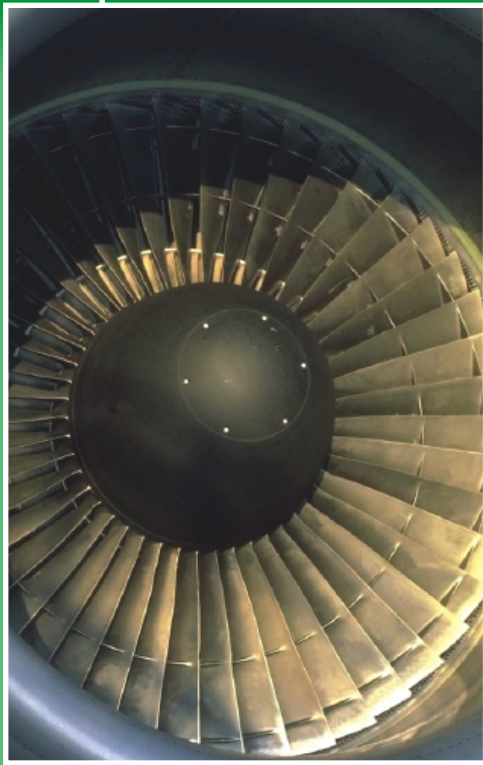


TRANSPORTE AÉREO REGULAR



TARIFA
ECONÓMICA
RETRIBUTIVA

\$

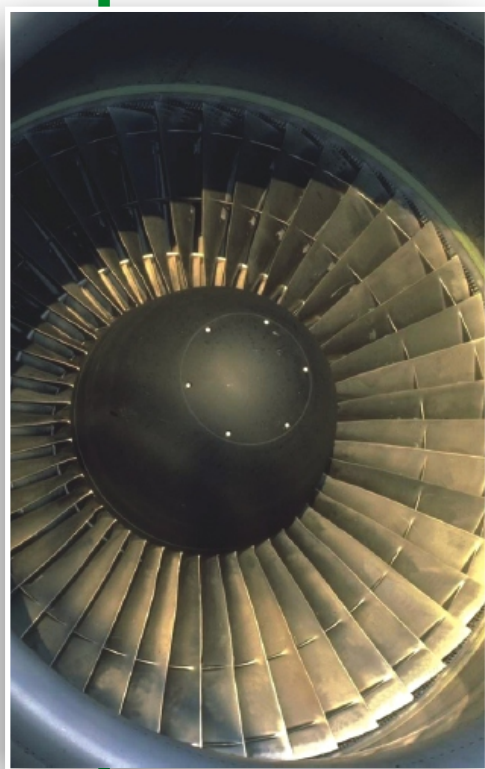
€

US\$

CAT

Cámara Argentina
de Turismo

TRANSPORTE AÉREO REGULAR



**TARIFA
ECONÓMICA
RETRIBUTIVA**

\$

€

US\$

CAT

Cámara Argentina
de Turismo

CONSEJO DIRECTIVO 2005 - 2007

COMITÉ EJECUTIVO

Presidente:	Marco A. Palacios
Vicepresidente I:	Elena Boente
Vicepresidente II:	Domingo Castracane
Secretario:	Ricardo Roza
Prosecretario:	Mario Zavaleta
Tesorero:	Carlos Gerbi
Protesorera:	Ana Gurwicz

VOCALES TITULARES

César Raúl Mochón
Narciso Julio Muñiz
Carlos Asensio
Ada Marzorati
Napoleón Bourdieu
Pedro Bachrach
Ana María Miñones
Élida Álvarez de Ron
Juan Carlos Suarez
César Siufi
Humberto Neme
Susana Saguir

VOCALES SUPLENTE

Juan Carlos Zabudovich
Carlos Gutiérrez García
Enrique Pepino
Oscar De Pietro
Andrés Deyá
María Sibardi de Gordillos
Graciela Díaz

REVISORES DE CUENTAS

Rolando Domine
Guillermo Onis
Carlos A. Pérez
Antonio González Groba

ASESOR LETRADO

Iván Posse Molina

ASESOR IMPOSITIVO

Pascual Barbieri

ASESOR DE PRENSA

Hugo Bonigo

RELACIONES INSTITUCIONALES

Silvia García Gherghi

T.E.R.

prólogo

Una vez más, la Cámara Argentina de Turismo pone a disposición de la Comunidad Turística y de las Autoridades Provinciales y Nacionales, un Documento de Trabajo confiando en que será de utilidad para el logro de un objetivo concreto.

