

N. BIRCHMEIER RIVERA

La industria aérea comercial chilena reflejó su "profunda preocupación por los graves efectos" que podrían generar posibles cambios a la normativa que rige a la aviación nacional.

La Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) asistieron el martes a la comisión de Economía de la Cámara de Diputados, para plantear sus preocupaciones ante un proyecto refundido, con seis mociones parlamentarias transversales —desde el Frente Amplio hasta el Partido Nacional Libertario—. Las iniciativas tienen por objetivo fortalecer los derechos de los pasajeros que realizan vuelos comerciales en el país.

Entre las mociones que se incorporaron al proyecto se encuentra la iniciativa "Devuélveme mi pasaje", apuntando a que los pasajeros puedan poner término al contrato de transporte aéreo hasta ocho horas antes de la salida programada del vuelo y permitiendo un reembolso de hasta el 85% del valor del *ticket* adquirido, como ocurre con los pasajes de buses.

También plantean fijar el derecho a portar equipaje de cabina sin cobro adicional; aumentar las indemnizaciones por retrasos o cancelaciones imputables a las líneas aéreas, o la creación de una plataforma para facilitar el endoso (transferencia) de los boletos hasta 24 horas antes del viaje, entre otras ideas.

Consecuencia

Desde el sector aéreo local afirmaron que, en caso de aprobarse este proyecto refundido, se produciría un impacto sobre los operadores del mercado nacional.

Helen Kouyoumdjian, *country manager* de IATA en Chile, aludió a un potencial incremento en los valores de los boletos aéreos, ante un aumento de costos para las empresas que sería traspasado a los viajeros.

Posible alza de reembolsos por retracto y uso de maletas sin cobro adicional, entre otras mociones

Aerolíneas advierten potencial alza de precios y fin a la tarifa básica, como efecto de proyecto que cambia regulación

Los gremios Achila e IATA calculan que la demanda de vuelos en el país disminuiría entre 9,26% y 13,8%, a raíz de un eventual incremento de tarifas de los boletos aéreos.



La tarifa básica en los vuelos comerciales ofrece la opción de viajar con una mochila o bolso de mano, aunque sin los beneficios de otras categorías, como por ejemplo, llevar una maleta en cabina o en bodega.

"Algunos de los artículos propuestos en estas leyes o en estas iniciativas contemplan condiciones que implican un aumento de costos de operación de las aerolíneas que afectaría a los precios (...). El retracto hasta ocho horas antes del vuelo, no permitirá a esa línea aérea vender ese pasaje", dijo.

Kouyoumdjian indicó que las

tarifas no reembolsables, es decir, las que tienen un menor precio, serían las más afectadas bajo este panorama. "Son un producto que es posible ofrecer y que permite a las aerolíneas tener la certeza de poder contabilizar sus ingresos". Sin embargo, aseguró que si las aerolíneas "no tienen esa certeza, no podrán ofrecer tarifas económicas no reembol-

sables en el mercado, y es probable que las tarifas aumenten para reflejar mayores desafíos y riesgos de la gestión de ingresos a los que se enfrentarán".

En este contexto, la representante de IATA aseveró que la "tarifa básica se acaba", en el caso de que los operadores deberán incorporar el equipaje de mano sin costo a sus vuelos, en-

tre otros elementos contenidos en el proyecto. Actualmente, la tarifa básica ofrece la opción de volar con una mochila o bolso de mano, aunque sin los beneficios de otras categorías.

Ante una eventual alza de precios, el gremio indicó que la demanda por vuelos caería por "no dar acceso a tarifas más bajas". Calculan que esta disminución estaría entre 9,26% y 13,8%, a raíz de un aumento de valores, lo que podría generar una reducción de frecuencias o el cierre de algunas rutas menos rentables.

Otro de los impactos que podría generar este proyecto sería la "proliferación de un mercado ilícito", debido a la propuesta para crear una plataforma para el endoso. Señalaron que esta medida incentivaría la "existencia de un mercado negro de pasajes", que permitiría que "personas con órdenes de detención viajen con pasajes adquiridos por otros".

En una declaración conjunta posterior a la sesión, ambos gremios señalaron que "aun cuando compartimos el propósito de los autores de los proyectos, de democratizar el acceso a este medio de transporte, es esencial revisar a fondo las propuestas legislativas para evitar impactos negativos sobre los usuarios".

En tanto, Víctor Pino, que preside la comisión de Economía, señaló que planean convocar al Ministerio de Economía para conformar una mesa de trabajo, con el objetivo de afinar el proyecto.

Perjuicio a la industria

Rodrigo Hananías, abogado experto en derecho aeronáutico y representante de algunas líneas aéreas en Chile, señaló que estas mociones son "bien intencionadas, pero a tal punto gravosas, que de aprobarse serían muy perjudiciales para la aviación comercial en su conjunto, incluyendo tanto a pasajeros actuales como a los que aún no son pasajeros".

"En el fondo, estos proyectos están incorporando al contrato de transporte aéreo elementos propios de una póliza de seguros, traspasando a las líneas aéreas el riesgo de las contingencias que sufran los pasajeros, y sin pago de prima de por medio", dijo. Agregó que "creer que tal diseño no tendrá repercusiones negativas, me parece una ilusión".

Hananías planteó que las tarifas más económicas implican "menos flexibilidad", al no tener la posibilidad de reembolso. Sin embargo, "eso es lo que precisamente permite que muchos puedan comprar un boleto en avión y no en bus (...). Se tendería hacia la tarifa media, lo que sería una excelente noticia para el pasajero que puede pagar más, pero pésima noticia para el que puede pagar menos".

Sobre el derecho a retracto, el abogado indicó que genera "un perjuicio económico" mayor a las empresas aéreas. Agregó que el impacto de un "asiento vacío es mucho más alto en un avión que en un bus".