



**UNIVERSIDAD  
DE LOS ANDES**  
**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**  
**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES**  
**SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSTGRADO EN ECONOMÍA**

**AUSENCIA DE VUELOS COMERCIALES  
EN EL AEROPUERTO ALBERTO CARNEVALI  
MÉRIDA - VENEZUELA (2004-2011): IMPACTO FÍSCAL**

**Autor: Abgdo. Franklin A. Ramírez**

**Tutor: Econ. Víctor A. Ruiz**

**Mérida, Noviembre de 2012**



UNIVERSIDAD  
DE LOS ANDES

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES**

**SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSTGRADO EN ECONOMÍA**

**AUSENCIA DE VUELOS COMERCIALES**

**EN EL AEROPUERTO ALBERTO CARNEVALI**

**MÉRIDA - VENEZUELA (2004-2011): IMPACTO FÍSCAL**

Trabajo Especial de Grado presentado como requisito para optar al título de  
Magíster Scientiae en Economía

**Autor: Abgdo. Franklin A. Ramírez**

**Tutor: Econ. Víctor A. Ruiz**

**Mérida, noviembre de 2012**



Sección de Estudios de Postgrado en Economía



UNIVERSIDAD DE LOS ANDES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES

## VEREDICTO

Quienes suscribimos, integrantes del Jurado nombrado por el Consejo Técnico del Posgrado en Economía, en reunión ordinaria de fecha 25 de Julio de 2012, para conocer y emitir veredicto sobre el Trabajo de Grado titulado “**Ausencia de Vuelos Comerciales en el Aeropuerto Alberto Carnevali, Mérida-Venezuela, período 2004-2011: Impacto Fiscal**”, para optar al grado de **MAGISTER EN ECONOMÍA, MENCIÓN: POLÍTICA FISCAL** hacemos constar: **PRIMERO:** Que en la fecha y hora señalada en la convocatoria, conjuntamente con el aspirante, nos reunimos en la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, Edificio “G” Piso tres, donde se realizó el acto público de sustentación de dicho trabajo. **SEGUNDO:** Que el aspirante **Abogado Ramírez Franklin Atilio, Titular de la Cédula de Identidad No. 9.497.720**, a requerimiento del Jurado expuso los puntos fundamentales de su Trabajo de Grado. **TERCERO:** Que una vez concluida la sustentación correspondiente, el Jurado interrogó a la aspirante sobre diversos aspectos a que el trabajo se refiere. **CUARTO:** Que concluido el acto, el Jurado declaró aprobado el Trabajo de Grado, luego de la deliberación correspondiente, para los fines de la obtención del título de Magister en Economía, Mención: Política Fiscal, **Mención Publicación.**

Mérida, 23 de noviembre de 2012

Prof. Victor Ruiz  
Jurado-Tutor



UNIVERSIDAD DE LOS ANDES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES  
SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO EN ECONOMÍA

Prof. Fanny Moreno  
Miembro del Jurado

Prof. Aquilez Álvarez Valero  
Miembro del Jurado



UNIVERSIDAD  
DE LOS ANDES

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSTGRADO EN ECONOMÍA**

**APROBACIÓN DEL TUTOR**

En mi carácter de Tutor del Trabajo Especial de Grado que presenta el Abogado Franklin Atilio Ramírez, titular de la cédula de identidad N. 9.497.720, titulado “Ausencia de vuelos comerciales en el Aeropuerto Alberto Carnevali, Mérida-Venezuela (2004-2011): Impacto fiscal”, para optar al título de Magister Scientiae en Economía, reúne los requisitos y meritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe al respecto

En la ciudad de Mérida a los 15 días del mes de Mayo de Dos mil Doce.

**MSc. Víctor A. Ruiz**  
**CI: 5.499.632**

## **DEDICATORIA**

A Dios... que me ha dado el Don de la inteligencia, y la oportunidad de aprender y comprender, que ilumina mis horas de estudios, para poder dar, captar y comprender, todo lo que exigen de mí...

A mis hijas, Franyhibel, Francisbel, Fraymari, perdón por el tiempo que les he faltado, sea este para ustedes un espejo de constancia y dedicación y recuerden, que no se llega a ninguna parte, sin antes dar el primer paso.

A mis hermanos Freddy, Fanny, Fernando y Douglas, dejo este legado a sus descendientes, Dios permita sea un digno ejemplo para ellos.

Apreciados colegas, Alexis, William, Douglas, Naigret y Alcymarí, en esta facultad encontré a cinco nuevos amigos, sin ustedes no hubiera sido posible este logro, desde lo más profundo de mi ser, les dedico este trabajo.

A una persona muy especial, que aun sin conocerme, pudo apreciar en mí el interés y deseo de superarme y darme la oportunidad de demostrarlo, misión cumplida profesor Ángel Zambrano.

*Franklin Atilio Ramírez*

## **AGRADECIMIENTO**

A Olga Maldonado, a ti princesa quien desde un principio hasta el final de este trabajo me incentivó a seguir adelante, a no desmayar, a superar los obstáculos que se presentaban durante el camino y nunca bajaste tu guardia, para indicarme el rumbo que me condujo alcanzar esta nueva meta.

Señora Flilda Varela, madre de mi gran amigo y colega William Varela, le estoy eternamente agradecido, por haberme permitido conocer y compartir el calor de su hogar, junto con sus comodidades e hijos, es imborrable de mi mente su atención aquella noche, triste y oscura, que afectado por un fuerte resfriado, adolorido y prendido en fiebre, usted, sin menoscabo de nada y sin escatimar esfuerzos, me atendió, cual madre atiende a su hijo... Desde lo más profundo de mi corazón Dios se lo pague.

Madre, estas líneas son especiales, ya que en este momento disfruto y comparto otro de esos momentos inolvidables que la vida me ha regalado, lleno de júbilo y alegría, apreciando y saboreando la satisfacción de otra meta cumplida, es reconocer que tal magno evento no llega por azar, tuve la mejor suerte del mundo en tener una madre como tu, a ti mami querida por darme la vida mi mayor agradecimiento.

*QUE DIOS LAS BENDIGA...*

## INDICE GENERAL

	Pp.
LISTA DE TABLAS	viii
LISTA DE GRÁFICOS	ix
RESUMEN	x
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO	
I PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	
Planteamiento del problema	4
Objetivos de la investigación	11
Justificación de la investigación	11
CAPÍTULO	
II MARCO TEÓRICO	
Antecedentes de la investigación	15
Bases teóricas	24
Bases legales	40
Glosario de términos	48
CAPÍTULO	
III MARCO METODOLÓGICO	
Tipo de Investigación	57
Diseño de la Investigación	58
Población o Universo	59
Métodos, Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	60
Análisis e Interpretación de Resultados	61
CAPÍTULO	
IV ANÁLISIS DE RESULTADOS	
Arribos y despegues	65
Pasajeros Embarcados y Desembarcados	66
Tasa de Salida o Tasa Aeroportuaria	68
Tasa de Turismo	70
Tasa de Radio ayudas	72
Tasa de Aterrizaje	74
CAPÍTULO	
V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
Conclusiones	76
Recomendaciones	79
BIBLIOGRAFÍA	82

## LISTA DE TABLAS

Tabla	Título	Pp.
1	Arribos y Despegues. Total Operaciones	65
2	Pasajeros Embarcados y Desembarcados	66
3	Tasa de salida o Aeroportuaria	68
4	Tasa de Turismo	70
5	Categoría, Peso de Aeronave y Tramos	72
6	Tasa de Radio ayudas	73
7	Tasa de aterrizaje	74



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráficos	Título	Pp.
1	Total Arribos y Despegues	65
2	Total Pasajeros	67
3	Tasa de Salida	68

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES  
MAESTRÍA EN ECONOMÍA MENCIÓN POLÍTICA FISCAL Y TRIBUTARIA**

**AUSENCIA DE VUELOS COMERCIALES  
EN EL AEROPUERTO ALBERTO CARNEVALI  
MÉRIDA - VENEZUELA (2004-2011): IMPACTO FISCAL**

Autor: Franklin A. Ramírez

Tutor: Víctor A. Ruiz  
Fecha: Noviembre, 2012

**RESUMEN**

La presente investigación tuvo como objeto determinar el impacto fiscal derivado de la ausencia de vuelos comerciales en el aeropuerto de Mérida, cuantificando los distintos tipos impositivos (tasas) relacionados directamente con las operaciones aéreas comerciales. Esta investigación, se enmarca dentro del método científico, destacando el control o estudio de variables de forma cuantitativa -tipos impositivos- según las dimensiones del campo en estudio, apoyado en procesos estadísticos, trata en principio, desde una perspectiva metodológica, una estrategia de investigación exploratoria, en concordancia, con las estrategias para estudios descriptivos. La disminución y ulterior suspensión de vuelos comerciales en este aeródromo ocasionó una merma considerable en la recaudación de los tributos antes nombrados de considerable estimación, la depreciación de estas exacciones repercuten principalmente en el desarrollo local de nuestro estado, en la formulación de crecimiento económico, la tasa de empleo y desarrollo de la economía local, siendo la más significativa para este estado la tasa de salida o tasa aeroportuaria.

Descriptores: Tasas, Servicios de navegación aérea, Vuelos comerciales, Aeródromo, Desarrollo local, Crecimiento económico, Tasa de salida.

## INTRODUCCIÓN

El aeropuerto de Mérida, desde su nacionalización, el 11 de junio de 1946 según Decreto N° 328, hoy aeropuerto Alberto Carnevali, ha sido un icono de trascendental importancia para el estado Mérida, no cabe duda, que la actividad aéreo comercial, destinada al servicio de transporte de pasajeros, correo y carga, es generador de múltiples empleos, generando cuantiosos dividendos, y además proporciona, una invaluable fuente de diversos ingresos, que sustentan el desarrollo y crecimiento económico de esta región.

Particularmente para el Servicio Autónomo de Puertos y Aeropuertos del estado Mérida, en lo adelante (SAPAM), creado el 30-12-91, dicha actividad representa, ingresos propios, a través de las tasas de salidas, que pagan todos los pasajeros al abordar las aeronaves comerciales o privadas para dirigirse a otro destino del país, entre otras las tasas de aterrizaje, calculada por unidad tributaria/tonelada (UT/Tn.) canceladas por todas las aeronaves que aterrizan en esta terminal aérea.

Para el sector público nacional, por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en lo adelante (INAC), las operaciones aéreas, representan, un volumen considerable de recaudación, por diferentes conceptos, entre los que se encuentran: la detracción de dinero a las empresas aéreas, por concepto de tasas de radio ayudas, esta es una expensa, que pagan todas las aeronaves, por el uso de las aerovías, espacio aéreo controlado por donde viajan las aeronaves.

No obstante, hay que destacar, el cobro del uno por ciento, por concepto de tasa de turismo, sobre el valor del boleto, recaudada y administrada por el mismo instituto. Hasta aquí, cabría preguntarse, ¿Cuál es el impacto fiscal que se origina por la inactividad de las operaciones aéreo comerciales, en esta terminal aérea? ¿Cuáles son las consecuencias económicas para la economía regional y desarrollo local desde que se originó el cierre técnico de las operaciones comerciales en noviembre de 2008, hasta la presente época? ¿Qué porcentaje de impuestos, se han dejado de recaudar, hasta la fecha, comparados con años anteriores, respecto al cierre técnico del aeropuerto?

El propósito general de esta investigación, es determinar, identificar y cuantificar el impacto fiscal, surgido por la supuesta falta de recaudación impositiva, debido a la ausencia de vuelos comerciales en esta ciudad, señalar las distintas variables que se relacionan con la problemática en estudio y los factores económicos más afectados, en especial, considerando la posible reducción en la recaudación fiscal o parte impositiva relacionado con esta actividad comercial.