La finalidad del presente trabajo consiste en proponer una metodología que facilite la construcción de la Tarifa Económica Retributiva, en adelante T.E.R.

Para alcanzar este objetivo, se hace necesario recordar, en primer término, las normas vigentes aplicables, correspondientes al tema en estudio.

Este trabajo, junto al Documento Aerocomercial, publicado en Junio de 2006, son el aporte de la Cámara Argentina de Turismo para intentar solucionar sustentablemente la problemática del Transporte Aéreo Comercial regular en la República Argentina.

MARCO PALACIOS

Lic. Eduardo N. Cermesoni

Licenciado en Finanzas y Organización, UADE.

Comenzó su actividad profesional en el campo de la Aviación Comercial y el Turismo a principios de 1970.

La misma se centró inicialmente en las áreas de Marketing y Publicidad en toda Latinoamérica (Braniff, Pan American, British Caledonian, etc.).

Posteriormente y a través de MC Rep S.A. (Socio Fundador) organiza, comercializa y opera las primeras series de vuelos charter a USA, Caribe y Brasil.

En el período 1994/1997 esta sociedad se hace cargo del desarrollo comercial de pasajeros y carga de cabotaje de LAPA (Agente general de vuelos Buenos Aires), y fundan LAPA Estudiantil S.A. (primer programa de viajes de egresados con transporte aéreo exclusivamente).

Dr. Enrique M. Spinedi

Abogado. Especializado en Derecho Aeronáutico y Espacial.

Licenciado en Derecho (Reino de España) y Miembro de la Florida Bar (Colegio de Abogados, Florida, U.S.A.).

Integra el Registro de Consultores Internacionales de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO (O.M.T.) con sede en Madrid (ESPAÑA), y como Experto integra el Registro de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.).

Desde 1.991 se desempeña como Miembro Titular de la COMISIÓN INTERMINISTERIAL PERMANENTE DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (COMITÉ FAL), creada conforme al Anexo 9 de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.).

Ha participado en diversos y numerosos Cursos para Graduados, Congresos y Seminarios, relacionados con el Transporte Aéreo, Política Aérea, Facilitación, Infraestructura, Turismo y Aeropuertos.

T.E.R.

TARIFA ECONÓMICA RETRIBUTIVA

normativas vigentes aplicables

Con el objetivo de proponer una metodología que facilite la construcción de la Tarifa Económica Retributiva, se hace necesario recordar las normas vigentes aplicables correspondientes al tema en estudio.

El Artículo 109 del Código Aeronáutico establece:

“Los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas, en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica”.

A su vez, entendemos necesario transcribir los Artículos pertinentes de la Ley N° 19.030.

● Artículo 6:

“El Poder Ejecutivo Nacional complementará económicamente a los transportadores nacionales que presten servicios aéreos regulares para cubrir los quebrantos económicos producidos por la aplicación de tarifas no retributivas en aquellos servicios de transporte aéreo regular que revistan el carácter de especial interés para la Nación y que sean

objetivo

realizados en rutas o sectores de rutas que hayan sido declarados de interés general.

Los beneficios que obtengan en el resto de la explotación de servicios aéreos regulares, como resultado de la aplicación de tarifas superiores a la tarifa retributiva, compensarán el monto de complementación económica a otorgar”.

● Artículo 42:

“Las tarifas se establecerán consultando los intereses de la nación, de los usuarios y de los explotadores, con el concepto de tarifa económica retributiva correspondiente a cada ruta y tramo de ruta”.

● Artículo 46:

“A los efectos de asegurar la observancia de las tarifas aprobadas para las prestaciones internas, se obrará de conformidad con lo establecido por el art. 25 de la presente ley”.

● Artículo 25:

“En lo que se relaciona con la aplicación de tarifas, se adoptarán las medidas tendientes a evitar que en la práctica, los explotadores aéreos puedan desvirtuarlas por medios directos o indirectos”.

