tener una sólida posición financiera, solicitó a Aerocivil (la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia), la aprobación de integración con Viva, bajo la figura legal de "compañía en crisis", lo cual permitiría el rescate de la aerolínea (Avianca, 2022).

Finalmente, la Aerocivil aprobó la integración, pero con determinadas exigencias. De esta forma, se han puesto seis condiciones que debe cumplir Avianca y Viva Air:

- a. El respeto de los derechos de los usuarios afectados por el cese de operaciones de Viva Air el 28 de febrero de 2023, lo cual incluye el reembolso de tiquetes.
- b. La devolución por parte de Avianca de un número todavía indeterminado de los horarios y permisos para el uso de las pistas (slots) del aeropuerto El Dorado en Bogotá en las franjas más solicitadas.
- c. Mantener el modelo de bajo costo de Viva Air.
- d. Devolver frecuencias en la línea Bogotá-Buenos Aires.
- e. Establecer un límite de tarifas efectivo en las rutas donde la unión abarque el 100% de la operación.
- f. Garantizar el "dinamismo" en los trayectos de mayor concentración.

De esta forma, las deudas de Viva Air, y su filial Viva Air Perú, han pasado a Avianca. Sin embargo, la decisión ha generado la alarma para distintas compañías aéreas. Latam ha resaltado la necesidad de que Avianca devuelva el 100% de los slots de Viva Air del aeropuerto El Dorado, para que estos sean asignados y distribuidos por la Aerocivil. También otras grandes compañías, como la española Air Europa y la alemana Lufthansa, se han opuesto a esta integración por las consecuencias que pueda tener en la libre competencia del mercado local. La decisión de Aerocivil admite recursos de las partes que se oponen, por lo que no es un asunto completamente cerrado (Sánchez, 2023).



03

—

REGULACIONES
QUE PERMITAN
APROVECHAR EL
POTENCIAL.

a. FORTALECIMIENTO DE LOS CANALES DE DIÁLOGO CON LOS GOBIERNOS E IMPULSAR LA IMPORTANCIA DE LA CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN AÉREA PARA EL CRECIMIENTO

La aviación es un facilitador económico importante que desencadena millones de dólares al PIB de América latina generando mayores ofertas de empleos en la región. En este sentido, según la CEPAL (2017), la conectividad aérea permite el turismo y facilita el comercio, también posibilita la conexión e inclusión social y promueve el intercambio de conocimientos. Asimismo, apoya la competitividad económica, el incremento de la productividad, mejora la eficiencia y fomento de la innovación.

En esta línea, para aprovechar al máximo los beneficios que aportan las compañías aéreas al desarrollo regional, es necesario que las autoridades de la región fomenten un marco regulatorio y operativo para que las líneas aéreas puedan aportar los máximos beneficios económicos y sociales. De esta forma, se señala que la aviación es un sector de importancia estratégica respaldado por un creciente conjunto de objetivos de desarrollo sostenible, y que por ello debe formar parte integral de las estrategias de desarrollo de los gobiernos de la región. También, se debe implementar una política de reglamentación oportuna para la aviación con el fin de que los nuevos reglamentos solo sean introducidos cuando exista una necesidad claramente identificada, así como consultar con la industria y otras partes interesadas donde la regulación sea necesaria y también se debe asegurar que la implementación de políticas cumpla con las mejores prácticas internacionales (CEPAL, 2017).

b. LA IMPORTANCIA DEL "DESTRABE" DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA AÉREA

Para América Latina y el Caribe, el sector aeroportuario es un elemento esencial para su competitividad e inserción internacional, dado que una mejor

conectividad aérea minimiza los costos para los pasajeros, empresas y el comercio; además de que promueve el turismo y la inversión extranjera directa.

Entre el 2008 y el 2015, los países latinoamericanos invirtieron un poco menos de 20.000 millones de dólares en infraestructura aérea, lo cual representó, en promedio, una inversión anual de 0.05% del PIB regional (CEPAL, 2018).

La demanda esperada al año 2040 es de 1.727 millones de pasajeros al año, crecimiento que viene especialmente de la región andina con 341 millones de pasajeros, Brasil con una expectativa de 260 millones de pasajeros y México con 229 millones de pasajeros. Las inversiones estimadas para cerrar la brecha de capacidad en infraestructura aeroportuaria en el periodo de 2016 a 2040, ascienden a un total de 53.150 millones de dólares a precios del 2016 (Farromeque, 2018).