La importancia que reviste las operaciones aéreas y las actividades aeroportuarias, como pilares fundamentales de cualquier economía -nacional e internacional- y fuente de incalculables ingresos, ha sido tópico de grandes proyectos de investigación, como “Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium”, (Marzo, 2009) estudio publicado por el servicio microeconómico del análisis de National Bank de Bélgica, en sociedad con el Ministerio de Transporte y la Economía Regional de la Universidad de Amberes (UA), entre otros estudios internacionales.

También lo demuestran, estudios abordados sobre el desarrollo local, o crecimiento de la economía regional, (Análisis del marco institucional para el fomento del desarrollo local en Mérida, Venezuela. Rondón, 2010),

Destacando entre otras cosas, la importancia, en la inversión de los terminales aéreos, debido al conglomerado económico que yace dentro de estas infraestructuras aeroportuarias.

De este modo, en función del problema y los objetivos de la investigación, se trata de una investigación de tipo exploratoria, descriptiva, diagnóstica, con el fin de abordar un problema poco desarrollado en el país, recabar información para nuevas investigaciones y por último, evaluar sobre el terreno los componentes y relaciones que se establecen en la situación estudiada.

La principal fuente de información la constituye las cifras estadísticas de vuelos comerciales y pasajeros, recogidos y almacenados durante los últimos ocho años, por la Jefatura de Aeropuertos y la Torre de Control del mencionado terminal aéreo, tomando como fecha de referencia noviembre 2008. Los distintos instrumentos jurídicos nacionales y regionales donde se estipulan los montos, requisitos y condiciones de las distintas imposiciones fiscales.

Este proyecto se divide en cinco grandes partes o capítulos, donde el capítulo I, contiene el planteamiento del problema de investigación, sus objetivos y justificación; el capítulo II, presenta el marco teórico, los antecedentes de la investigación y se definen los conceptos y variables. El capítulo III, describe la metodología usada, referida al diseño de investigación, población y determinación de los métodos y técnicas de recolección de datos, con estudios de campo. El IV capítulo, contiene el análisis y la interpretación de resultados, hasta llegar finalmente a capítulo V, en el cual se presentan las conclusiones y recomendaciones.

## CAPÍTULO I

### PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El Aeropuerto Alberto Carnevali, designado con las siglas MRD, por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA); como SVMD, por la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) por sus siglas en ingles respectivamente, catalogado de quinta categoría, - según la envergadura del avión con más frecuencia y los servicios de protección y combate de incendios- con los que cuenta este aeropuerto, es de carácter público nacional y se encuentra localizado en la ciudad de Mérida, Venezuela.

Fue el principal aeropuerto del estado Mérida y uno de los más importantes de la región andina y de Venezuela, tanto en número de vuelos como de pasajeros. El nombre se le atribuye en honor a la labor desempeñada por el abogado y político Alberto Carnevali.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Su nombre completo era Luis Alberto Carnevali Rangel. Nació en el pueblo andino Murucabá, el 28 de septiembre de 1914. Su ingreso a la política se produjo cuando cursa estudios de derecho en la Universidad de Los Andes, en 1944, obtiene el grado de doctor en ciencias políticas, tiempo en el que militó en las filas del Partido Democrático Nacional (PDN) con una fecunda actividad periodística en diversos diarios como "Democracia" y "Panorama", órgano de divulgación de dicha organización en la clandestinidad. Dirigente regional, primero, y nacional después, y gobernador de Mérida durante la primera etapa del trienio acción democratista (1945-1948).

El 8 de mayo de 1951 fue capturado y enviado a la cárcel modelo de Caracas, sin embargo, logra fugarse al ser trasladado al Puerto de Socorro de las esquina de Salas, el 26 de julio de 1951. Tras el asesinato de Leonardo Ruiz Pineda el 21 de octubre de 1952, se encarga de la secretaría general de AD, pero es hecho prisionero de nuevo en Caracas el 18 de enero de 1953, y enviado a la penitenciaría de San Juan de Los Morros donde muere de cáncer, después de haber sido operado sin éxito el 6 de abril de 1953. El nombre del aeropuerto se le atribuye en honor a la labor desempeñada e inaugurado en el año de 1956.

El aeropuerto cuenta con una sola pista de aterrizaje y despegue de 1.640 m de largo por 60 m de ancho, incluyendo las zonas de seguridad. Cuenta con un terminal aéreo con servicios tales como salón de embarque y desembarque, sala de espera, baños, locales de alquiler de automóviles, excursiones hacia sitios de interés turístico, venta de boletos aéreos, línea de taxis, cafetería, restaurant y tiendas varias, entre otros.

Los vuelos privados, también definidos como aviación general, son coordinados por el personal de SAPAM y el aparcamiento de aviones en rampa de aviación general es gratuito. Artículo 68 de la Ley de Aviación

Civil (LAC): “La aviación general comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus modalidades y está sujeta a lo establecido en la presente Ley y en las normativas técnicas”. (2009).

Este aeropuerto no cuenta con Aduana, ni con balizaje, por lo tanto no puede acoger vuelos internacionales ni nocturnos. Las operaciones aéreas de aproximación y despegue se rigen bajo las reglas de vuelo visual (VFR), por sus siglas en ingles- Visual Flight Ruler- debido a no existir radio ayudas para brindar el servicio de control de navegación aérea.

Tal como lo señala el Artículo 78 de la Ley de Aeronáutica Civil, en adelante (L.A.C) estos servicios de navegación tienen un carácter de servicio público esencial. La prestación es competencia del Poder Público Nacional y comprenden los servicios aeronáuticos de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones, información aeronáutica, ayudas a la navegación, búsqueda, asistencia y salvamento y aquellos que garanticen la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea. Su uso es obligatorio para todas las aeronaves que operen en el territorio de la República y demás espacios asignados conforme al ordenamiento jurídico. ( 2009).

Las entradas y salidas se llevan a cabo por los corredores visuales "Rio Chama" al WSW, West/South/West, (Oeste/Sur/Oeste), también por el espacio aéreo llamado coloquialmente "El Observatorio" al ENE, East/North/East, (Este/Norte/Este); por "El Morro" al Sur del Aeropuerto y "El Valle" al Norte del mismo:

El 21 de Febrero de 2008, el vuelo 518 de Santa Bárbara Airlines, modelo ATR 43-300, matrícula YV 1449, despegó del Aeropuerto Alberto Carnevali, que sirve a la ciudad de Mérida, a las cinco y veintinueve minutos de la tarde, (21:59 UTC), -Universal Time Coordinating- hora coordinada a nivel mundial, con destino al aeropuerto Internacional Simón Bolívar, en Maiquetía estado Vargas, que sirve a la ciudad de Caracas Venezuela.<sup>2</sup>

Al día siguiente, el Instituto de Protección Civil y Administración de Desastres, INPRADEM, a primeras horas de la mañana, sobrevolando la zona en un helicóptero modelo H500, reportó haber hallado en el Páramo de los Conejos, ubicado a unos 10 kilómetros al Norte de este aeropuerto, los restos del avión desaparecido.

Ésta es la principal causa que originó inicialmente la interrupción de las operaciones aéreas comerciales en nuestra ciudad de Mérida y posteriormente la suspensión definitiva de los vuelos comerciales, por parte de las empresas Aviones de Oriente (AVIOR) y Santa Bárbara Air line, que volaron hasta Noviembre del 2008, según reporte de la jefatura de aeropuerto.

---

<sup>2</sup> Automáticamente, durante tres medias horas continuas se iniciaron y se pusieron en práctica los procedimientos de alerta, incertidumbre y destreza, previamente establecidos en los manuales aeronáuticos por la autoridad mundial, la Organización de Aviación Civil Internacional, siendo todos los intentos para restablecer la comunicación, infructuosas, con un desenlace que nadie esperaba, se declara, finalizado el tiempo arriba señalado, -la DESTREFA- ante el Centro de Control Maiquetía, ( ACC) "desaparecida" la aeronave YV 1449, previamente identificada.



Las consecuencias económicas derivadas de la pérdida de oportunidades económicas, es decir la ausencia de vuelos comerciales, merma considerablemente la actividad comercial y turística que posee esta región y por ende la recaudación de distintos conceptos tributarios, como impuestos y tasas, entre otras, siendo afectado tanto el sector público como el privado. El primero como consecuencia directa de su administración y el resto por que dependen de esta actividad comercial como actividad lucrativa.

Las empresas aéreas son figuras jurídicas, que se encargan del transporte de pasajeros correos y cargas y que juegan un papel preponderante en toda economía y en cualquier lugar del mundo, su lícito ejercicio, es fuente de innumerables empleos- directos e indirectos- y generador de ciertos tributos que engrosan las arcas de la administración nacional y regional. Así lo define la Ley de Aeronáutica Civil, en su título III, Capítulo V de la Aviación Comercial: Artículo 62.- “La prestación del transporte aéreo comercial tiene el carácter de servicio público y comprende los actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea a pasajeros, carga o correo, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro”. (LAC 2009).

La ausencia de recaudación tributaria, afecta a los distintos órganos de la administración pública regional, (SAPAM), como ente autónomo, encargado de la administración de esta terminal aérea, antes de la “centralización de competencias”. Artículo 164 del magno texto “Es de la competencia exclusiva de los Estados: ...La conservación, administración, y aprovechamiento de carreteras y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial, en coordinación con el ejecutivo nacional...” (1.999).

Entre estas: las tasas de salida, aterrizaje y pernocta. Por otra parte, la administración Pública nacional, recauda el impuesto al turismo y las tasas

aeronáuticas o radio ayudas necesarias para el autofinanciamiento del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), generado por las distintas actividades aéreas comerciales.

En consecuencia, la disminución de líneas aéreas en esta región andina, conlleva a la reducción y posterior eliminación de vuelos comerciales y por ende, la pérdida de pasajeros que utilizan este medio de transporte, lo cual acarrea, haciendo una comparación retrospectiva antes del accidente del vuelo 518 de Santa Bárbara, la cancelación de un gran número de vuelos comerciales, que en conjunto reportaban cientos de pasajeros diarios, y generaban ingresos propios para estos institutos (SAPAM, INAC, SENIAT, entre otros).

Señala el Aeroclub Venezuela “El promedio de pasajeros oscila alrededor de 700 pasajeros diarios y las aerolíneas que lo sirven actualmente son Avior y Santa Bárbara Airlines.” ([www.skycrapercity.com](http://www.skycrapercity.com) 2008), ya que de esta actividad se desprenden las distintas imposiciones fiscales a esta actividad aérea comercial, previamente señalados como fuente de recaudación distinta, pero con fines comunes.

La medida oficial, supuestamente obedece a un cambio en la ruta para entrar o salir desde y hacia esta terminal aérea, tantas veces nombrada, resultando para las empresas aéreas, lo suficientemente oneroso y por demás peligroso, someterse a estas condiciones de vuelo, sin justificación y sin ninguna base o sustento técnico legal que la sostenga, amen que la imperante propuesta desconoce los peligros que en un momento determinado, en este espacio aéreo, podrían experimentar dichas aeronaves, tripulantes y sus pasajeros.

El gerente de operaciones de Santa Bárbara en la región, Méndez, dijo: “Que la decisión fue tomada debido a los innumerables inconvenientes

surgidos por el cambio de ruta de entrada de los vuelos a Mérida, situación que incrementa el consumo de combustible y limita el peso operacional de despegue de Maiquetía”. (El universal 29/9/09)

La antigua forma de aproximación a Mérida, le permitía a las aeronaves y en especial a las empresas aéreas ganar un poco de tiempo, al disminuir su tiempo de vuelo, el cual se convierte en ahorro de combustible y demora en el tiempo de mantenimiento de estas aeronaves, al culminar parte de su vuelo, al norte del aeropuerto “abeam la estación” para luego iniciar su viraje por la izquierda hacia Mérida sobre la población de la Parroquia o Ejido, si se trata de perder mayor altitud, para aproximar directamente a la pista cero seis.<sup>3</sup>

Para el autor mexicano, Bárcenas (2005): La seguridad ha sido considerada como un bien jurídico independiente a ser protegido por los Estados debido a la importancia como elemento indispensable y esencial en la transportación aérea, por la simple razón de tutelar los derechos de quienes viajan a bordo de las aeronaves, las operaciones aéreas y los derechos de los protagonistas participantes en todo su entorno, que le es propio de esta importante actividad. (p.4)

Dicho procedimiento de entrada antiguamente establecido, viola en cierta manera como lo señala el autor arriba citado, la seguridad, como un bien jurídicamente tutelado por el Estado, al no tomar en cuenta las condiciones meteorológicas reinantes y predominantes en las aéreas de aproximación, lo que origina supuestamente la ausencia de vuelos comerciales.