Finalmente corresponde transcribir íntegramente el Decreto N° 6875/71, reglamentario de la Ley N° 19.030, con sus Considerandos.

Que la ley 19.030 de política nacional del transporte aéreo comercial, en su art. 6, determina las condiciones básicas en las que el Poder Ejecutivo Nacional deberá complementar económicamente a transportadores nacionales.

Que conviene que el sistema aplicado lo sea en condiciones de igualdad a todas las empresas u organismos explotadores, sean estatales, mixtos o privados, sin perjuicio de lo establecido por regímenes especiales en lo que se refiere a las empresas u organismos del Estado, conforme a sus estructuras y misión política asignada.

Que el régimen a establecer por esta reglamentación debe referirse a los servicios de transporte aéreo regular que responden a la condición de interés expuesta en el citado art. 6 de la ley 19.030.

Que el régimen de complementación económica, por estar destinado a cubrir quebrantos de explotación, provocados por ingresos que surgen de tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo en atención a los intereses sociales y políticos en juego, o por potenciales de tráfico insuficientes, debe ser integral y oportuno para obtener el normal desenvolvimiento de las empresas concesionarias de este servicio público.

Que el necesario proceso de racionalización y desarrollo de las empresas concesionarias que asegure la utilidad pública de esas inversiones, se controla a través de la permanente intervención de los organismos especializados del Estado.

Que el presente decreto responde a los lineamientos de las Políticas Nacionales 57, 64 a) y b), 78, 79, 86 y 126 aprobadas por dec. 46, de junio de 1970.

Que resulta conveniente que el régimen establecido por el presente decreto sea puesto en aplicación a partir del 1 de enero de 1971, decisión que encuadra en las facultades que en la materia corresponde al Poder Ejecutivo Nacional.

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA DECRETA:

TÍTULO I

CONCEPTOS GENERALES

- Art. 1:

La complementación económica a que se refiere el art. 6 de la ley 19.030 será aplicable para cubrir, de acuerdo al Título II del presente decreto, los quebrantos económicos en aquellos servicios de transporte aéreo regular que revistan el carácter de especial interés para la Nación y que sean realizados por empresas argentinas de capital estatal, mixto o privado, en rutas o sectores de rutas que han sido declaradas de interés general para la Nación.

- Art. 2:

En los servicios de transporte aéreo regular, el carácter de especial interés para la Nación será expresamente determinado en cada caso por la autoridad de aplicación por ruta o sector de ruta.

En el caso de que la autoridad de aplicación resuelva dejar sin efecto el carácter de especial interés para la Nación respecto de un determinado servicio, los efectos de dicha resolución en lo relacionado con el otorgamiento de complementación económica serán de aplicación a partir del ejercicio siguiente al correspondiente a la fecha de resolución.

conceptos

TÍTULO II

MÉTODO PARA DETERMINAR LA COMPLEMENTACIÓN

ECONÓMICA DE EMPRESAS REGULARES DE PASAJEROS

- Art. 3:

La autoridad de aplicación deberá efectuar los estudios técnicos y económicos necesarios para determinar la tarifa económica retributiva para pasajeros correspondiente a los

servicios en todas las rutas o sectores de ruta, sobre la base de un coeficiente de ocupación de las aeronaves aprobado por la autoridad de aplicación. Dicha tarifa deberá cubrir los costos directos e indirectos de explotación de los servicios en las rutas o sectores de ruta de que se trata, más un adicional por costos financieros y rentabilidad aprobado para cada empresa.

● Art. 4:

Los costos directos serán establecidos en base a los insumos exigibles para una operación aérea correcta y eficiente (combustible y lubricante, tripulación de vuelo, mantenimiento, seguros y depreciación). Los costos indirectos consistirán globalmente en un porcentaje de los directos fijados por la autoridad de aplicación, compatible con la realidad nacional, las características y la evolución de la Empresa de que se trata y prorrateado para cada servicio por ruta o sector de ruta. En ello no se podrá hacer incidir ningún costo financiero originado por la compra de bienes de uso o de cualquier otra naturaleza.

