



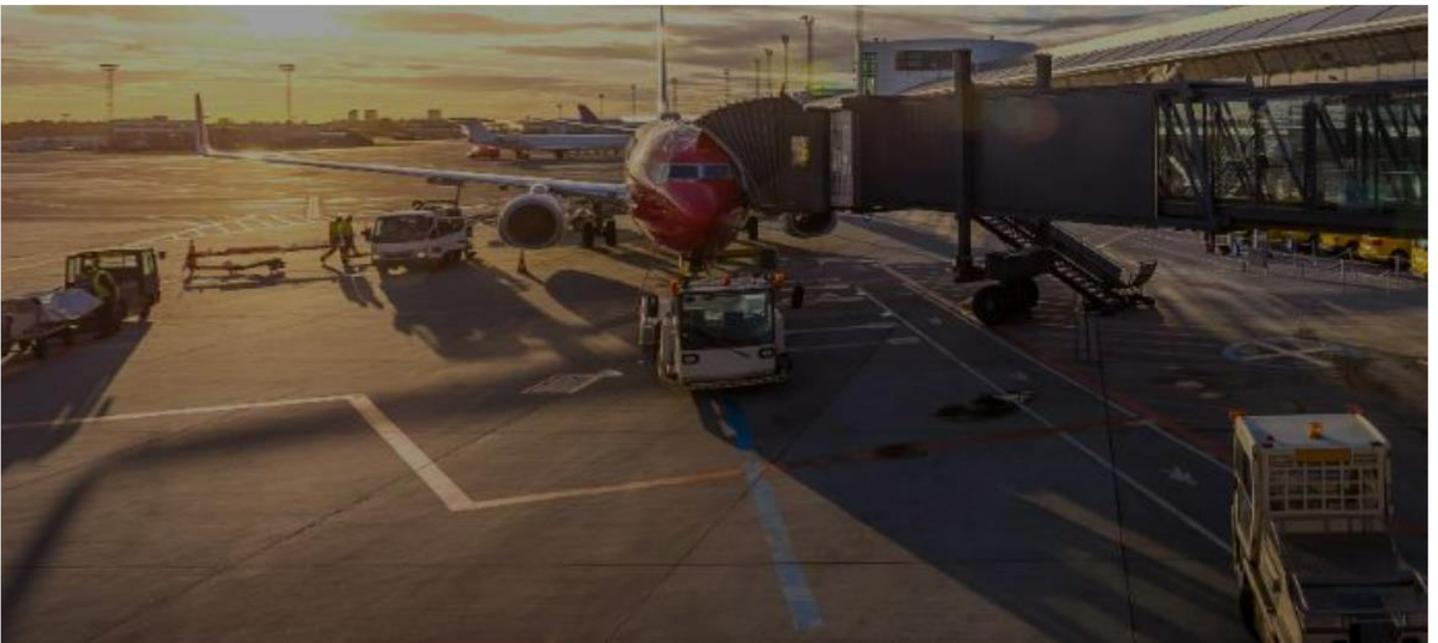
Na Mídia

03/05/2024 | [LexLatin](#)

La judicialización en la Aviación Brasileña: ¿cómo lidiar con ella y sus efectos?

El sector aún sufre las secuelas del caos aéreo ocurrido en los años 2006 y 2007, lo que ha dejado una huella en la percepción pública y en la respuesta judicial a los reclamos, asegura Marcelo Guarany, socio de Demarest y experto en el sector.

Gabriela Quevedo



Es crucial comprender la naturaleza de los desafíos operativos de la industria, como problemas meteorológicos y complejidades derivados del mantenimiento. / Canva.

A inicios de año, José Ricardo Botelho, director ejecutivo de ALTA, destacó la importancia de Brasil como el mayor mercado de la región, representando el 26,3 % de la capacidad total de América Latina, sin embargo, señaló que aún existen desafíos significativos, especialmente en el ámbito político, que limitan el pleno desarrollo del sector. Entre

estos desafíos se encuentra el aumento en los costos del combustible y, especialmente relevante, la excesiva judicialización del sector, que afecta tanto a las aerolíneas como al turismo en general.

Cabe señalar que, según la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Brasil emerge como un mercado que ha logrado recuperarse completamente de la crisis de 2020. Incluso, aunque enfrenta limitantes que restringen su desarrollo y conectividad, el país ha experimentado un notable incremento en el tráfico de pasajeros durante el año 2023. Con un aumento del 14,7 % respecto al año anterior, se movilizaron en avión un total de 115.5 millones de personas, siendo los vuelos internacionales los principales impulsores de este crecimiento, con un aumento del 37 %.



Marcelo Guarany

Marcelo Guarany, socio de Demarest, y experto en el sector, identifica como uno de los principales desafíos la tendencia a la judicialización que rodea al sector.