---

<sup>3</sup> Luego del trágico accidente, con las consecuencias por todos conocidas, de manera unilateral y sin fundamento, se suspende la aproximación y salida hacia y desde este aeropuerto, por la vía y con el procedimiento antes mencionado, obligándose a todas las aeronaves, a hacer la aproximación a este aeródromo, vía El Vigía, utilizando una carta de aproximación denominada “Corredor Visual Río Chama”

Esto trae como consecuencia la pérdida de recursos económicos, que son dejados de recaudar por parte del estado, en especial por el (SAPAM), como fuente principal de su autofinanciamiento (gastos operativos, personal e inversión), así como para la empresa privada Merideña, que depende del volumen de pasajeros y aeronaves como su principal actividad económica.

Dicha situación, detiene el desarrollo y progreso de éste estado y por ende, merma la condición económica y social de sus habitantes, como consecuencia directa de una veta de recursos, como es el cierre técnico del aeropuerto, que si bien es cierto, no representa el total de los aportes del estado, su importe por recaudación en miles de bolívares, son de considerable apreciación, la ausencia de estas imposiciones fiscales que genera el mundo aeronáutico a través de las tasas e impuestos, en sus distintos conceptos, detienen la inversión, la contratación de personal, el crecimiento y desarrollo económico, deteriorando de alguna manera la calidad de vida de los merideños.

De esta manera, desde el mes de Noviembre del 2008, que dejó de volar para esta ciudad la última de las aeronaves perteneciente a una línea aérea comercial, que cubría este estado con el resto del país, en especial con la capital de la República, valdría preguntarse para análisis de futuros trabajos. ¿Cuál ha sido el impacto económico, particularmente para el aeropuerto de Mérida y su desarrollo local?, ¿Cómo ha sido afectado el sector terciario de la economía regional, como consecuencia de la ausencia de vuelos comerciales en nuestro principal aeródromo? Y por último, como objetivo general de este trabajo, en especial ¿Qué cantidad de bolívares han dejado de percibir el SAPAM, como el INAC, por falta de recaudación por vía impositiva (tasas), relacionada al sector aeronáutico en comparación retrospectiva desde febrero del 2004 hasta febrero del 2011, en el aeropuerto Alberto Carnevali de Mérida?

Tratando de dar respuesta a las interrogantes planteadas, se han formulado los elementos que le darán sentido y dirección a la investigación, en otras palabras se diseñan, así los objetivos de la investigación.

## **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN:**

### **OBJETIVO GENERAL**

Analizar el impacto fiscal en el Aeropuerto Alberto Carnevali de Mérida Venezuela, originado por la ausencia de vuelos comerciales, durante los períodos (2004-2011).

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Describir y determinar las instituciones que conforman el Servicio de Transporte Público Venezolano.
- Identificar la teoría de la Hacienda Pública Nacional relacionada con el sistema tributario aplicable a la actividad pública de transporte aéreo.
- Clasificar los tipos de impuesto gravados al Servicio de Transporte Público Venezolano.
- Diagnosticar el impacto fiscal en el aeropuerto “Alberto Carnevali” de la ciudad de Mérida durante el período 2004-2011, inducido por la ausencia de vuelos comerciales.

### **JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

La presente investigación obedece en primer lugar, a una motivación personal, como profesional de la rama aeronáutica por más de 20 años, en tres aéreas distintas del sector aeronáutico, como (Bombero Aeronáutico, Controlador de Tránsito Aéreo y finalmente Instructor Aeronáutico) posteriormente, resaltar la importancia económica que este tema se merece y destacar lo indispensable que es para la comunidad merideña en especial y

del país en general, la actividad aéreo comercial, debido al robusto músculo económico que el mismo representa.

Todo aeropuerto constituye un mercado de incalculables fuentes de empleo y por ende de desarrollo económico, para quienes de una u otra forma, se benefician de esta actividad, bien como trabajadores, empresarios, relacionados o intermediarios o simplemente como pasajeros que viajan con motivos distintos, incluso de emergencia o de paseo.

El presente trabajo de investigación abre una ventana para el desarrollo de nuevos estudios y más completos, sobre esta base de la economía de cualquier región del mundo, por su incalculable valor agregado que la actividad aérea comercial representa. El aprovechamiento de este estudio, por demás inédito, tanto regional, como nacional, reviste especial consideración, ya que los aeropuertos representan un icono de prestigio, avance y tecnología, es un sector muy importante y dinámico para el desenvolvimiento general de las personas, que por distintas razones: personales, de negocios, enfermedad o placer, tienen que trasladarse en este medio de transporte.

Anteponiendo lo dicho anteriormente, es razonable pensar que una reducción paulatina y la eliminación definitiva de los vuelos comerciales en este estado, supone la pérdida de puestos de trabajo, directos e indirectos, la recaudación fiscal se ve mermada por la poca o ninguna afluencia de pasajeros y/o aeronaves comerciales, tanto a nivel local como nacional, lo cual no contribuye con la formación del presupuesto anual por este concepto, por esta razón, le da a este trabajo una connotación especial e importante, que se relaciona directamente con la rama de la economía, y con la mención, por la cual estoy optando: Política Fiscal y Tributaria.

Por otra parte, también de considerable importancia y haciendo hincapié que lo sucesivo no forma parte de ésta investigación, pero que guarda

estrecha relación con este trabajo, es la evidente existencia de un conjunto de factores comerciales que también se ven privados de las bondades que brinda la bonanza aeroportuaria, es decir de la demanda de este tipo de servicio que los aeropuertos prestan. El aumento de vuelos comerciales y por ende la afluencia de pasajeros, incentivan a muchos comerciantes que hacen vida activa dentro de estas instalaciones a mostrar sus productos y otros a ofrecer sus servicios, en sus distintos ramos, tales como: La venta de revistas, periódicos, tiendas de souvenir, regalos, artesanías, restaurantes, módulos turísticos, arrendadoras de autos, hasta las agencias bancarias y empresas de servicio y mantenimiento, en su mayoría arrendatarios de la infraestructura aeroportuaria.

Estos comerciantes que están obligados al pago de los cánones de arrendamiento, han podido sufrir la pérdida considerable de esta plaza aeroportuaria, fuente de enormes recursos económicos y financieros, esto solo por nombrar los agentes internos y que están relacionados directa o indirectamente con las actividades aeronáuticas, sin embargo, existe otro grupo de personas, denominadas de la economía informal que ejercen su comercio en los alrededores del aeropuerto y que de una forma u otra tan bien se lucran del volumen de pasajeros que abordan este tipo de aeronaves.

Por lo tanto estos últimos, como los primeros se ven privados de desarrollar su trabajo con normalidad, siendo ambos grupos económicos afectados, unos por disminuir considerablemente sus ventas, hasta al punto de no producir para el pago de sus obligaciones y otros por no tener mercado para ofrecer sus productos y servicios, repercutiendo considerablemente en la calidad de vida de estos empresarios, comerciantes y trabajadores de la economía informal.

No obstante, están los empresarios merideños, que a pesar de no estar en las inmediaciones del aeropuerto, tienen sus inversiones y empresas dentro

de la ciudad de Mérida, debido a la excelencia y destino turístico de esta ciudad, cuentan con una gran dotación de infraestructura turística, como hoteles, posadas, restaurantes, sitios de esparcimiento, parques públicos, parques temáticos, centros comerciales, servicio de transporte público, canchas deportivas, entre otras externalidades, que de una u otra manera se pueden ver afectados por la falta de volumen de visitantes al no contar con un medio masivo de transporte como ha sido el utilizado por cientos de visitantes, que escogen como lugar para el disfrute de sus vacaciones, a esta tierra cordial.

Este mercado latente, expuesto y analizado en la líneas anteriores, abre la posibilidad de nuevos y más profundos trabajos de investigación, donde, dentro de otras cosas, se estudie el impacto económico padecido por estas empresas circunscritas en el territorio de la ciudad de Mérida en particular, y que sin lugar a dudas está íntimamente relacionado con la ausencia de vuelos comerciales en esta ciudad, ¿Cómo ha sido afectado su salud contable respecto a los últimos cuatro años que tiene esta terminal aérea sin recibir vuelos comerciales? ¿Cuál sería su impacto fiscal, respecto a los impuestos municipales, por concepto de Impuestos a la Actividad Comercial?



## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **ANTECEDENTES**

A continuación se presentan varios documentos de investigación que guardan estrecha relación con el objetivo general de este trabajo, en su mayoría de origen extranjero, que sirven de fundamento o soporte al mismo, más que añadir aspectos teóricos y legales, se analizan estos documentos desde el punto de vista de las variables que guardan íntima relación o están vinculados con el problema en estudio.

Este capítulo propone un esquema tentativo del marco teórico, en la medida que en el despliegue de la investigación, la interacción entre el análisis teórico y el abordaje de la realidad estudiada, sea posible incorporar nuevos aspectos doctrinarios o antecedentes, para orientar el sentido de esta investigación, en todo caso se trata de relacionar las posturas empíricas que se analizan con el problema analizado.

El siguiente trabajo, "The Economic Impact of the Oshawa Municipal Airport (2005)", preparado para la ciudad de Oshawa RP (Erickson & Associates Aviation Consultants, January 2007), documenta el impacto económico generado por unas 20 empresas o agencias que operan en el Aeropuerto Municipal de Oshawa, Canadá en el 2005, reportando los beneficios significativos por el gasto de los visitantes no residentes vinculados a sus actividades con el aeropuerto, durante el año en estudio.

El impacto económico del aeropuerto Municipal de Oshawa, ha sido medido en términos del producto interno bruto (PIB), valor agregado, ingresos laborales y empleo (equivalentes a tiempo completos o FTEs), por sus siglas en ingles, obtenidos para el año 2005.

Los datos directos recogidos en ese estudio se obtuvieron a través de un cuestionario y entrevista, distribuida entre las empresas ubicadas en el aeropuerto o que realizaban actividades directamente relacionadas con el aeropuerto.

Los consultores han elegido el modelo de evaluación económica del turismo (TEAM), por sus siglas en ingles, de la Conferencia de la cámara de Canadá. El modelo (TEAM) es una herramienta econométrica sofisticada, basado en un ordenador diseñado para evaluar el impacto del gasto no residente en una economía local o provincial.

Los efectos económicos directos, son las actividades económicas relacionadas con el trabajo y los gastos que emanan de las empresas dedicadas a actividades aeronáuticas y no aeronáuticas en el aeropuerto de Oshawa. Efectos económicos indirectos, mas inducidas, son los relacionados con el impacto económico asociado con coactividades paralelas que apoyan las actividades en el aeropuerto y el aumento global de los bienes y servicios producidos dentro de esta economía.

Las medidas económicas más comunes utilizadas en estudios de impacto económico son: empleo y valor agregado, recaudación fiscal en referencia al producto interno bruto (PIB). De esta manera, puede apreciarse, como la recaudación fiscal es un concepto que no puede dejarse por fuera en un estudio de impacto económico, siendo la razón principal de la presente investigación, cuantificar de alguna manera la imposición fiscal dejada de

percibir, debido a la ausencia de vuelos comerciales en nuestra terminal aéreo, como es de esperarse, las actividades aéreas son una contribución importante a la actividad económica generada por el aeropuerto de Alberto Carnevali.