● Art. 5:

El adicional por costos financieros y rentabilidad, resultará de la sumatoria de:

- a) Como costo financiero: el reconocimiento de un interés sobre el activo fijo en bienes de uso afectados al servicio, deducidas las amortizaciones realizadas y el capital social propio, todo ello a valores actualizados, más un interés sobre el activo circulante que en base a un porcentaje del activo fijo actualizado en bienes de uso afectados al servicio, establezca la autoridad de aplicación;

- b) Como rentabilidad: la aplicación de un interés sobre el capital social propio afectado a la explotación. En todos los casos, las tasas de interés fijadas por la autoridad de aplicación, estarán acordes con las características del mercado de donde provienen los capitales correspondientes. Este adicional será prorrateado para cada servicio prestado en rutas o sectores de ruta.

- Art. 6:

La tarifa económica retributiva podrá ser revisada por la autoridad de aplicación, durante el curso de un ejercicio, en los siguientes casos:

- a) Simultáneamente con la oportunidad en que se justifiquen variaciones en los siguientes parámetros incidentes sobre el costo directo, tomados en cuenta para determinar dicha tarifa: nivel de salarios, precios de combustibles y lubricantes aeronáuticos y valor relativo de la moneda nacional;
- b) En el momento en que se justifiquen variaciones en los siguientes parámetros incidentes sobre el adicional por costos financieros y rentabilidad: valor relativo de la moneda Nacional en el mercado internacional y tasas de interés reconocidas por el Estado, tomadas en cuenta en el cálculo previo de la tarifa económica retributiva. No se reconocerán incrementos en los montos estimados preventivamente de costos indirectos, los que deberán ser absorbidos por las empresas a través de un mejoramiento en la eficiencia de su gestión excepto

cuando por motivos ajenos a la conducción empresarial, estos incrementos lleguen a afectar sensiblemente la economicidad de la explotación. En tal caso, la autoridad de aplicación determinará su procedencia y el monto a reconocer. La nueva relación con los costos directos, resultante del reconocimiento de tal incremento, deberá ser inferior al porcentaje establecido preventivamente según lo determinado en el art. 4.

● **Art. 7:**

La complementación económica del Estado será otorgada a la empresa concesionaria para cubrir los quebrantos provenientes de tarifas fijadas, que sean inferiores a la tarifa económica retributiva de los servicios a que se refiere el Título I del presente decreto. El beneficio estimado por la aplicación de tarifas que sean superiores a las tarifas económicas retributivas correspondientes, reducirá en un monto igual la complementación económica a conceder en el total de la explotación empresarial.

● **Art. 8:**

Cuando se modifique una tarifa económica retributiva de conformidad al art. 6 del presente decreto, la autoridad de aplicación propondrá simultáneamente la modificación en igual medida que las tarifas vigentes, toda vez que así lo permitan los intereses públicos en juego. De no ser factible tal temperamento, las diferencias así generadas actuarán sobre el monto global de complementación económica previamente calculada ya sea aumentando o disminuyéndolo, según corresponda.

- **Art. 9:**

Si por razones extraordinarias ajenas a los mecanismos que la autoridad de aplicación o las empresas concesionarias controlan, se producen deformaciones en los valores del coeficiente de llenado utilizado para el cálculo de la tarifa económica retributiva, produciendo ganancias que exceden el nivel calculado o pérdidas no compensadas por la complementación económica prevista, el Estado deducirá del aporte federal respectivo el equivalente de tales ganancias o compensará esos déficit adicionales para asegurar la estabilidad del servicio público.

TÍTULO III

NORMAS PARA OTORGAR

LA COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA

- **Art. 10:**

Antes del 1 de diciembre el Estado hará una revisión de la estructura tarifaria a regir para el año siguiente. Para ello tendrá en cuenta las propuestas que realicen las empresas prestatarias, las que orientarán las mismas con el fin de obtener la autosuficiencia. Treinta días antes de la iniciación de cada período anual de explotación, la autoridad de aplicación determinará los servicios por rutas o sectores de rutas en los que en atención a los intereses públicos en juego, resulte conveniente aplicar una tarifa inferior a la tarifa económica retributiva. En la misma fecha dará vista a las empresas del monto global de complementación económica preventiva que resulte de la aplicación del método detallado en el Título II para ser otorgada a cada una de ellas, las que podrán realizar observaciones dentro de los 15 días

subsiguientes debiendo la autoridad de aplicación resolver en definitiva.

