

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización

2.2: Acceso al mercado

EL CASO PARA LA LIBERALIZACIÓN DE "CARGA EXCLUSIVAMENTE"

[Nota presentada por la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)]

RESUMEN

Una mayor amplitud del acceso al mercado, eliminando o reduciendo las limitaciones a los transportistas dedicados a carga exclusivamente, impuestas por el actual régimen de convenios bilaterales es una necesidad urgente para todo el sector de carga aérea. La carga aérea debería estar colocada en el primer lugar de la liberalización del transporte aéreo, con independencia de las propuestas para liberalizar los movimientos de pasajeros, que probablemente serán más complejas y llevarán mucho más tiempo para ser puestas en práctica.

La liberalización de "carga exclusivamente" debiera buscarse sobre la base de un proceso acelerado ya que representa un conjunto de factores económicos distinto al de los servicios de pasajeros y puede tener beneficios positivos para la economía global.

Se propone que los transportistas "de combinación" (pasajeros y carga) conserven automáticamente el derecho de transportar carga junto con pasajeros.

Se estima que la propuesta liberalización de los vuelos de "carga exclusivamente" ofrecerá un patrón para la liberalización futura de los derechos del tráfico de combinación.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.1.

¹ Las versiones en español y francés son proporcionadas por la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Aun cuando es menor que el negocio de pasajeros, la carga aérea contribuye considerablemente a la economía mundial. Tiene unas ventas anuales de unos 225 000 millones de dólares, lo que representa aproximadamente 27 millones de toneladas de carga anuales. Aun cuando esto es solamente el 2%, en peso, del intercambio comercial mundial, significa el 40%, en valor, del intercambio comercial mundial. Se prevé que continúe creciendo a razón del 6,5% durante los próximos 20 años, lo que equivale a un crecimiento un 2% más rápido que el tráfico de pasajeros. Es uno de los más grandes proveedores de empleos en todo el mundo y un elemento vital en el intercambio comercial mundial.

2. DISCUSIÓN

2.1 La mayor parte de la carga aérea ya ha estado sujeta a un proceso de producción o será usada en un proceso de producción, lo que hace que sea esencialmente un sector de producción en contraste con un sector de consumo. Es, por consiguiente, un creador de empleos y se ha convertido en un importante propulsor para el crecimiento económico. Tal vez su mayor contribución haya sido su capacidad para fomentar el intercambio comercial con el mundo en fase de desarrollo.

2.2 La carga aérea es en la actualidad un elemento integral e irremplazable en una amplia gama de actividades, desde los procesos globales más modernos de intercambio comercial hasta las necesidades económicas básicas de muchas economías en desarrollo. Según el Banco Mundial, desde 1985 la participación del intercambio comercial mundial con países en desarrollo ha pasado del 25% al 35%. Aunque en una gran parte se trata de productos perecederos - frutas frescas, flores y vegetales - una parte importante de esta mejora ha consistido en bienes manufacturados. El intercambio comercial con el mundo en fase de desarrollo es bueno (hay quien dice que es esencial) para fomentar la paz en el mundo.

2.3 Las cadenas logísticas de ciclo rápido están apoyándose cada vez más en el movimiento de bienes de alto valor en aviones de carga de gran capacidad. TIACA cree que si los países, individualmente, quieren aprovechar las oportunidades económicas y de desarrollo de empleos que está creando esta demanda y atraer inversiones adicionales al país, esto puede facilitarse permitiendo a la aviación de carga un mayor acceso al mercado.

2.4 Un sector de carga aérea que funcione con éxito es vital para el intercambio comercial global. Una percepción muy útil de esta situación la proporciona una publicación reciente del Banco Mundial (Trabajo Técnico 527) en el que Daniel Muller-Jentsch observa: “La velocidad, la flexibilidad y la confiabilidad son características de servicio que dan un valor añadido muy real a los usuarios. Si no pueden entregar a tiempo, los fabricantes pueden verse forzados a pagar penalizaciones contractuales o correr el riesgo de perder pedidos. Las entregas lentas o impredecibles obligan a los clientes a mantener costosos inventarios de emergencia. La inflexibilidad y los largos plazos de entrega retrasan la reacción ante oportunidades del mercado y son la causa de patrones de demanda que cambian con rapidez. Los servicios de transporte mal llevados aumentan la proporción de carga perdida o dañada. Una gran parte del valor añadido de la logística proviene del hecho de que los servicios de transporte no son un producto homogéneo sino un producto altamente diferenciado. Algunos de los principales parámetros que definen a un determinado servicio de transporte son la distribución (origen y destino), el factor tiempo (fecha, tiempo en tránsito), las características técnicas del embarque (tipo de carga, tamaño, fragilidad) y la flexibilidad del servicio (tiempo de espera, frecuencia).