Para el año 2005, un total de 102.5 empleos anuales equivalentes a tiempo completo puede ser atribuido directamente a la aviación en el aeropuerto de Oshawa; incluyendo los trabajadores a tiempo parcial hubo 114 puestos de trabajo. Sus ingresos laborales globales fueron identificados en 4.811 millones de dólares. Otros gastos de este sector fueron 7.712 millones de dólares. Total de valor agregado directo PIB fue de 12.523 millones de dólares.

. Las 250 aeronaves aproximadamente que pasan por las oficinas de la aduana anualmente son otra fuente de gasto de visitantes no residentes que repercuten positivamente en el desarrollo local.

El mismo trabajo desarrolla el impacto fiscal "*The Tax Impacts of the Oshawa Municipal Airport*", a través de un estudio econométrico, "Econometric Research Limited", el cual fue contratado por Erickson RP & Associates para estimar el impacto fiscal de los bonos del Tesoro Federal, Provincial y Local generadas por las actividades de aviación y no aviación situadas en el Aeropuerto Municipal de Oshawa en el año 2005.

De este trabajo se desprende las siguientes conclusiones o resultados: Los tres niveles de Gobierno recaudan ingresos sustanciales de las repercusiones económicas creadas por las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas en las instalaciones del Aeropuerto Municipal de Oshawa. En el 2005, el Gobierno federal recaudó por concepto de impuestos fiscales 5.792\$

millones de dólares; el Gobierno de Ontario recaudó 4.501\$ millones de dólares y los gobiernos locales recaudaron 2.006 millones de dólares.

Según el informe y basándose en el nivel actual de la actividad económica en el aeropuerto, se generó un total de 12.299 millones de dólares en impuestos en el 2005. La contribución más grande se hizo por el Personal de impuestos a los gobiernos federales y provinciales.

Del mismo modo, se presenta el trabajo de investigación emitido por el servicio de análisis microeconómicos del Banco Nacional de Bélgica, en colaboración con el departamento de transporte y Economía Regional de la Universidad de Amberes (UA), marzo de 2009. "Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium". Este trabajo es el resultado de un primer proyecto de investigación en el sector del transporte aéreo en el aeropuerto Belga. El primero se refiere a las actividades económicas dentro de los aeropuertos de Amberes, Bruselas, Charleroi, Kortrijk, Lieja y Ostende, mientras que el resto se concentran en el negocio de transporte aéreo como un todo.

En 2006, el total de actividades bajo revisión –directa e indirecta, dentro y fuera de los aeropuertos- representaron en aproximadamente 6.2 millones de euros, es decir, 2 % de PIB y empleo doméstico de Bélgica. Teniendo en cuenta, sobre los efectos directos, estos porcentajes ascendieron a 0,8%. Los tres principales aeropuertos, es decir Bruselas, Charleroi y Lieja, representan el 95,2 % del valor añadido directo, generado por los seis aeropuertos bajo revisión. Representan 0.5% del PIB Belga y, teniendo en cuenta los efectos indirectos, representan 1.1% de la renta nacional.

Mediante el valor agregado de las variables (VA) y el empleo, también se presenta el balance general sobre lo social, la inversión y la salud financiera

de estos aeropuertos. Pero fuera de los aeropuertos hay muchas actividades relacionadas con el grupo de transporte aéreo que están sujetos a los mismos análisis. La evolución de valor agregado y el empleo registrado entre 2000 y 2006 en el transporte aéreo, se presentan de la misma manera como para el aeropuerto de Bruselas y puede servir como un barómetro para toda la actividad en Bélgica.

Las principales conclusiones de este estudio son las siguientes: El transporte aéreo está presente tanto fuera como dentro de los aeropuertos, relativamente en similares proporciones, ya que el primer grupo emplea directamente a 11.400 FTEs (tiempo completo) y el segundo 10.300 FTEs. Dentro de los aeropuertos, el sector de líneas aéreas ("transporte aéreo") domina claramente, mientras que fuera, la rama dominante es "construcción y reparación de aviones". El grupo de transporte aéreo está estructurado en el sector de aerolíneas, arrojando un VA por un total de 540 millones de euros y un empleo directo de unos 5000 FTEs. De estos totales, 492 millones de euros y 4560 FTEs se refieren al transporte de pasajeros.

Pudiendo apreciar la relación que guarda dichas conclusiones con el objeto aquí perseguido, donde repercute la importancia del volumen de operaciones aéreas y de pasajeros como una fuente importante de recursos indispensables para el desarrollo e inversión de estos terminales aéreos, lo cual contribuye con el fortalecimiento del estado y la creación de fuentes de empleo y lugar de innumerables inversiones.

En total, tomando los efectos directos e indirectos juntos, el VA llegó a más de 6 millones de euros en 2006 para las actividades de transporte aéreo y el aeropuerto como un todo, a 2% del PIB de Bélgica. 78.000 FTEs emplean por estas actividades y sus proveedores son equivalente a 2% de empleo nacional belga.

El anterior trabajo guarda estrecha relación con la presente investigación en cuanto las variables en estudio se confunden en ambos trabajos, es decir se valora la actividad aeronáutica como un todo y se establecen las comparaciones con las distintas fuentes impositivas y otros conceptos generales como inversión, empleo y desarrollo local, siendo esto último de considerable importancia para este estado.

Por otra parte Rondón, L. (2010). Marco Institucional para el desarrollo local en Mérida, Venezuela. Trabajo presentado para el componente docente metodología de la investigación, Programa de Actualización y Formación de los Docentes Universitarios de la Universidad de los Andes Mérida. La citada autora presenta el desarrollo local como propuesta integral que toma en cuenta las particularidades de cada territorio. En las últimas décadas se ha presenciado el surgimiento de economías que hoy por hoy disfrutan de elevados niveles de calidad de vida, productividad y competitividad internacional.

El desempeño de estas economías no es producto solamente de sus eficientes políticas macroeconómicas y de la efectividad de sus políticas públicas, también son el resultado de la agregación de experiencias exitosas en el fomento del desarrollo territorial, ya sea regional o local. Consecuentemente, señala Finot (2001, p. 115), citada por Rondón, el desarrollo local "consiste en la concertación entre organizaciones económicas, sociales, educativas y políticas (incluido el gobierno) para desarrollar y aprovechar en beneficio colectivo ventajas competitivas locales respecto a las oportunidades que ofrece la globalización". Este autor destaca, la creencia de que la organización al interior de lo local pueda aprovechar su posición frente a lo global.

Dicho criterio se comparte plenamente, al considerar que la recaudación de ingresos propios o derivados, recaudados por la autoridad nacional o regional, es una fuente potencial de desarrollo e inversión local, trabajando conjuntamente las distintas organizaciones políticas, comerciales, sectores públicos y privados en interés del colectivo.

Cada territorio en función de sus condiciones, de su especialización productiva, de los recursos naturales, del capital humano, de la apertura de la economía local al mercado nacional e internacional, de la organización y cooperación de los actores locales han generado distintas experiencias de desarrollo local. Así lo destaca Albuquerque (2001) al señalar que “un aspecto importante en las iniciativas de desarrollo local consiste en resolver que sus sistemas productivos sean más competitivos, favoreciendo el ajuste o cambio del sistema de incentivos, es decir, el marco institucional” (p. 13).

El proceso de desarrollo local comprende la cualificación de los recursos humanos; la institucionalidad para reforzar el funcionamiento de los mercados; la construcción de entornos innovadores a nivel territorial; el fomento para la creación de pequeñas y medianas empresas; la participación de los actores del desarrollo y las redes de cooperación.

Para lograr el éxito es imprescindible el fomento de la diversificación productiva, por ser un factor de solidez de la economía local que busca reducir los elevados niveles de vulnerabilidad de la misma. Este esfuerzo de diversificación productiva, según Albuquerque (2001, p. 13) debe indagarse a partir de las actividades económicas existentes y de las oportunidades nuevas que puedan plantearse de forma viable, así como, obliga a la dotación en el entorno innovador territorial de organismos dedicados a promover estas iniciativas.

Los aeropuertos, representan esas nuevas oportunidades de desarrollo económico, a través de las actividades económicas, como motor de una inmensa gama de ventajas que presenta el sector aeronáutico, tanto por las operaciones directas como del gran número de personas que se nutren de este modo de producción como su fuente de ingreso, satisfaciendo las necesidades de sus pobladores y contribuyendo con el equilibrio económico de estas regiones.

No obstante, aún existen territorios que no han iniciado una senda de desarrollo con miras a ser exitosas, entre ellos Venezuela, que aún cuando se reconocen los recursos naturales que posee, la riqueza de un estado rentista y recursos humanos de calidad, no ha logrado consolidar un modelo de desarrollo con características propias. Desde la perspectiva neo institucional, la reforma en Venezuela indica que se han producido cambios en el marco institucional para incorporar elementos como la descentralización, la definición de nuevas funciones, en términos generales, nuevas reglas para posibilitar o fomentar modelos de desarrollo a escala territorial.

Es precisamente en los aportes de los investigadores del desarrollo local y los neo institucionalistas donde se han encontrado respuestas o explicaciones más certeras para la situación, no sólo de Venezuela, sino de la mayoría de los países no desarrollados. En este contexto de análisis, se propone analizar el marco institucional venezolano para el fomento del desarrollo local, con especial énfasis en el Área Metropolitana de Mérida y la Zona Libre Cultural Científica y Tecnológica.

Es útil estudiar el proceso de reforma para determinar el avance en la descentralización, la asignación de funciones, atribuciones a los gobiernos estatales y municipales como condición indispensable de este proceso de desarrollo. Es igualmente importante, indagar sobre las políticas de fomento a



la innovación, a la pequeña y mediana empresa, la coordinación, la cooperación entre los actores del desarrollo y para ello obsérvese lo que Rondón (óp. cit) indica:

Desde el desarrollo local se puede fomentar un proceso de transformación social, económica y política que posibilite el crecimiento sostenible y el desarrollo de las capacidades de los venezolanos. Para ello, las iniciativas de desarrollo local pueden impulsarse desde diferentes actores como el Estado, los empresarios, las instituciones de educación superior o las comunidades organizadas. En lo local se puede encontrar la vía para lograr el consenso necesario para definir el modelo de desarrollo y aunar esfuerzos, por cuanto en los niveles más pequeños del territorio se pueden convocar, discutir y concertar el futuro. ((2010: P.10),

La presente investigación se justifica en virtud de la importancia que tiene en la actualidad el estudio de las potencialidades de los diversos territorios de un país para acometer el desarrollo, potencialidades que no son solamente naturales, también incluye los recursos humanos, la tecnología, las instituciones modernas y dinámicas, los empresarios innovadores, y la sociedad civil organizada.

En este sentido, la autora, citada up supra, pretende ofrecer respuestas, desde la perspectiva neo institucionalista y del desarrollo local, sobre el proceso de cambio institucional impulsado en Venezuela a favor de la descentralización y el fomento al desarrollo local, con el objeto de contribuir al mejoramiento del mismo y/o a demostrar la necesidad de reestructuración para las iniciativas futuras.(P.11).

Los resultados del análisis brindarán información sobre las posibilidades y dificultades para fomentar procesos de desarrollo local en el territorio del Área Metropolitana de Mérida; determinar los principales fortalezas para el diseño de estrategias de desarrollo local que respondan a la

necesidades sociales y económicas locales; establecer mecanismos que puedan ser útiles a los decisores públicos y privados, todo ello en la búsqueda de ofrecer respuestas a las dificultades para alcanzar el bienestar social y económico, es decir, en alcanzar un eficiente y efectivo desempeño económico.