- **Art. 11:**

Trimestralmente la autoridad de aplicación practicará liquidaciones parciales proporcionales, a favor de las empresas que deban recibir complementación económica en base a las previsiones a que se refiere el artículo anterior. En su determinación se tendrán en cuenta las variaciones que puedan surgir de lo dispuesto en los arts. 6, 8 y 9. De no ser ello factible, serán causa de reajuste de la complementación económica preventiva calculada para el ejercicio siguiente.

- **Art. 12:**

Con relación a lo previsto en el art. 7 en el caso de que el beneficio resultante obtenido por la empresa supere el estimado preventivamente, la autoridad de aplicación procederá a reducir en la misma medida el monto de complementación económica previsto para el ejercicio siguiente.

- **Art. 13:**

El gasto que demande el cumplimiento del presente decreto será atendido con el cincuenta por ciento (50%) del producido anual de la aplicación de la ley 11.821 y el saldo deberá asignarlo anualmente el Presupuesto General de la Nación hasta cubrir el monto de complementación económica prevista para el año siguiente. Ref. Normativas: Ley 11.821

TÍTULO IV**CONDICIONES A SATISFACER POR LAS EMPRESAS**

● Art. 14:

Sin perjuicio de las medidas de fiscalización que autoriza la legislación vigente, la autoridad de aplicación podrá establecer las medidas de control que estime necesarias en las empresas concesionarias afectadas por el régimen del presente decreto. En particular, tales empresas no podrán adoptar las siguientes resoluciones que, revistiendo particular importancia, por incidir sobre su normal desenvolvimiento operativo, económico y financiero, exigen autorización previa de la autoridad de aplicación:

- a) Adquisición, transferencia, venta, alquiler o hipoteca de material de vuelo o de bienes inmuebles;
- b) Inversiones en otras empresas;
- c) Pagos de dividendos en efectivo.

● Art. 15:

Anualmente, las empresas acogidas al régimen del presente decreto deberán presentar a la autoridad de aplicación en la fecha que ésta determine, su plan de acción y presupuesto para el ejercicio del año siguiente.

TÍTULO V**EMPRESAS Y ORGANISMOS DEL ESTADO**

● Art. 16:

El presente régimen se aplicará a las empresas u organismos del Estado que presten servicios de transporte aéreo público, todo esto sin perjuicio de las prescripciones legales de carácter especial, que de acuerdo con sus estructuras jurídicas y presupuestarias y la misión política asignada, les sea aplicable.

TÍTULO VI**DISPOSICIONES FINALES***Disposiciones*

- Art. 17:
El Ministerio de Obras y Servicios Públicos será la autoridad de aplicación del presente decreto.
- Art. 18:
Este régimen será aplicado a partir del 1 de enero de 1971.
- Art. 19:
Derógase el decr. 9.595/65.
- Art. 20:
Comuníquese, publíquese y dese a la Dirección General del Registro Oficial y archívese.

Firmantes:

LANUSSE - REY - GORDILLO - CÁCERES MONIE - LICCIARDO

T.E.R.

Determinación y fijación de valores

En los articulados transcriptos precedentemente, se definen claramente los conceptos que deben ser considerados para la determinación y fijación de los valores de las diferentes T.E.R., los que se mencionan a continuación:

- ➔ a) Todas las rutas o sectores de rutas
- ➔ b) Sobre la base de un coeficiente porcentual de ocupación de las aeronaves, aprobado por la autoridad de aplicación.
- ➔ c) La tarifa a determinar deberá cubrir los costos directos e indirectos de explotación de los servicios, más un adicional por costos financieros y de rentabilidad, también aprobado por la autoridad de aplicación, para cada empresa.

De acuerdo con todo lo expuesto, a continuación se proponen los ítems que, a nuestro criterio, deben ser utilizados para establecer la forma y modo para poder determinar, para cada ruta o tramo de ruta, la correspondiente T.E.R.

info

I. INFORMACIÓN GENERAL PARA CADA RUTA.

- a) Tipo de aeronave (*ejemplo B 737/200 Advance*)
- b) Configuración (cantidad total de asientos) (*ejemplo 114-Y*)
- c) Horas Block de utilización por mes
(*ejemplo 240 horas/block/mes*)
- d) Factor porcentual de ocupación / promedio anual estimado.

