Ciudad de Panamá, 20 de mayo del 2024

Respetado Diputado Eliezer Feinzaig Mintz,

La Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), en representación a 160 empresas del sector, incluyendo 45 aerolíneas responsables de más del 80% del tráfico aéreo en la región, y 70% del mercado costarricense, queremos expresar nuestras consideraciones sobre el proyecto de ley expediente n° 24207, que busca fomentar los vuelos de bajo costo entre Costa Rica, Centroamérica y República Dominicana.

Aplaudimos la intención del gobierno costarricense de mejorar la conectividad aérea y la accesibilidad económica en la región. No obstante, tenemos preocupaciones específicas sobre ciertos aspectos del proyecto que introducen distorsiones en el mercado y restricciones competitivas, limitando su eficacia y beneficio general.

Inconformidad con Directrices de la OACI: El Documento 9082 de la OACI establece principios fundamentales de no discriminación, costos relacionados, consultas con los usuarios y transparencia en la fijación de tarifas. El proyecto de ley, al proponer tasas aeroportuarias diferenciadas para vuelos específicos, introduce una carga desproporcionada sobre pasajeros y aerolíneas que no se benefician de estas tarifas reducidas, violando directamente los principios de no discriminación y transparencia.

Además, la ausencia de consultas públicas previas debilita la legitimidad del proceso legislativo. Es crucial que el proyecto de ley no tenga una tramitación acelerada y que, en cambio, se establezca un marco para consultas públicas amplias, permitiendo que todos los sectores de la sociedad, incluidos consumidores y operadores aéreos, puedan contribuir efectivamente al desarrollo de la legislación.

Restricción de Mercado a Aerolíneas Locales: Al limitar los beneficios exclusivamente a aerolíneas basadas en ciertos países centroamericanos, se excluye a importantes operadores internacionales. Esto reduce la competencia y las opciones para los consumidores, que resulta en precios más altos y menos servicios innovadores, contraviniendo las prácticas de mercado libre que benefician tanto a consumidores como al crecimiento del sector.

Valor Máximo de Tarifa Impuesto: La actual propuesta de imponer un techo tarifario, para beneficiar pasajeros que vuelen en aerolíneas que ofrezcan tarifas inferiores a US$80 ida y vuelta o US$40 solo ida para países de Centroamerica y de US$120 y US$60, a Republica Dominicana, respectivamente, en realidad favorece desproporcionadamente a un segmento limitado del mercado y restringe la capacidad de otras aerolíneas para ofrecer una gama más amplia de servicios y tarifas competitivas.

Esta limitación no solo reduce la diversidad de opciones disponibles para los consumidores, sino que también impide una competencia saludable en precios y servicios. Al eliminar este techo tarifario, permitiríamos que todos los pasajeros, no solo aquellos que vuelen en aerolíneas que ofrezcan tarifas por debajo del techo, tengan igualdad de condiciones, lo que resulta en mejores precios, más opciones y servicios innovadores para los viajeros. Este enfoque más inclusivo no solo alinea mejor la legislación con los principios de mercado libre, sino que también promueve un crecimiento robusto y sostenible del sector aéreo.

Permítame ilustrar este punto con un ejemplo práctico de la ruta con mayor volumen de pasajeros en Costa Rica, San José – Ciudad de Guatemala (SJO-GUA), operada por 3 aerolíneas. La distancia promedio volada en esta ruta es de 904 kilómetros. El Costo por Asiento Kilómetro (CASK), que mide el costo que representa para una aerolínea ofrecer un asiento por kilómetro volado, es de 5.8 centavos para los operadores en esta ruta.

Esto se traduce en un costo operativo promedio de US$52.4 para volar la ruta SJO-GUA. Si consideramos estas cifras, el techo tarifario propuesto es en promedio un 31% mayor al costo de operación en un punto de equilibrio. Esto significa que para que un pasajero acceda a una tarifa aeroportuaria reducida bajo el proyecto de ley, la aerolínea tendría que vender su boleto a una pérdida del 31% respecto a su punto de equilibrio, lo que es económicamente insostenible y podría llevar a decisiones operativas que afecten negativamente la calidad y disponibilidad del servicio.

Ausencia de Fallos de Mercado y Creación de Fallos de Gobierno: En la situación actual, no se observan fallos de mercado significativos en el sector aéreo que justifiquen una intervención gubernamental de la magnitud propuesta. La industria aérea en nuestra región ha demostrado ser capaz de autorregularse, manteniendo una competencia saludable y precios accesibles para los consumidores.

Sin embargo, el proyecto de ley propuesto, al introducir tarifas diferenciadas y beneficios fiscales limitados a ciertas aerolíneas, amenaza con crear fallos de gobierno.

Estas medidas, aparte de no ser transparentes ni consultadas adecuadamente con los actores afectados, distorsione la competencia al favorecer artificialmente a un segmento del mercado, lo que lleva a una asignación ineficiente de recursos y a una gestión gubernamental que no refleja las necesidades reales del sector ni de los consumidores. Esta imposición legislativa, en lugar de corregir un fallo de mercado inexistente, debilita la eficiencia operativa y la equidad en el acceso a los servicios aéreos.

Propuesta de Solución: Sugerimos retirar el proyecto de ley en su totalidad. Sin embargo, si se decide continuar con él, proponemos una revisión para incorporar un enfoque más inclusivo que permita a todas las aerolíneas competir en igualdad de condiciones.

La historia demuestra con varios ejemplos que no es conveniente establecer tarifas reguladas, ya que esto reduce la atracción del mercado. Por ejemplo, Brasil tenía tarifas reguladas y no superaba los 30 millones de pasajeros al año. Cuando se liberalizaron las tarifas, llegó a más de 100 millones de pasajeros.

Urgimos a usted a considerar estas recomendaciones, alineando el proyecto de ley con los lineamientos y recomendaciones internacionales de la OACI para maximizar su potencial en beneficio de todos los actores del sector aéreo en América Latina y el Caribe. ALTA está a disposición para colaborar y proporcionar nuestra experiencia técnica en esta materia.

Agradecemos su atención y quedamos a la espera de poder contribuir en las futuras deliberaciones sobre esta legislación tan importante.

Atentamente,

Jose Ricardo Botelho
Executive Director and CEO