## **BASES TEÓRICAS**

Este apartado, es altamente significativo para la investigación, ya que en la misma se busca definir o explicar algunos conceptos y principios teóricos que giran en torno a la investigación, contiene el desarrollo, de los aspectos teóricos-prácticos que sustentan el tantas veces mencionado trabajo de estudio, una vez que ha sido planteado el problema de manera acertada y científica como objeto de esta investigación, así como, definido el objetivo general y sus correlativos objetivos específicos.

Esta parte del marco teórico, hace referencia teórica conceptual, de trabajos y doctrinas de distintos autores, que sirven para dar coherencia y sustentabilidad a los posibles factores involucrados en este trabajo, considerando las distintas proposiciones, que permitan llevar las interrogantes del problema, a un plano práctico, sin tomar en cuenta la naturaleza de sus organizaciones.

Estas consideraciones o proposiciones, extraídas como se dijo anteriormente, de la doctrina, juegan un papel dicotómico en la investigación, ya que por una parte, sirven de referencia teórica y por la otra, como referencia metodológica, necesarias para el apalancamiento de este trabajo.

En tal sentido, se hace la consulta a distintas obras, estamentos jurídicos y autores relacionados con la materia y el problema propuesto, con la intención de buscar conceptos que permitan explicar y entender mejor el

objeto de esta investigación, abordándolo con un lenguaje único y apropiado, incorporando similares o relativos contextos, de tal manera que ordenados sistemáticamente, resulten útiles para el entendimiento de este estudio, teniendo en cuenta, el esencial carácter teórico-práctico del proceso de investigación.

Dentro de este esquema estructural de la investigación, se desarrollan los distintos fundamentos respecto al tema en estudio, básicamente desde el punto de vista económico, legal, aeronáutico y político, destacando diferentes tópicos, teorías, opiniones y conceptos que orientan el norte del presente trabajo de investigación. Se analizan las instituciones que conforman el servicio público de transporte aéreo nacional, la teoría de la Hacienda Pública (Sistema Tributario Venezolano) y por ende los distintos tributos que gravan la actividad aérea comercial.

Este capítulo, tiene como finalidad ubicar el problema, objeto de estudio, dentro de un conjunto de conocimientos sólidos, bien definidos, respaldados por distintos autores y trabajos similares, conocedores de la materia, de manera que esta búsqueda encuentre sentido y las respuestas, encuentren eco en lo planteado y se adecuen a la realidad.

### **Instituciones que Conforman el Servicio de Transporte Público Venezolano.**

Desde sus primeros vuelos, la aviación civil internacional y sus protagonistas, vieron la necesidad debido a los constantes inconvenientes que presentaba su evolución, de uniformar de manera internacional, las normas de aviación -seguridad y procedimientos- la aviación de ese entonces no podía funcionar de manera segura y ordenada, por lo que era necesario regular los aspectos de operaciones de aeronaves y la navegación aérea en si, de forma uniforme y predecible.

Tal como lo señala (Milde: p.1) en el Comunicado de Prensa de la OACI: “Normas nacionales, procedimientos o practicas diferentes, crearían conflictos y se pondría en riesgo la seguridad.” Esto nos da una muestra de la importancia que reviste la uniformidad de las reglas internacionales de aviación; para el entrenamiento, para la certificación del personal, certificación de aeronavegabilidad y muchos otros conceptos aeronáuticos.

La conferencia de Chicago de Diciembre de 1944, hizo una contribución considerable al desarrollo de la norma aérea internacional, en particular en el campo de la navegación aérea y creó la Organización de Aviación Civil Internacional, según lo afirma el autor citado up supra, convirtiéndose en 1947 en una de las primeras agencias especializadas del sistema de las Naciones Unidas (ONU), posee una función reglamentaria para adoptar normas y métodos recomendados para la aplicación mundial y en un caso específico, las reglas del aire sobre alta mar, aplicable obligatoriamente sin excepción.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), conocida por sus siglas en inglés como ICAO, es un organismo especializado de las Naciones Unidas, fue creado para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. Establece las normas y los reglamentos necesarios para la seguridad de la aviación, seguridad, eficacia y regularidad, así como para la protección del medio ambiente de la aviación.

La organización actúa como foro para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus ciento noventa (190) Estados miembros. De acuerdo con los términos del Convenio, la Organización se compone de una Asamblea, un Consejo con un número limitado de miembros del cual dependen diversos órganos subordinados, y una Secretaría. Los funcionarios de más alta categoría son el Presidente del Consejo y el Secretario General., compuesta de representantes de todos los Estados contratantes, es el órgano

soberano de la OACI. Se reúne cada tres años para examinar en detalle la labor de la Organización y fijar la política a seguir durante los años venideros.

El Consejo, que es el órgano rector elegido por la Asamblea por un período de tres años, se compone de 36 Estados. La Asamblea elige los Estados miembros del Consejo bajo tres categorías: Estados de principal importancia en el transporte aéreo, Estados que contribuyan en mayor medida a la provisión de instalaciones y servicios para la navegación aérea, y Estados cuya designación asegure que las principales regiones del mundo estén representadas. Como órgano rector, el Consejo dirige continuamente la labor de la OACI.

En el Consejo se adoptan las normas y métodos recomendados, que se incorporan como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En su labor el Consejo recibe ayuda de la Comisión de Aeronavegación (asuntos técnicos), el Comité de Transporte (asuntos económicos), el Comité de Ayuda colectiva para los servicios de navegación aérea y el Comité de Finanzas.

La OACI trabaja en estrecha colaboración con otros miembros de la familia de las Naciones Unidas, como la Organización Meteorológica Mundial, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Unión Postal Universal, la Organización Mundial de la Salud y la Organización Marítima Internacional. Entre los organismos no gubernamentales que participan también en la labor de la OACI se encuentran la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, el Consejo Internacional de Aeropuertos, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas y el Consejo Internacional de Asociaciones de Pilotos y Propietarios de Aeronaves.

En otro orden de ideas, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en lo sucesivo (INAC), es la máxima autoridad aeronáutica nacional, organismo que

tiene las competencias de regulación, fiscalización y supervisión del sector aeronáutico venezolano. Así como, la responsabilidad de velar por el cumplimiento de los derechos y deberes de los usuarios del servicio público de transporte aéreo. De esta manera, orienta sus acciones hacia la materialización de un proceso de modernización del sector aeronáutico, para lograr que Venezuela recupere su posición de vanguardia, seguridad y eficacia en el campo de la aviación civil nacional e internacional.

Creado el 12 de diciembre del 2005, mediante la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (Gaceta Oficial No. 38.333) como un Instituto Autónomo de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, tiene como función ejercer la fiscalización del sistema aeronáutico, brindar servicios de apoyo a la navegación aérea y ejecutar la planificación aérea comercial del espacio aéreo. Posteriormente, el 04 de abril de 2008, se publica en Gaceta Oficial N° 38.883, que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) se convierte a partir de ese momento en un ente adscrito a la Comisión Central de Planificación, organismo del Estado que es presidido por el Vicepresidente de la República.

El Servicio Autónomo de Puertos y Aeropuertos del estado Mérida creado según decreto número 042 y publicado en gaceta oficial extraordinaria de fecha 15 de mayo de 1.993, viene a ser la máxima autoridad aeronáutica regional, con autonomía propia encargada de la administración de los servicios inherentes al aeropuerto Alberto Carnevali y Pablo Pérez Alfonzo de la ciudad del Vigía, tiene entre sus funciones la recaudación y administración de su patrimonio.

### **Teoría de la Hacienda Pública (Sistema Tributario Venezolano).**

El sistema tributario venezolano, debe proyectarse siempre con relación a un país y una época determinada, ya que éste es el resultado de las

instituciones jurídicas, políticas y sociales de ese país, del cumulo de sus recursos y de la práctica de distribución de sus ingresos, valiéndose de su sistema económico, posición geográfica y hasta de su propia idiosincrasia, de manera que no podría establecerse científicamente un sistema tributario ideal para todos los países.

Cabe destacar, que al abordar el estudio de los sistemas tributarios y sus tributos particularmente, es necesario estudiar el ordenamiento jurídico vigente de cada país, ya que dichos tributos no pueden ser creados sino por leyes. "El tributo, según la legalidad que rige en los respectivos estados de derecho, sólo surge de la ley, producto de esto, es que un sistema tributario en buen funcionamiento es siempre un ordenamiento legalmente establecido". (Zerpa, 2009, p. 31).

Del anterior párrafo, se deriva la gran importancia del estudio del Sistema Tributario en relación a la ciencia jurídica que estudia los tributos, es decir, el derecho tributario, entendiéndose como sistema según reseña el mismo organismo rector. "Un conjunto racional y armónico de las partes que forman un todo reunidas científicamente por unidad de fin", (SENIAT, 2010) citado por el mismo autor.

Los sistemas tributarios establecidos legalmente alrededor del mundo, experimentan distintas características, a medida que estos se actualizan y se reforman conjuntamente con los Estados, debido al avance de la industrialización, es menester transformar los viejos sistemas objetivos, por un sistema subjetivo, que le brinda a los contribuyentes y sujeto activo (recaudador) ventajas de ser más justo, apelando a la capacidad contributiva y funciona mejor como instrumento de redistribución de la riqueza.

Fariñas (1992), por su parte señala: El sistema tributario de un país determinado está constituido por el conjunto de tributos vigentes en ese país, en una determinada

época, fundamentalmente el conjunto de impuestos, pero también las tasas y demás tributos especiales y su estudio tiene por objeto examinar ese conjunto como objeto unitario de conocimientos, más que analizar de forma separada los distintos gravámenes que lo constituyen. (p.59)

Las distintas transformaciones o reformas que ha sufrido el sistema tributario venezolano o sistema hacendístico, tanto en su estructura organizativa como el mejoramiento de la recaudación, con el objeto de mejorar las condiciones del colectivo, son las mejoras más importantes que este sistema representa, permitiendo cambios de tipo socioeconómico, así como de transformaciones de las propias instituciones.

Al respecto cabe citar a Moya (2002), quien señala: En el caso de Venezuela, el sistema tributario es un régimen inspirado por las circunstancias históricas y económicas del país. En la época colonial se caracterizaba por un sistema hacendístico colonial con la existencia aun, de tributos fijados hace siglos por la metrópolis española, donde no existía ninguna uniformidad, ni conciencia en su aplicación, es decir este período carecía de organización en materia fiscal (p. 112)

A partir de la promulgación de la primera ley de impuesto sobre la renta, en el gobierno del General Isaías Medina Angarita, (17 de Julio de 1942), marca el comienzo del sistema tributario venezolano, donde el Estado pone en práctica los diferentes métodos y técnicas para la recaudación del tributo, como una medida de control fiscal.

Aparecen los primeros réditos sujetos a retención constituidos por concepto de rentas producto de créditos, cánones de arrendamiento o cualquier otra venta derivada de la cesión de bienes muebles, entre otros conceptos gravables. La aparición del petróleo representó, para la época una nueva riqueza para el Estado y por ende la primera fuente de recursos fiscales para el país.



En la actualidad, distintos autores definen “El sistema tributario como la organización administrativa y técnica, creada por el Estado, con el fin de ejercer de forma eficaz y objetiva el poder tributario que le corresponde, conforme a nuestra Carta Magna”. Código Orgánico Tributario (2001)

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999), en su artículo 316 establece que: El Sistema tributario procurará la justa distribución de las cargas públicas según la capacidad económica del o la contribuyente, atendiendo al principio de progresividad, así como la protección de la economía nacional y la elevación del nivel de vida de la población y se sustentará para ello en un sistema eficiente para la recaudación de los tributos. (P.5)

De esta manera, el Estado venezolano puede ejercer eficientemente el ejercicio del poder tributario, por otra parte, este sistema tributario sirve de instrumento para el logro de objetivos colectivos, a través de la norma jurídica, tales como la recaudación de los ingresos necesarios para solventar el gasto público, constituyendo el conjunto de instituciones jurídicas, piezas fundamentales dentro de este sistema, y derivándose de estos textos legales, los diferentes principios generales dirigidos a los distintos tributos nacionales, estatales y municipales, regidos directa o indirectamente por sus disposiciones y los preceptos constitucionales.