II. COSTOS DIRECTOS DE LA OPERACIÓN.

- a) Valor mensual del leasing o amortización, según el caso, de la aeronave a utilizar, con sus costos de introducción y matriculación.
- b) Tripulaciones de cockpit y cabina.
Deberá considerarse la cantidad total del personal necesario, sus salarios, adicionales y cargas sociales con relación a la cantidad de horas/block por mes de utilización de la aeronave.
- c) Viáticos de las tripulaciones.
Montos por tramos de rutas, incluyendo según los casos los costos por traslados y pernoctes en destino.
- d) Combustibles y lubricantes.
Consumo por hora/block valorizado al precio de compra vigente en cada abastecimiento.

costos

- e) Mantenimiento.
Costo promedio por hora/block presupuestado por la empresa.
- f) Reservas de mantenimiento.
Deberán considerarse las reservas por hora/block, a efectuar para la realización periódica de los chequeos, según las normas de práctica habitual y estándares establecidos.
Costo por hangaraje.
- g) Seguros.
Costos por año de los mismos por todo concepto (Aeronave, Pasajeros y Carga).
- h) Tasas.
Aterrizaje, aproximación, estacionamiento, etc. por tramo de ruta.
- i) Servicios de Rampa.
Costos por tramo.
- j) Despacho de vuelo.
Costos por tramo.
- k) Catering.
Costo por pasajero, según horario de partida y duración del vuelo.

III. COSTOS INDIRECTOS, FINANCIEROS Y UTILIDAD.

Una vez establecidos o determinados los valores o monto de los Costos Directos para cada ruta o tramo de ruta, de acuerdo a la información obtenida tanto de las empresas y/o de otras fuentes, entendemos aconsejable establecer un porcentaje fijo como margen de contribución sobre la Tarifa, para que el mismo alcance a cubrir los Costos de Estructura de la Empresa, los Financieros más una Utilidad Razonable para el explotador del Servicio Aéreo.

A fin de poder alcanzar con mayor precisión, y determinar el porcentaje aplicable, se deberá contar con la expresa información (comprobable y comparable) que deberán suministrar las empresas que prestan los servicios.

Cabe agregar que el porcentaje que se determine, podrá variar según cada una de las empresas, dado que si se determina uno igual para todas, ello podría ser arbitrario.

Decimos esto, en razón de que la estructura general no es igual en todas las empresas, como tampoco los costos financieros, ya que algunas cuentan con mayores facilidades para acceder al mercado financiero, y obtener -en consecuencia- menores costos y/o tasas por los préstamos.

IV. COSTOS POR VENTAS.

Una vez determinado el monto en moneda nacional, que surgirá de los costos directos más el margen de contribución descrito en el capítulo precedente, se deberá agregar al mismo los costos derivados de las ventas:

costos

- a. Costo promedio por Sistema de Reserva utilizado.
- b. Comisiones de Ventas que perciben las Agencias y Agentes, según la incidencia en el Mix de ventas.
- c. Comisiones y Gastos por ventas efectuadas con Tarjetas de Crédito, según la incidencia en el Mix de ventas.

V. PROCEDIMIENTO PARA EL CÁLCULO.

Conforme a lo expuesto, el procedimiento que debería seguirse para obtener la T.E.R. correspondiente, comprenderá los siguientes pasos:

- a) Determinación del costo total directo por tramo:
El mismo se obtiene multiplicando el costo Hora/Block directo por las Horas/Block de vuelo en cada tramo.
- b) Al importe que se obtenga (señalado en el punto precedente) se le agregará el margen de contribución que se establezca, de la siguiente manera:
Costo Total Directo dividido 100% menos % del Margen de Contribución.

Costo Total Directo (C.T.D.)
100 % - % Margen de Contribución (M.C.)

Aplicando dicha fórmula, se obtendrá el "C.T.D." y el "M.C." que en adelante denominaremos "C.D.M."

