

Comienza la puja por el salario mínimo

Hoy será la primera reunión entre los representantes de los empresarios y los de los trabajadores, además con la presencia del Gobierno, en la que se buscará esgrimir los argumentos de las dos partes y tratar de definir cuál será el aumento que tendrá el salario mínimo legal vigente para el 2016. ¿Qué pondrá en la mesa cada uno? La

Confederación General del Trabajo (CGT) habla de un aumento entre el 9 y 10%, y la Central Unitaria de Trabajadores (CUT) busca un alza del 12%.

Stefano Farné, director del observatorio del mercado laboral de la Universidad Externado, le dijo precisamente a **El Espectador** que "la negociación del salario mínimo

en Colombia siempre tiene pocas probabilidades de ser concertado, y dado que este año tiene dificultades adicionales, por el deterioro de la situación económica del país, hay pocas esperanzas de un acuerdo entre empresarios y sindicatos". Como ha pasado en años anteriores, si no hay acuerdo, el aumento será por vía decreto del Gobierno.

» El deterioro de la economía colombiana se pone como el principal obstáculo en la negociación.

Negocios



Lo dice Gilberto Salcedo, presidente de ATAC

¿Qué es lo que no deja crecer a la industria aérea?

El gremio del transporte por aire pide que sea incluida en la reforma tributaria estructural una rebaja en los impuestos que pagan para que el país sea más competitivo en la materia, lleguen más compañías y sea más atractivo para los turistas.



EDWIN BOHÓRQUEZ AYA

ebohorquez@elespectador.com
@EdwinBohorquezA

Gilberto Salcedo, presidente de la Asociación del Transporte Aéreo en Colombia, justo antes del inicio de operaciones de una de las temporadas de vacaciones más altas del año, detalla cuáles son los principales problemas que tiene el sector en el país. Le pide abiertamente al Gobierno eliminar el exceso de entes que los vigilan porque, según el gremio, lo que hacen es obstaculizar el crecimiento y le están quitando competitividad al país. Además, explica la necesidad de bajar los tributos que pagan y de reformular los costos de las concesiones en la industria.

¿Cómo se va a portar la industria en el 2016?

Hay una coyuntura complicada. No se ve fácil, no obstante los grandes crecimientos de pasajeros que a septiembre estábamos en 2 dígitos, algo cercano al 12%, pero tenemos un problema de coyuntura: la tasa de cambio y su efecto en la industria es muy importante. En promedio una compañía aérea tiene el 75% de sus costos dolarizados; si uno hace la cuenta de noviembre a noviembre, esa estructura de costos se ha encarecido prácticamente un 50%.

Pero el efecto del combustible compensa...

No, porque el combustible no es el 75%, es el 32%, y sobre eso seguimos con una caída de más del 40%. Si uno pone eso en una balanza, el efecto neto sobre la estructura de

costos de la aerolínea termina aumentando casi en 10 puntos porcentuales. Y todo esto viene acompañado de una competencia fuerte: los tres actores más importantes de la región compitiendo por el mercado doméstico, una aerolínea de bajo costo, tres compañías regionales que cubren mercados medianos y pequeños en el país, más 22 operadores internacionales que están aterrizando en Colombia.

Ustedes dicen que hay una serie de obstáculos en la industria por superar y que están frenando el crecimiento del sector en el país. ¿Cuáles son?

Todos están referidos a la dispersión institucional que tiene el sector aéreo. Todo lo que tiene que ver con el modelo de vigilancia, control y regulación, está hoy en día en más de 12 agencias del Estado.

Entonces todo el mundo, equivocadamente, cree que es sólo la Aeronáutica Civil...

Y aquí está metido Supertransporte, Supercomercio, Comisión de Regulación de Energía y Gas, una comisión de Infraestructura que tiene que ver con aeropuertos, los concesionarios, la DIAN, en fin, son más de 12. Lo primero que hay que hacer es que se reconozca la especialidad del sector, que se pueda robustecer a la autoridad aeronáutica, que tenga sus competencias y sus funciones y pueda seguir ejerciéndolas en debida forma. Eso facilita el trabajo para los operadores porque tenemos claridad de con quién hablar. Y lo que preocupa, incluso a nivel legislativo, es a seguir dispersando el sector.

¿Por qué lo dice?

Hablamos del tema de protección a pasajeros, donde claramente

la competencia la tiene la Aerocivil, que dicho sea de paso ha venido haciendo un gran trabajo para aumentar sanciones. Hoy en día a los operadores casi que les aumentaron sus sanciones por temas de servicios en más de un 50% en el último año y han aumentado notablemente las quejas y sanciones impuestas a las aerolíneas. No obstante, usted va al Congreso, hay iniciativas que están buscando pasarles estas competencias a la Supertransporte, a la SIC, que la verdad lo que hacen es volver el tema mucho más complejo, haciendo menos atractiva la industria a la hora de invertir, traer nuevas aerolíneas y tener nuevos operadores en el mercado, que es lo que beneficia al consumidor final.