Puede observarse del contenido de la norma constitucional, el carácter progresista que imprimió el legislador patrio, resaltando entre otras cosas del sistema tributario, los principios básicos de la tributación moderna, la capacidad económica del contribuyente, protección de la economía, el nivel de vida de la población y un eficiente sistema de recaudación de estos tributos.

Para el estudio de estos temas, Casado (2000) define al sistema tributario como: “La organización legal, administrativa y técnica que el Estado

crea y armoniza con la finalidad de ejercer de una manera eficaz el poder tributario que soberanamente le corresponde” (p.395).

Sin embargo, existen otras disposiciones con rango Constitucional, que expresan los límites y garantías al propio sistema tributario y a sus órganos encargados de llevar a cabo la ejecución de la potestad tributaria, en el tiempo y espacio, y dentro de la normativa legal vigente. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) en su artículo 317 dispone:

No podrá cobrarse impuesto, tasa, ni contribución alguna que no estén establecidos en la ley, ni concederse exenciones y rebajas, ni otras formas de incentivos fiscales, sino en los casos previstos por la ley que cree el tributo correspondiente. Ningún tributo puede tener efecto confiscatorio. No podrán establecerse obligaciones tributarias pagaderas en servicios personales.

Por lo tanto se hace necesario definir perfectamente el alcance de la potestad tributaria, como aquella facultad concedida por ley a un órgano y sus funcionarios para que lleven a cabo su función administrativa en nombre y representación del estado que les confirió tales competencias, la cual en un sentido mayor, tal como la define Santamaría (1998) “es aquella situación de poder que habilita a su titular, para imponer conductas a terceros mediante la constitución, modificación o extinción de relaciones jurídicas ya existentes (p.879).

En sentido estricto, la potestad tributaria, son los derechos y obligaciones jurídicas conferidos por la Constitución y las leyes a los Órganos del Estado en ejercicio de sus diferentes funciones (legislativas, ejecutivas y judiciales), en el mismo sentido, es definida por Berlini, citado por Asda (2002, p.13) “El poder de instituir impuestos o establecer prohibiciones de naturaleza fiscal, englobaría tanto al poder legislativo como al reglamentario, por cuanto toda normativa de un tributo deriva de la potestad tributaria”

Según la opinión de otros autores, como Bielsa (1985, p.19), “el poder de imperio o mandato del Estado, constituyen el asidero legal de la potestad tributaria” pudiendo imponer contribuciones forzosas a los particulares frente al Estado, establecidas unilateralmente y cuyo incumplimiento es sancionado de conformidad con lo establecido por la ley.

Descripción de los Tipos impositivos correspondientes a la Actividad Aéreo Comercial.

Teoría de los impuestos. El presente trabajo, no pretende abarcar todo el acervo de tipos fiscales, que gravan la actividad aéreo comercial, objeto de la presente investigación, sino por el contrario, intenta introducir un tema, una discusión conforme a la metodología empleada, en la formulación de un problema, de índole mundial, pero que afecta la geografía nacional y muy particularmente, toca los intereses del colectivo regional, como lo es el aeropuerto Alberto Carnevali de la ciudad de Mérida.

Es por ende que este estudio, se centra en la recaudación fiscal, de tasas e impuestos, muy específicos, que derivan de los distintos conceptos aeronáuticos y figuras impositivas, las cuales se definen a continuación y en el mismo orden en que se presentan, los cuales forman parte de las normas sustantivas establecidas por la legislación nacional.

Antes de empezar a definir estos conceptos, es necesario realizar una breve introducción de estas imposiciones fiscales, comenzando por decir, que los impuestos y tasas aeronáuticas, son parte de los tributos en general, y estos a su vez, son aquellas detracciones, que hace el Estado a los particulares, movido por su carácter de imperio, para contribuir a los gastos del Estado. Como lo señala Albi (2000: 4), “Los tributos son aquellas cantidades

que el sector público detrae del sector privado de forma coactiva como medio de contribuir a la financiación general de la actividad pública”.

Todos los Estados deben recaudar impuestos a las distintas personas (naturales y jurídicas) con el objeto de obtener los recursos necesarios para cubrir el gasto público, cuando estos ingresos fiscales son insuficientes para honrar estos compromisos, se produce el déficit fiscal, que en la mayoría de las veces los gobiernos deben acudir al endeudamiento público o por el contrario acudiendo al aumento y aplicación de nuevos impuestos, siendo esto nocivo para la economía y un mecanismo de intervención de los estados.

Los impuestos pueden ser directos e indirectos. Se entiende por los primeros aquellos que recaen sobre los contribuyentes y no sobre los bienes. Por su parte, los impuestos indirectos, son los recaudados sobre los bienes y servicios y por lo tanto solo afectan al contribuyente de forma indirecta. Hardy: (2005: 138)

Los impuestos no son la única fuente de ingresos públicos para financiar los gastos del Estado, también pueden ser financiados por otros tributos, Gonzales- Paramo (2000: 5) “El sector público también puede financiar sus gastos mediante otros ingresos tales como el cobro de algunos de los servicios que presta (tasas y precios públicos)...”

Dentro de los tributos, se encuentran los impuestos, las tasas y contribuciones especiales, todos son fuente de ingresos desde el punto de vista de la clasificación de los ingresos (originales y derivados), y forman parte de los recursos tributarios, definidos por Jarach (2007), como “aquellos que el Estado obtiene mediante el ejercicio de su poder de imperio o sea por leyes que crean obligaciones a cargo de sujetos - individuos y entidades - en la forma y cuantía que dichas leyes establecen”, (p. 232), todos estos tributos comparten el carácter coercitivo unilateral y la utilidad pública y la ley como fuente fundamental de la obligación tributaria.

La tasa (aeroportuaria) o tasa de salida, es un tributo, tipificado en las distintas leyes y reglamentos, del ordenamiento jurídico Venezolano, caracterizado por la prestación de un servicio público, dirigido particularmente, hacia un determinado individuo de la sociedad, (Jarach):

La tasa es la contraprestación obligatoria del uso de servicios inherentes al Estado como poder público, estableciendo así un criterio para diferenciar este tributo de los precios de los servicios que el Estado presta mediante la explotación de su patrimonio o el ejercicio de actividades empresariales.(p.235)

Efecto económico de los impuestos. Son muchos y diversos los autores y escuelas que caracterizan los diferentes enfoques para estudiar el impacto fiscal y los efectos económicos de los impuestos, conociéndose a partir de los fisiocráticos, de Adam Smith, de la evolución del pensamiento financiero y de la ciencia de las finanzas, la importancia que este tema reviste, predominando la doctrina tradicional (italiana, francesa, alemana y austriaca) también sintetizada y expuesta por Seligman, citado por Jarach (P.337)

La concepción moderna de las finanzas como instrumento de redistribución y de estabilización y desarrollo no ha provocado una disminución en el interés de la investigación acerca de los efectos económicos de los impuestos, sino que ha contribuido a la extensión de los estudios, por la necesidad de analizar los efectos económicos de la política fiscal y su compatibilización con los efectos de los impuestos en su función dentro de las finanzas.

De lo anteriormente explicado, se desprende singular importancia en el trabajo de investigación que aquí se sustenta, siendo su objetivo general, el impacto fiscal que podría llegarse a considerar, a causa de las distintas exacciones, dejadas de percibir por los diferentes entes regionales y nacionales, para la redistribución de los gastos e inversiones públicos, redundando positivamente en el bienestar y desarrollo económico local y nacional.

La doctrina tradicional, contempla cinco efectos en particular de los impuestos, entre los que se mencionan: La Percusión, corresponde al obligado de pagar y soportar el impuesto, es decir por las personas obligadas por ley- contribuyentes y responsables- lo que acarrea consecuencias en la conducta económica del contribuyente y perturbaciones en el mercado. “este hecho no tiene solamente un significado jurídico, ya que el pago del impuesto impone al sujeto –contribuyente de jure- la necesidad de disponer de las cantidades líquidas para efectuarlo, lo que involucra a veces la necesidad de acudir al crédito en sus diversas formas” sostiene Jarach (2007: P.338).

La transferencia o traslación, sostiene el autor citado up supra, “El contribuyente de derecho, tratará de transferir la carga del impuesto por vía de los precios del mercado en que actúa”. Este proceso de alteración de los precios de la demanda de los factores o de la oferta de los productos por el cual se transfiere a otros sujetos – contribuyentes de hecho- la carga del impuesto se denomina traslación del impuesto, pudiéndose repetir en etapas sucesivas si el contribuyente de hecho logra a su vez transferir la carga del impuesto sobre otros sujetos, que si no consiguen hacer los mismo, serán finalmente los verdaderos contribuyentes de hecho.

Siguiendo con los restantes efectos nos encontramos con la incidencia, explicado desde el punto de vista de la doctrina tradicional:

El fenómeno por el cual ciertos sujetos, que han sufrido la traslación del impuesto y que no puedan, trasladarlos a otros, razón por la cual soportan la carga del mismo o sea que desembolsan la suma correspondiente conjuntamente con el precio de las mercaderías y los servicios que adquieren o ven disminuido el precio que han de recibir por sus ventas de los factores o bienes intermedios se denomina incidencia del impuesto. Jarach (P.339)

Como consecuencia del efecto anterior, aparece la Difusión del impuesto, lo cual se explica de la siguiente manera, “cuando la incidencia del impuesto es definitiva, en el sentido que no reconoce la posibilidad alguna de modificar los precios en los mercados de los productos o de los factores en que es parte el contribuyente de hecho”.

Dicha incidencia implica una disminución del ingreso del sujeto incidido, cuyas consecuencias pueden ser las siguientes: a) el sujeto incidido disminuye su consumo b) disminuye su ahorro c) enajena su patrimonio para cubrir el gravamen que le ha sido transferido d) aumenta la oferta de trabajo para compensar la disminución del ingreso debido a la incidencia del impuesto. Estos procesos también reciben el nombre de remoción de impuestos.

Otros autores como Musgrave y Úrsula K. citados por Jarach, el primero desecha la separación entre percusión, traslación e incidencia de los impuestos y los demás efectos, resumiéndolos en esquemas diferentes y más homogéneos, pero prescindiendo de los efectos del gasto público, por su parte el último de ellos distingue entre la incidencia formal

“como la porción de ingresos individuales pagados al fisco en un período determinado, a los fines de la contabilidad social y la incidencia efectiva, que es el resultado de todos los ajustes económicos a través del tiempo y del espacio.” (P: 343)

Básicamente, esta investigación se avoca al estudio y determinación de los cuatro principales gravámenes que rigen directamente la actividad aérea comercial, especialmente, las que gravan las operaciones aéreas, o el uso operacional de las aeronaves (tasas de radio ayudas, tasas de aterrizaje) por una parte; y por la otra, las que pagan directamente los distintos usuarios de estos medios de transporte (embarque) como son las (tasas de salida o aeroportuaria y las tasas de turismo), sin mencionar los efectos económicos que representan la recaudación del impuestos al valor agregado, ( IVA), para

estos dos conceptos anteriores y la compra de combustible utilizado por estas aeronaves.

Las tasas aeroportuarias o tasas de salidas, son establecidas, por los órganos de las Asambleas Legislativas Regional, por medio de las gacetas oficiales de dichos estados, quienes designan las nuevas alícuotas por concepto de uso de las instalaciones aeroportuarias, denominadas “tasas de salida o aeroportuarias” las cuales varían de año en año, según lo estipule el órgano administrativo - SAPAM - de estas instalaciones públicas.

Las tasas de salida, como también se les conoce, son una dispensa que deben efectuar todos los pasajeros que pretendan iniciar un vuelo desde esta terminal aérea, son exigidas y expedidas previamente, antes de abordar cada aeronave, por la autoridad regional, quienes son los mismos acreedores del beneficio o provecho que las mismas generan.