De este modo, según la CEPAL (2017) para que se pueda abastecer la creciente demanda de los viajes aéreos es necesario invertir en infraestructura aeroportuaria, especialmente asegurando una buena planificación para poder responder al crecimiento de la demanda de pasajeros. Por ello, es importante que los gobiernos, operadores de aeropuertos, la comunidad aérea y demás interesados trabajen juntos para garantizar que haya una adecuada planificación y ejecución de proyectos que solucionen áreas críticas.

c. MAYOR AUTONOMÍA TÉCNICA Y FINANCIERA DE LAS ENTIDADES REGULADORAS PARA UNA MAYOR TRANSPARENCIA E INDEPENDENCIA

Los órganos reguladores permiten la mejor calidad y prestación de los servicios públicos. Para ello deben ser árbitros objetivos, imparciales y calificados para garantizar que los actores del mercado reciban un trato correcto y se comporten

de acuerdo a las reglas para obtener resultados óptimos. En esta línea, los reguladores requieren implementar decisiones objetivas, imparciales y

basadas en evidencia que genere confianza en las instituciones públicas y fomenten la inversión. Los reguladores suelen verse sometidos a diversas presiones de los diferentes actores y grupos de interés, por lo que pueden estar sujetos a distintas formas de influencia. No obstante, estos deben tener en cuenta intereses legítimos y protegerse contra influencias impropias o indebidas (OCDE,).

En este sentido, según las recomendaciones de la OCDE, los diferentes reguladores del mercado de aerolíneas deben fortalecer su autonomía técnica para tomar decisiones independientes y basadas en evidencia técnica. Esto es esencial para garantizar que se tomen decisiones que prioricen la seguridad de los pasajeros y la calidad del servicio. Por otro lado, el fortalecimiento de su autonomía financiera generaría que la entidad reguladora tenga suficiente presupuesto y recursos para llevar a cabo sus funciones de manera efectiva, lo cual puede ayudar a reducir la influencia de los intereses económicos en la regulación y garantizar una mayor independencia en la toma de decisiones.

d. POLÍTICAS DE DESCARBONIZACIÓN E INCENTIVOS AL DESARROLLO DEL COMBUSTIBLE SOSTENIBLE DE AVIACIÓN (SAF).

La industria aeronáutica a nivel global se ha comprometido para el 2050 eliminar las emisiones de CO₂, según el CEO de LATAM Roberto Alvo. No obstante, desde la ALTA se considera que actualmente no existen lineamientos claros por parte de las autoridades gubernamentales que orienten a la región a la descarbonización (2022). Por esta razón, desde el ALTA se ha apelado a la cooperación con los gobiernos para una transición ordenada y sostenible. Sobre todo, si se considera la relevancia de la diversidad medioambiental que existe en América Latina, la descarbonización aérea debería ser una prioridad para los países.

En esta línea, desde el ALTA han suscrito un acuerdo firmado con el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) con el propósito de promover la utilización de combustible sostenible entre los 34 países miembros. Al respecto, también se ha generado un marco de cooperación técnica entre este organismo y los países miembros con el propósito de sentar las bases de la descarbonización en la región latinoamericana.

Precisamente, el combustible sostenible de aviación (SAF) es un tipo de combustible fabricado a partir de lubricantes, grasas o aceites de origen biológico, animal, residuos orgánicos, forestales, desechos industriales, y otros. Este tipo de combustible reduce las emisiones de carbono durante su ciclo de vida hasta un 80% y tiene la capacidad de ser usado en las aeronaves con tecnología existente y sin la necesidad de hacer cambios a los motores. El SAF puede ser mezclado con el combustible tradicional pero no está disponible a gran escala, de modo que los precios son mayores a los

del combustible tradicional (Informe Aéreo, 2023).

A través del SAF se estima que su uso podría mitigar las emisiones en 65%. Esto requeriría una capacidad de producción de 450.000 millones de litros anuales en 2050. De este modo, el proceso de descarbonizar la aviación representa un impacto social y económico que requiere la colaboración de diferentes actores que están dentro y fuera de la industria. Por ello, las autoridades y gobiernos deben promover el establecimiento de un marco político regulatorio que promueva su producción y distribución. Además, se necesita la cooperación entre Estados e industria privada, para lograr políticas eficientes, ya que es necesario tener certeza jurídica que permita atraer inversiones y desarrollar infraestructuras que generen competitividad (ALTA, 2022).

Cabe resaltar que América Latina es la región con mayor potencial para la producción del SAF. Por ejemplo, José Ricardo Botelho, CEO y director ejecutivo de la ALTA, indica que Brasil, que es uno de los productores más importantes de aceite de palma a nivel mundial, podría surtir el 34% de SAF a todo el mundo hasta 2030, si es que gestiona una política clara y transparente. Asimismo, Chile, Colombia, Argentina y México tienen grandes potenciales para llevar estas acciones a cabo, dado que mantienen importantes fuentes de materia prima, haciendo que la región tenga un gran potencial para la producción de SAF (A21, 2023). No obstante, una de las limitaciones en la región es que aún no se cuenta con la infraestructura necesaria y el marco jurídico que dé certeza a los inversionistas y permita el establecimiento de una industria productora capaz de satisfacer la demanda local y con capacidad de exportación.

vali

PARA MÁS INFORMACIÓN CONTÁCTENOS

(+57) 3182312453
[HTTPS://VALICONSULTORES.COM/ES](https://valiconsultores.com/es)

 @VALICONSULTANT

CRA 14 # 85-68 / OF 604
CONTACTO@VALICONSULTORES.COM

 VALICONSULTORES/