2.4.1 “Tendencias tales como fuentes globales, producción sin demoras, ciclos cada vez más cortos de productos y de colocación en el mercado, así como la subcontratación de fases separadas de producción, han creado una “cinta transportadora global”. La administración de la cadena de suministro permite que redes ampliadas de suministro y distribución se organicen como “compañías virtuales”. La creciente sofisticación de estos sistemas y la eliminación de inventarios de emergencia han permitido a las

principales compañías reducir los costos totales de logística en alrededor de un 50% en menos de un decenio.” El papel desempeñado por los servicios de transporte aéreo -y los servicios por carretera relacionados- cuidadosamente ajustados en cuanto al tiempo, se explica por sí mismo.

2.5 Las reglas actuales no son idóneas para el negocio de carga aérea. Los transportistas que combinan carga aérea y pasajeros, y los transportistas de carga exclusivamente, comparten el negocio de la carga aérea más o menos al 50% cada uno. Ambos se rigen por las mismas reglas de la ICAO, usan los mismos bilaterales y tienen las mismas regulaciones ambientales y de seguridad. Pero aquí es donde termina la semejanza.

2.5.1 Los transportistas de carga exclusivamente tienen que pagar el costo del vuelo con solamente los ingresos que obtienen del transporte de la carga. Los transportistas de combinación muchas veces pueden considerar el transporte de la carga como un costo marginal equivalente a cero ya que, incluso sin carga, seguirían operando servicios de pasajeros. Los grandes aviones de pasajeros, como el B777 y el A340 pueden transportar, cada vez más, enormes cantidades de carga. Más bien son como aviones con combinación de carga en la cubierta inferior que aviones de pasajeros y, como tales, pueden repartir el riesgo entre el negocio de carga y el de pasajeros.

2.6 Existe otra diferencia fundamental entre las dos partes del sector: los pasajeros por lo general regresan a su punto de partida, lo que da negocio en las dos direcciones. En cambio, para la carga no hay garantía de carga de regreso, y muchos transportistas vuelan a un tercer destino con el fin de encontrar carga y evitar tramos en vacío. Con el sistema bilateral que hay en la actualidad, esto es muy difícil para los transportistas de “carga exclusivamente”, lo que constituye una de las razones por las que TIACA está pidiendo la separación de derechos de tráfico para los operadores de “carga exclusivamente”.

2.7 El actual sistema de bilaterales también agrava el problema de sobrecapacidad ya que crea una forma de protección para transportistas ineficaces en perjuicio de una competencia más eficiente. Y la variedad de estratagemas artificiales tales como “*slots*”, combustible y manejo, puede ser manipulada para dar una ventaja al operador favorecido. Esto hace que ellos se animen a adquirir una capacidad que jamás podrían justificar en una situación de mercado abierto. El sistema dicta que si usted no tiene un vuelo con 4ª libertad del aire para tomar carga de regreso, usted vuela vacío a menos que el operador tenga la suerte de encontrar una quinta, sexta o séptima oportunidad de libertad del aire.

2.8 TIACA cree también que cuando se conceden los derechos de tráfico a un transportista de combinación, estos debieran incluir automáticamente el derecho a transportar carga. Estamos opuestos a la práctica actual en algunos países en los que estos derechos son denegados.

2.9 La liberalización de “carga exclusivamente” permitiría también la utilización óptima de escasa capacidad de aeropuerto.

3. CONCLUSIONES

3.1 Un sector de carga aérea que se desenvuelva con éxito es vital para el crecimiento continuo y la vitalidad del intercambio comercial a nivel mundial. El sistema actual asigna derechos de tráfico basándose principalmente en las necesidades del sector del transporte de pasajeros y no es congruente con las necesidades del sector de transporte de carga aérea. La separación entre los derechos de tráfico de pasajeros y de “carga exclusivamente” abre oportunidades en todo el mundo para el desarrollo económico, crea la utilización óptima de recursos limitados de aeropuerto y alivia los problemas de sobrecapacidad.

4. ACCIÓN DE LOS PARTICIPANTES EN LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a los participantes en la conferencia a que presionen a los Estados miembros de la ICAO para que implementen lo antes posible la reducción o la eliminación de limitaciones impuestas a los transportistas de carga exclusivamente, por parte de su actual régimen de convenios bilaterales. Los Estados miembro debieran, como un primer paso mínimo, separar los derechos de los transportistas de carga exclusivamente de los derechos de los transportistas de pasajeros y carga, lo que conduciría a un enfoque multilateral para Estados que compartan la misma filosofía.

4.2 El objetivo final es lograr la liberalización total del acceso a todos los mercados para los operadores de transporte de “carga exclusivamente”.

— FIN —