Estas detracciones, que se hacen a los usuarios de estos medios de transporte, representan el mayor porcentaje en la recaudación de este Instituto Autónomo, por supuesto -antes de la reciente centralización- de estos entes por parte del Ejecutivo Nacional, que como se recordará, derogó las competencias de administración, conservación y aprovechamiento de los puertos y aeropuertos de uso comercial, establecidos por el Máximo Texto Legal, en las competencias de los estados, dispositivo legal 164 señalado up supra. Transfiriéndolo a otro Instituto, empero, Nacional, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Por otra parte se encuentra la tasa de turismo, establecida en la Ley Orgánica de Turismo, promulgada según Decreto 1534, en la Gaceta Oficial 37.832 de fecha 26 de Noviembre 2001, en cuyo artículo 81, se puede leer:



Se crea una contribución especial que deberá ser cancelada por los prestadores de servicios turísticos a objeto de participar y beneficiarse de los planes de promoción turística y de capacitación, formación y desarrollo de recursos humanos para la participación turística. Dicho aporte equivale al uno por ciento (1%) de las facturas pagadas por los consumidores de los servicios turísticos. Los prestadores de servicios turísticos son responsables de la contribución prevista en este artículo y en ningún caso podrá ser transferida al usuario final, debiendo efectuar el prestador del servicio la respectiva declaración, registro y demás deberes establecidos por el Instituto Nacional de Promoción y Capacitación Turística, INATUR...

Definiendo turismo según Flores (1980), citado por Garelli, que “es un fenómeno socio económico que influye de gran manera en el crecimiento cultural y en la riqueza de los pueblos” (p.42).

Las tasas de radio ayudas y tasas de aterrizajes, son derechos aeronáuticos, exigidos por el Estado (INAC) por la prestación del servicio de control y apoyo a la navegación aérea, establecidas por medio de Providencias Administrativas, las cuales consiste en establecer en primer lugar, las distintas categorías de aeronaves, dependiendo de su peso bruto y asignando a cada categoría o tipo una tarifa ad valorem respecto a la unidad tributaria vigente, para luego aplicar esa alícuota o tarifa por cada 100 kilómetros recorridos o fracción.

Mientras que las tasas de aterrizaje se calculan aplicando una tarifa establecida de la forma arriba mencionada, a la categoría de aeronave por cada tonelada.

## **MARCO LEGAL DE LA INVESTIGACIÓN**

### **La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.**

En adelante (CRBV). Como el máximo instrumento jurídico de cada nación, el cual recopila un conjunto de normas fundamentales y garantías constitucionales aprobados por mayoría del soberano, como base para la convivencia colectiva, en otras palabras, documento firmado por los representantes del pueblo de una nación, afirma (Garay, J. 2001).

Dentro de sus apostolados, rige las normas supremas sobre la división política de los estados, sus competencias, la descentralización territorial, el orden económico, la propiedad privada y libre competencia y por supuesto del sistema tributario, entre otros puntos de gran interés, los cuales describo a continuación como fundamento legal del presente trabajo de investigación.

Con el fin de organizar políticamente la República, el territorio nacional se divide en Estados, el Distrito Capital, las Dependencias Federales y los Territorios Federales, el Territorio se organiza en Municipios. (Artículo 16 CRBV: 2000).

Dentro de estas bases fundamentales, están los derechos económicos, establecidos en sus artículos 112, 113, 115, 118, 299, ejusdem, donde la libre competencia tiene un rol protagónico y todas las personas pueden dedicarse libremente a su actividad económica de su preferencia, siendo el estado promotor de la iniciativa privada, garantizando, la creación y la producción de bienes y servicios que satisfagan las necesidades de la población, entre otras libertades, contenida en el primero de los artículos señalados, la libertad al trabajo, a la empresa, la industria.

El mismo texto constitucional recoge el principio o el derecho de propiedad y reconoce el derecho de los trabajadores, para desarrollar asociaciones de carácter social, pudiendo desarrollar estas asociaciones, cualquier tipo de actividad económica de conformidad con la ley. Fundamentado en los principios de justicia social, democracia, eficiencia y libre competencia, entre otros, para asegurar el desarrollo humano integral y una existencia digna y provechosa para la colectividad.

Dentro de los deberes de todos los venezolanos, es contribuir con los gastos del Estado, mediante el pago de tributos o distintos tipos impositivos, objeto principal de este trabajo, entre los que señala: los impuestos, tasas y contribuciones especiales, debidamente establecidas por ley. (Artículo 133: CRBV).

Es menester mencionar que la recaudación de los ingresos públicos, bien sea por vía directa – la utilidad que representen las empresas del estado o derivada, - impuestos, tasas y contribuciones especiales- para satisfacer los gastos del soberano, deben ser manejados y administrados, atendiendo ciertos principios contenidos en el Magno texto. Artículo 141

“La administración Pública está al servicio de los ciudadanos y ciudadanas y se fundamenta en los principios de honestidad, participación, celeridad, eficacia, eficiencia, transparencia, rendición de cuentas y responsabilidad en el ejercicio de la función pública, con sometimiento pleno a la ley y al derecho”.

### **Ley Orgánica de Planificación Pública (LOPP).**

La planificación del desarrollo, es materia de competencia concurrente entre los tres niveles del Poder Público Nacional, la cual está regulada por la Ley Orgánica de Planificación (2001), publicada en Gaceta Oficial N° 5.554 de

fecha 13 de noviembre del 2001. De acuerdo con el Artículo 1° de la LOPP, su objeto es

"establecer las bases y lineamientos para la construcción, la viabilidad, el perfeccionamiento y la organización de la planificación en los diferentes niveles territoriales de gobierno, así como el fortalecimiento de los mecanismos de consulta y participación democrática en la misma".

La elaboración de los planes regionales es delegada por el Ministerio a los organismos regionales, que deben coordinarse a su vez con las gobernaciones y alcaldías de la región, para cumplir tal función. Así mismo estos organismos deben alinearse con la administración nacional y sus entes para la promoción del desarrollo regional (Artículo 23).

En ese sentido, la Ley Orgánica de Planificación Pública, contempla la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo y del Plan Municipal de Desarrollo. El primero debe ser elaborado por el Gobernador de cada estado en coordinación con el Consejo de Planificación y Coordinación de Políticas Públicas, con los organismos regionales y con los Consejos Locales de Planificación Pública correspondientes (Artículo 24). El papel del Consejo de Planificación y Coordinación de Políticas Públicas, en la elaboración y seguimiento del Plan Estatal de Desarrollo es por un lado garantizar la participación social, y por el otro velar por la debida articulación con los planes nacionales y regionales envueltos (Art.25).

Por su parte el Plan Municipal de Desarrollo, debe ser elaborado por el Alcalde y el Consejo Local de Planificación Pública considerando todos los planes que en la materia hayan elaborado los niveles del poder público que en la escala vertical le preceden (Art.26 LOPP).

El Consejo Local de Planificación Pública creado por designio constitucional (Art.182 CRBV), tiene como misión asegurar "la participación social en la elaboración y seguimiento del Plan Municipal de Desarrollo, de los programas y acciones que se ejecuten en el municipio, y garantizar que los Planes Municipales de Desarrollo estén debidamente articulados con los Planes Estadales de Desarrollo" (Art.27 LOP).

### **La Ley Orgánica del Poder Público Municipal (LOPPM)**

Publicada en Gaceta Oficial N° 38.204 el 8 de junio de 2005 , es el instrumento al que debe apegarse la acción de los municipios, por cuanto su objeto es, según el Artículo 1: "desarrollar los principios constitucionales, relativos al Poder Público Municipal, su autonomía, organización y funcionamiento, gobierno, administración y control, para el efectivo ejercicio de la participación protagónica del pueblo en los asuntos propios de la vida local, conforme a los valores de la democracia participativa, la corresponsabilidad social, la planificación, la descentralización y la transferencia a las comunidades y grupos vecinales organizados".

### **Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público (LODDT).**

Esta Ley fue publicada en Gaceta Oficial N° 4.153 de fecha 28 de diciembre de 1989 y su objeto, expresado en el Artículo 1 es:

"Promover la descentralización administrativa, delimitar competencias entre el Poder Nacional y los Estados, determinar las funciones de los Gobernadores como agentes del Ejecutivo Nacional, determinar las fuentes de ingresos de los Estados, coordinar los planes anuales de inversión de las entidades Federales con los que realice el Ejecutivo Nacional en ellas y facilitar la transferencia de la prestación de los servicios del Poder Nacional a los Estados"

Como puede notarse la LODDT, se concentra en la delimitación de las competencias del Estado como segundo nivel del Poder Público Nacional, desde el punto de vista de su estructura vertical. En tal sentido enumera las atribuciones exclusivas y cedidas al mismo en virtud del proceso de descentralización.

De los servicios que el Poder Nacional ostentaba como funciones y que serían transferidos progresivamente a los Estados según el artículo 4, los relacionados con el fomento de desarrollo local, en los términos en que éste fue discutido son: La planificación, coordinación y promoción de su propio desarrollo integral, de conformidad con las leyes nacionales de la materia (Art.4, 1); los servicios de empleo (Art.4, 8), la formación de recursos humanos, y en especial los programas de aprendizaje, capacitación y perfeccionamiento profesional; y de bienestar de los trabajadores (Art.4, 9).

Por otra parte, está la promoción de la agricultura, la industria y el comercio (Art.4, 10), la ordenación del territorio del Estado de conformidad con la Ley Nacional (Art.4, 12); la ejecución de las obras públicas de interés estatal con sujeción a las normas o procedimientos técnicos para obras de ingeniería y urbanismo establecidas por el Poder Nacional y Municipal, y la apertura y conservación de las vías de comunicación estatales (Art.4, 13).

### **Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil**

Creado mediante Decreto N. 1.446 con Fuerza de Ley de Aviación Civil de fecha 18 de septiembre de 2001, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N. 37.293 de fecha 28 de septiembre de 2001, en lo adelante se denominará Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, conservando su carácter de ente autónomo de seguridad de Estado, de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de Tesoro Nacional, con autonomía técnica, financiera,

organizativa y administrativa, adscrito al ministerio cuya competencia le corresponde la regulación, formulación y seguimiento de políticas, planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional en materia de transporte aéreo.

En su Artículo 5. Constituye como patrimonio de Instituto Nacional de Aeronáutica Civil: 1. Los recursos que le sean asignados en la Ley de Presupuesto de cada ejercicio Fiscal y los aportes extraordinarios que le acuerde el Ejecutivo Nacional... 3. Las cantidades de dinero percibidas por concepto de prestación de servicios, cánones, derechos, multas y similares, obtenidas por el ejercicio de sus actividades.

### **Ley de Aeronáutica Civil.**

Título I. Disposiciones Generales. Artículo 1. La presente Ley regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela. A las aeronaves del Estado se les aplicará la presente Ley, sólo cuando disposiciones previstas en ella, así lo determinen.

Artículo 2. Quedan sometidos al ordenamiento jurídico venezolano vigente: 1. Toda aeronave civil que se encuentre en el territorio venezolano o vuele en su espacio aéreo, su tripulación, pasajeros y efectos transportados en ella. Artículo 5.

“La legislación aeronáutica civil venezolana se orientará a la adecuación y al cumplimiento de las normas y métodos recomendados, emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional y otros organismos internacionales especializados, para alcanzar la uniformidad con la normativa aeronáutica internacional, a fin de promover el desarrollo de la aeronáutica civil de manera segura, ordenada y eficiente”.

En cuanto al Título II. De la administración de la aeronáutica civil, en su artículo 9. La Autoridad Aeronáutica de la República es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la misma será ejercida por su Presidente y demás funcionarios. Es un ente de seguridad de Estado, de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa. Compete a la Autoridad Aeronáutica regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil, expedir o convalidar certificados, permisos o licencias, crear el comité técnico de coordinación que requiera la dinámica de la aviación, así como llevar a cabo procedimientos de intervención.