"En Brasil, se observa un nivel de judicialización de reclamaciones sin comparación con el resto del mundo. Este exceso de judicialización ha generado un aumento de costos muy significativo para las aerolíneas, que no solo tienen que hacer frente a indemnizaciones, muchas veces desproporcionadas, sino que además necesitan contar con una estructura legal para hacer frente a esto".

El especialista, cuya trayectoria incluye haberse desempeñado como Secretario ejecutivo del Ministerio de Economía y Presidente de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), señala que el sector aún sufre las secuelas del caos aéreo ocurrido en los años 2006 y 2007, lo que ha dejado una huella en la percepción pública y en la respuesta judicial a los reclamos.

Además, destaca que es crucial comprender la naturaleza de los desafíos operativos que enfrenta la industria, como problemas meteorológicos y complejidades derivados del mantenimiento, que son inherentes a la operación aérea.

A continuación Marcelo Guarany aborda estos obstáculos y expone medidas para promover el crecimiento del transporte aéreo en Brasil y generar beneficios tanto para los usuarios, el Estado y el sector.

¿Qué medidas considera necesarias para mejorar el clima de seguridad jurídica y promover la entrada de nuevas aerolíneas en Brasil?

Marcelo Guarany: Desde la creación de la ANAC, se ha hecho mucho para reducir la regulación económica innecesaria, lo que ha permitido la entrada de nuevas empresas y el aumento de la competencia entre las empresas existentes.

La libertad de precios y de oferta fueron garantizadas por ley e implementadas a través de resoluciones de la Agencia. Luego se permitió la cobranza de servicios adicionales como el equipaje y la reserva de asientos, paso crucial para la entrada de aerolíneas de bajo costo. La última medida estructural fue la eliminación de la restricción de capital extranjero en las empresas brasileñas.

Sin embargo, además del alto nivel de gastos en indemnizaciones judiciales, aún vemos en el país mucha inseguridad (jurídica) sobre algunos de los puntos aquí mencionados, como los cuestionamientos recurrentes en el Congreso sobre la cobranza de equipaje e incluso cambios en el uso de aeropuertos como vimos con el Santos Dumont en Río de Janeiro. Esto ahuyenta a los inversores que están pensando en crear una aerolínea en Brasil.

Imagina que eres un inversor europeo y quieres crear una aerolínea de bajo costo en Brasil. Preparas un plan de negocios, estudias los mercados en los que debes ingresar, arriendas aeronaves, contratas personal, comienzas a operar y, de repente, el Congreso impide que tu empresa cobre por el despacho de equipaje. O el gobierno limita el uso del aeropuerto Congonhas. El inversor perdería aspectos importantes de la rentabilidad de su negocio. Es mejor invertir en un país con una mejor seguridad jurídica y un entorno empresarial más estable. Quizás sería mejor crear la empresa en el sudeste asiático en lugar de en Brasil.

Para revertir esta situación, es importante que exista estabilidad en las reglas. Que sean predecibles. Pueden cambiar, pero a través de un proceso claro con análisis de impacto regulatorio y participación social, como ocurre en la Agencia. Es importante que el resto del Ejecutivo, el Legislativo y el Judicial tomen esto en consideración al pensar en modificar puntos importantes del transporte aéreo en Brasil. Sin eso, seguiremos sin poder atraer nuevas empresas relevantes para el sector.

¿Cómo evalúa el impacto de las restricciones impuestas por el gobierno federal a ciertos aeropuertos, como el caso del aeropuerto Santos Dumont en Río de Janeiro, en la competencia y el desarrollo del sector?

La Ley 11.182, de 2005, establece en su artículo 48, §1º, que "Se garantiza a las empresas prestadoras de servicios aéreos domésticos la explotación de cualquier línea aérea, previo registro en la ANAC, observadas exclusivamente la capacidad operativa de cada aeropuerto y las normas reglamentarias de prestación de servicio adecuado emitidas por la ANAC", lo que consolida la libertad de oferta en el transporte aéreo brasileño. Esto significa que no se puede impedir que las empresas operen en determinados aeropuertos y que no se deben establecer limitaciones en el uso de aeropuertos que no estén derivadas de motivos técnicos, como el peso máximo de despegue o aterrizaje, por ejemplo, que permitan alcanzar determinados destinos.

La primera versión de la resolución de restricción del aeropuerto presentaba un criterio de radio de actuación que no estaba de acuerdo con este precepto de restricción según la capacidad operativa. La nueva versión de la restricción limitó el uso del aeropuerto a 6,5 millones de pasajeros/año para, según se alega, mejorar el nivel de servicio del aeropuerto. Aunque puede observarse cierta conexión de esta nueva restricción con la capacidad operativa del aeropuerto, lo que podría revestir de legalidad la restricción, es atípica, ya que se trata de una política pública que define la capacidad de operación de un aeropuerto.