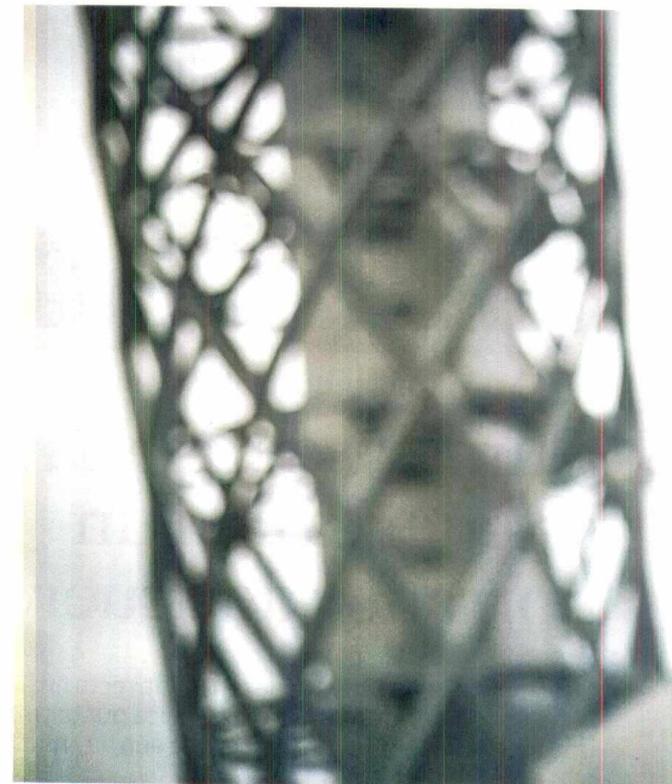
¿Los costos de las concesiones siguen siendo muy caros?

Los costos asociados al uso de la infraestructura dentro de la estructura de gastos de una aerolínea pasó en una década del 6% al 10%, casi se ha duplicado. No significa que uno no reconozca que hay mejor servicio.

En términos prácticos y técnicos, ¿qué es caro?

Hace aproximadamente un año la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo hizo una medición de los costos asociados a la

» Un estudio de Fedesarrollo concluyó que por cada peso que se invierte en el sector aéreo, el factor multiplicador en la economía es de \$11.000.



operación aeroportuaria y tomó como referencia todos los países de la región, desde Argentina hasta Panamá. Al hacerla, tomaron un mismo vuelo, con el mismo avión, con dos horas de permanencia en cada ciudad, y Bogotá aparece como el cuarto aeropuerto más caro de todos. Y a mayor costo, menos competitividad, menos atracción para el país.

Por eso dicen que el país está perdiendo frente a los demás de la región...

Es que no es un costo para la aerolínea, es un costo para el país. Lo que se compromete no es sólo la competitividad de la industria aérea, es la de todo el país, de Bogotá como destino.

La ministra de Comercio, Cecilia Álvarez, dice que se podrían renegociar esas concesiones...

Claro, ella pone un ejemplo. Cuando en su momento se redujeron las tasas aeroportuarias en Cartagena, ¿qué pasaba allá? Hicimos una muestra de 40 destinos en 26 países de todo el hemisferio y comparaba el nivel de las tasas aeroportuarias. Cartagena era la más

costosa. Estamos hablando de más de US\$90, dinero que se incluía en el ticket aéreo y que en el momento de un pasajero tomar la decisión de ir a ese destino, pues uno terminaba en Cancún o Miami, que tienen tasas de US\$15 a US\$17. Cartagena estaba rezagada. Entonces se logró hacer una recomposición de los ingresos de la concesión, bajarlo hasta los US\$38, que siendo alta, es más competitiva que lo que se tenía antes.

Todo el mundo está feliz con El Dorado, pero sigue quedando corto...

Este Gobierno está superando un rezago histórico que tiene el país en materia de infraestructura aeroportuaria, todavía no lo estamos viendo, claro, El Dorado se quedó chiquito porque nadie se imaginaba el crecimiento que ha tenido este sector. Pasamos de 10 millones de pasajeros en 2003 a 31 millones en 2014. El día que se inauguró casi que estaban superadas las proyecciones. El 33% de las operaciones aéreas del país, el 78% de los pasajeros internacionales y el 40% de los domésticos es El Dorado. Tendrá un aumento en su capacidad del 35% con las