- c) El C.D.M. obtenido, se dividirá por la cantidad de asientos de la aeronave tomada en consideración, y así se obtiene el valor Costo/Asiento por tramo, que en adelante denominaremos "**V.C.A.**"
- d) El V.C.A. que se obtenga, se dividirá por el Factor de Ocupación Promedio (f.o.p.) determinado, resultando el Precio de la Tarifa por asiento, que en adelante denominaremos "**T.A.**"

cálculo

e) Finalmente, para determinar la **T.E.R.** deberá adicionarse al monto resultante de la T.A. los Costos por Ventas, que denominaremos "**C.V.**"

Precio de la Tarifa por Asiento (T.A.)
100% - % Costos por Ventas (C.V.)

A continuación y como ejemplo, procederemos en forma hipotética a realizar un ejercicio aplicando las fórmulas señaladas precedentemente.

1.	Costo Directo Hora/Block	\$ 1.000.-
2.	Horas/Block para el Tramo	2(dos) horas
3.	Costo Directo para el Tramo	\$ 2.000.-
4.	Margen de Contribución (\$ 2.000 dividido 100% menos 60%)	\$ 3.333.-
5.	Costo por Asiento (\$ 3.333 dividido 111 (asientos))	\$ 30.-
6.	Costo por Asiento c/Factor de Ocupación = (\$ 3.333 dividido 111 por 65%)	\$ 46.-
7.	Costos por Ventas (\$ 46 dividido 100% menos 9% por Costo Sistema Reservas, Comisión Ventas Agencias y Com./Gastos Tarj. de Créd.	\$ 51.-



<p>El resultado obtenido es la T.E.R. y resulta en la suma de PESOS CINCUENTA Y UNO (\$ 51,00)</p>
--

cálculo

A efecto de comprobar los montos del ejemplo dado, realizaremos el siguiente análisis:

a) Configuración aeronave 111 pax "Y"	=	111 asientos
b) Ventas 65% de la capacidad total	=	72 pax.
c) Ingresos por ventas 72 pax por (\$) 51	=	3.672
d) Costos por Ventas (9%)	=	(330)
e) Subtotal de Ingresos	=	3.342
f) Margen de Contribución		
40,15% de (\$) 3.342	=	(1.342)
g) Costo Total Directo/Tramo	=	2.000

Valor "g" igual al Valor "3" del ejercicio anterior.

VI. Consideraciones finales

Es importante destacar que los ítems señalados que componen el Costo Directo son fácilmente comprobables, dado que los mismos responden a estándares internacionales, tasas y precios establecidos y/o publicados, y las performances de las aeronaves que brindan los fabricantes.

Asimismo, los transportadores deben encontrarse en condiciones de aportar los comprobantes y demás documentación que la autoridad de aplicación al efecto les solicite.

Con referencia a los Costos Indirectos, financieros y utilidad razonable, para la determinación del Margen de Contribución propuesto como alternativa, se hace necesario un análisis previo de los mismos, contando con la información contable y necesaria que suministren los explotadores.

Con relación a lo manifestado, consideramos importante realizar una comparación con los parámetros de la Industria y las variaciones del mercado financiero, con el objeto de no convalidar ineficiencias estructurales de las empresas, que luego se trasladen a la T.E.R.

En cuanto a la determinación del porcentaje de ocupación que se utilizará en la fórmula, se necesitará evaluar el comportamiento previo de llenado en las rutas o tramos de ellas, contando con la información que posee la autoridad de aplicación y otros organismos y/o empresas.

Por último, como todos los parámetros necesarios para establecer la T.E.R. son dinámicos y por ende, sujetos a variaciones, periódicamente deberán ser calculados para mantenerla actualizada, ya que se trata de una pieza fundamental para el desarrollo y desenvolvimiento del Transporte Aéreo Doméstico y del Turismo.

*consideraciones
finales*

índice

PRÓLOGO	1
LOS AUTORES	2
NORMATIVAS VIGENTES APLICABLES	3
Objetivos	3
Conceptos Generales	6
Método para determinar la complementación económica de empresas regulares de pasajeros	6
Normas para otorgar la complementación económica	10
Condiciones a satisfacer por las empresas	12
Empresas y Organismos del Estado	12
Disposiciones finales	13
DETERMINACIÓN Y FIJACIÓN DE VALORES	14
Conceptos	14
Información General para cada ruta	15
Costos directos de la operación	15
Costos indirectos, financieros y utilidad	17
Costos por ventas	17
Procedimiento para el cálculo	19
Consideraciones finales	22