Además, desde el punto de vista regulatorio y de señalización para el entorno empresarial, la resolución genera riesgos para la actuación de las empresas aéreas en el país. Después de todo, ¿cómo asegurar que no se impondrán nuevas restricciones de este tipo en otros aeropuertos? Esto acaba inhibiendo la entrada de nuevas empresas en el país, reduciendo el potencial de competencia en el sector y, por consiguiente, impidiendo la reducción de los precios de los pasajes.

¿Qué estrategias podrían implementarse para atraer inversión extranjera a la industria aérea brasileña, teniendo en cuenta las barreras actuales?

Yendo directamente al punto, luego de haber respondido la pregunta anterior, entiendo que el Ejecutivo debería dejar la regulación a la Agencia Reguladora, sin adoptar políticas que alteren el entorno empresarial como lo fue el caso de las afectaciones en el uso del aeropuerto Santos Dumont. Del mismo modo, el Legislativo debe finalizar la revisión de las resoluciones del sector, evitando generar incertidumbres regulatorias innecesarias. Para atraer inversiones, el trabajo de ambos, Ejecutivo y Legislativo, debe orientarse hacia el mejoramiento del entorno empresarial y no hacia la creación de nuevas distorsiones.

¿Cuál es su análisis sobre la discusión en torno a la cobranza por el despacho de equipajes en la bodega de los aviones y su impacto en la operación de las compañías aéreas, especialmente las de bajo costo?

La cobranza por el despacho de equipajes es una práctica observada en todo el mundo por las compañías aéreas. Desde el lado de la demanda, permite que los pasajeros que no van a despachar equipaje paguen menos que aquellos que sí lo harán. Desde el lado de la oferta, permite que las empresas ofrezcan servicios más segmentados, lo que es vital para la creación de compañías de bajo costo.

En Brasil, en mi opinión, hubo dos problemas en la implementación de esta práctica: el momento de implementación y cierta incapacidad por parte de las empresas.

Respecto al momento, la medida se permitió en 2017, cuando estábamos empezando a salir de una crisis económica con grandes repercusiones en el sector. Justo cuando el sector comenzaba a recuperarse y a volverse atractivo para nuevas empresas, llegó la pandemia generando una nueva crisis sin precedentes, de la cual aún no nos hemos recuperado plenamente. Con esto, el pasajero no vio el mayor efecto práctico que la medida podría haber tenido: la entrada de nuevas empresas y la reducción de precios a gran escala.

Respecto a la incapacidad, creo que las empresas podrían haber intentado hacer más aceptable la implementación de una medida que era vista como antipática para los pasajeros. Pero esto no sucedió. Desde el principio hubo una campaña conjunta para el control del equipaje de mano, lo que generó aún más antipatía. Además, los precios para el despacho son percibidos como un poco elevados.

Dicho esto, entiendo que mantener la posibilidad de cobranza es vital para la aparición de nuevas empresas en el país. Por lo tanto, es muy importante que se cierren las posibilidades de revocación de la medida por parte del Congreso. Mientras exista esta amenaza, es muy difícil que una empresa decida ingresar al país, bajo el riesgo de un gran impacto en su modelo de negocio.

¿Qué medidas regulatorias considera necesarias para mejorar la eficiencia y transparencia en el sector aéreo brasileño y reducir la judicialización de las reclamaciones?

En primer lugar, es necesaria una amplia campaña comunicacional para explicar a los pasajeros cuáles son los problemas naturales del transporte aéreo, como los derivados de la meteorología y problemas operativos de la aeronave. Esto es importante para la concienciación de todos y para reducir la sensación de pérdida en caso de cualquier evento. En los países con aviación desarrollada y sin los traumas del caos aéreo, los contratiempos del sector se perciben con mucha más naturalidad que aquí y, en consecuencia, no generan el nivel de judicialización que tenemos.

La campaña también debe involucrar al Poder Judicial, al Ministerio Público y a las organizaciones dedicadas a la Protección al consumidor (conocidas en Brasil como Procons). Se necesita un canal de comunicación permanente con estas instituciones y se deben llevar a cabo reuniones periódicas con la ANAC para comprender el sector y aclarar las dudas.

Sería importante también establecer límites para los casos regulares de indemnización por retraso y cancelación. De la forma en que está la situación hay mucha inseguridad jurídica con respecto a los valores. Tal medida debería interesar también al Poder Judicial que acaba teniendo muchos procesos sobre un asunto que debería resolverse en el ámbito administrativo.