Por su parte el artículo 15 se refiere a los recursos financieros para la administración de la aeronáutica civil procederán de los ingresos que le correspondan por concepto de asignaciones presupuestarias ordinarias y extraordinarias, el cinco por ciento (5%) de los ingresos brutos obtenidos por la realización de eventos aéreos, el uno por ciento (1%) del monto del boleto de pasaje aéreo, los derechos por servicios de vigilancia de la seguridad operacional, de navegación aérea, inspección, certificación y emisión de permisos, licencias y otros documentos, demás bienes y derechos que obtenga por cualquier título y los obtenidos de las sanciones administrativas, los cuales serán regulados, fijados, recaudados y gestionados por la Autoridad Aeronáutica.

En cuanto a la infraestructura aeronáutica comprende el conjunto de instalaciones y servicios, que hacen posible y facilitan la navegación aérea. Artículo 43. El Artículo 44 señala:

“Son aeródromos civiles las áreas definidas de tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves. Son aeropuertos civiles todos aeródromo de uso público que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de



modo habitual, para despachar o recibir pasajeros, carga o correo, declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica”.

Los aeródromos y aeropuertos se clasificarán, de acuerdo con la presente Ley y con la normativa técnica que dicte la Autoridad Aeronáutica, en consideración a sus usos, propietarios, facilidades, servicios, importancia, destinación, interés público, ubicación, intensidad de movimiento y demás características que permitan diferenciarlos.

Los aeropuertos son nacionales o internacionales, los cuales pueden ser de uso comercial o estratégico. Son nacionales los destinados a la operación de vuelo dentro del territorio venezolano e internacionales, cuando sean designados por la Autoridad Aeronáutica para permitir la llegada o partida, desde o hacia el extranjero. Artículo 45.

Son de uso comercial los que exclusivamente se utilizan con fines de explotación y aprovechamiento de sus posibilidades. La conservación, administración y aprovechamiento la harán los Estados, en coordinación con el Ejecutivo Nacional, de conformidad con lo establecido la presente Ley.

Son de uso estratégico los que por su importancia e interés para la seguridad y defensa de la Nación y por su situación geográfica cumplen funciones de seguridad de Estado, previa determinación del Ejecutivo Nacional. La conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos públicos civiles de uso estratégico lo harán los órganos y entes de en la normativa técnica.

El capítulo V, se refiere a la aviación comercial y en especial al servicio público de transporte aéreo comercial en su artículo 62 contempla: La prestación del transporte aéreo comercial tiene el carácter de servicio público y comprende los actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea a

pasajeros, carga o correo, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro.

No obstante el artículo 63 señala. El transporte aéreo comercial se clasifica en consideración a la periodicidad de sus operaciones, al ámbito territorial donde se realiza, al uso y demás características que permitan diferenciarlos, de conformidad con los convenios internacionales de los cuales es parte la República, la presente Ley, su Reglamento y la normativa técnica.

## **GLOSARIO DE TÉRMINOS**

A continuación se presenta una lista de términos ordenado alfabéticamente y en forme ascendente, relacionado con la terminología utilizada en el presente trabajo, cuya finalidad es facilitar su lectura y comprensión sin necesidad de acudir a otros textos especializados o diccionarios haciendo del presente documento lo mas autosuficiente posible.

### **Administración Tributaria**

Órgano competente del Ejecutivo Nacional para ejercer, entre otras, las funciones de: 1) Recaudar los tributos, intereses, sanciones y otros accesorios; 2) Ejecutar los procedimientos de verificación y de fiscalización y determinación para constatar el cumplimiento de las leyes y demás disposiciones de carácter tributario por parte de los sujetos pasivos del tributo; 3) Liquidar los tributos, intereses, sanciones y otros accesorios, cuando fuere procedente; 4) Asegurar el cumplimiento de las obligaciones tributarias solicitando de los órganos judiciales, las medidas cautelares, coactivas o de acción ejecutiva; y, 5) Inscribir en los registros, de oficio o a solicitud de parte, a los sujetos que determinen las normas tributarias y actualizar dichos registros de oficio o requerimiento del interesado. En Venezuela, la

Administración Tributaria recae sobre el Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria, SENIAT.

### **Aerovías**

A diferencia de sus homólogas terrestres, las aerovías no se pueden ver ni tocar (obviamente) pero están perfectamente definidas mediante lo que se llaman radio ayudas para la navegación (VOR, DME, NDB). De igual manera, los aviones circulan por el espacio aéreo a lo largo de otro tipo de “carreteras”, las aerovías. Estas intersecciones son puntos en el espacio que pueden ser localizados de dos formas: Por sus coordenadas geográficas o por distancias y radiales de las radio ayudas).

### **Baliza**

Radiofaro que emite señales electrónicas dentro de un cono estrecho de eje vertical. Permite a los aviones marcar su paso con puntos precisos sobre una ruta. Instalación que señala la posición o situación de algo enviando información por medio de señales radioeléctricas.

### **Contribuyente**

Aquel sujeto pasivo respecto del cual se verifica el hecho imponible. Dicha condición puede recaer en las personas naturales, personas jurídicas, demás entes colectivos a los cuales otras ramas jurídicas atribuyen calidad de sujeto de derecho y entidades o colectividades que constituyan una unidad económica, dispongan de patrimonio y de autonomía funcional.

### **Control fiscal:**

Conjunto de mecanismos legales, técnicos y administrativos que utiliza el Estado para evitar la evasión y prescripción de los tributos.

### **Determinación tributaria**

Conjunto de actos dirigidos a precisar las deudas tributarias y su importe.

### **Detresfa o fase de siniestro**

Indica que la aeronave y sus ocupantes están en una verdadera situación de peligro. Esta última fase corresponde si, pasada la fase de ALERFA, se continúa sin recibir comunicaciones por parte de la aeronave. Cuando el combustible al interior de la aeronave es insuficiente para su seguridad. Si al recibir información de la aeronave, esta indica que su eficiencia operativa ha sido desmejorada, lo suficiente como para un aterrizaje forzoso. Cuando las informaciones recibidas indican que existe una gran probabilidad que se haya realizado un aterrizaje forzoso.

### **Eficacia**

Capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera, sin que priven para ello los recursos o los medios empleados". Esta es una acepción que obedece a la usanza y debe ser revaluada por la real academia; por otra parte, debe referirse más bien a equipos.

### **Espacio aéreo**

Es una porción de la atmósfera terrestre, tanto sobre tierra como sobre agua, regulada por un país en particular. Existen cuatro tipos de espacio aéreo: controlado, no controlado, espacio aéreo de uso especial, y otros. El tipo de espacio aéreo es definido dependiendo del movimiento de aeronaves, el propósito de las operaciones que aquí se conducen, y el nivel de seguridad requerido. El espacio aéreo está clasificado por la OACI en 7 partes, definidos con una letra de la A a la G. Clase A representa el nivel más alto de control, mientras que las clases F y G son espacio aéreo no controlado.

## **Fiscal**

Relativo al Derecho financiero en general y al Derecho tributario en particular.

## **Fiscalización**

Servicio de la Hacienda Pública Nacional, que comprende todas las medidas adoptadas para hacer cumplir las leyes y los reglamentos fiscales por los contribuyentes. Proceso que comprende la revisión, control y verificación que realiza la Administración Tributaria a los contribuyentes, respecto de los tributos que administra, para verificar el correcto cumplimiento de sus obligaciones.

## **Hacienda Pública Nacional**

Comprende los bienes, rentas y deudas que forman el activo y el pasivo de la Nación, y todos los demás bienes y rentas cuya administración corresponde al Poder Nacional. (Hoy Ministerio del Poder Popular para las Finanzas)

## **Impuesto**

Pertenece a la clasificación de los tributos. Obligación pecuniaria que el Estado, en virtud de su poder de imperio, exige a los ciudadanos para la satisfacción de sus necesidades. A diferencia de las tasas, el impuesto no implica una contraprestación directa de servicios.

## **Impuesto al Valor Agregado (IVA)**

Impuesto indirecto que grava según se especifica en su ley de creación, la enajenación de bienes muebles, la prestación de servicios y la importación de bienes, que deberán pagar las personas naturales o jurídicas, las comunidades, las sociedades irregulares o de hecho, los consorcios y demás entes jurídicos o económicos, públicos o privados, que en su condición de

importadores de bienes, habituales o no, de fabricantes, productores, ensambladores, comerciantes y prestadores de servicios independientes, realicen las actividades definidas como hechos imponible en su ley de creación.

### **Meteorología**

Es la ciencia interdisciplinaria, fundamentalmente una rama de la Física de la atmósfera, que estudia el estado del tiempo, el medio atmosférico, los fenómenos allí producidos y las leyes que lo rigen.

### **Obligación tributaria**

Obligación que surge entre el Estado en las distintas expresiones del Poder Público y los sujetos pasivos en cuanto ocurra el presupuesto de hecho previsto en la ley. Constituye un vínculo de carácter personal aunque su cumplimiento se asegure mediante garantía real o con privilegios especiales.

### **Política fiscal**

Política que estructura el sistema impositivo del Estado, también se define como el conjunto de cambios en los gastos e ingresos públicos (generalmente impuestos) para influir en las variables económicas agregadas.

### **Radio ayuda**

Puede definirse como el conjunto de señales radioeléctricas, generalmente generadas en instalaciones terrestres y recibidas a bordo de las aeronaves, permitiéndoles guiarse. Estos sistemas de navegación que se encuentran en los aeropuertos, son sistemas electrónicos cuyo funcionamiento consiste en una emisión constante de ondas de radio, estas ondas son captadas por el avión que haya sintonizado la frecuencia de esa radio ayuda, seguidamente los sistemas del avión traducen esas ondas en datos que son visualizados por la tripulación de cabina. Existen varios tipos de

radio ayudas entre las que se encuentran el VOR, el ADF, el TACAN, el ILS, NDB, entre otros.

### **Recaudación**

Actividad desarrollada por la Administración Tributaria consistente en la percepción de las cantidades debidas por los contribuyentes, como consecuencia de la aplicación de las diferentes figuras impositivas vigentes en el país.

### **Región de Información de Vuelo (FIR)**

Por sus siglas en inglés, es el espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y servicio de alerta, cuya finalidad del primero, es transmitir y facilitar información útil, para la realización segura y eficaz de los vuelos.

#### **Recursos económicos**

Son los medios materiales o inmateriales que permiten satisfacer ciertas necesidades dentro del proceso productivo o la actividad comercial de una empresa. Estos recursos, por lo tanto, son necesarios para el desarrollo de las operaciones económicas, comerciales o industriales.

### **Reglas de Vuelo Instrumental o Reglas de Vuelo por Instrumentos**

Más conocidas por las siglas en inglés, IFR -Instrumental Flight Rules- son el conjunto de normas y procedimientos recogidos en el Reglamento de Circulación Aérea que regulan el vuelo de aeronaves con base en el uso de instrumentos para la navegación, lo cual implica que no es necesario tener contacto visual con el terreno, como ocurre en el método de navegación bajo Reglas de Vuelo Visual o VFR -Visual Flight Rules-.

## **Reglas de Vuelo Visual**

Más conocidas por sus siglas en inglés VFR (Visual Flight Rules), es el conjunto de normas contenidas en el Reglamento de Circulación Aérea y que establecen las condiciones suficientes para que el piloto pueda dirigir su aeronave, navegar y mantener la separación de seguridad respecto a otras aeronaves o/u otro obstáculo, con la única ayuda de la observación visual. Bajo VFR, el piloto dirige su aeronave manteniendo en todo momento contacto visual con el terreno, aunque le está permitido utilizar los instrumentos de vuelo a bordo como ayuda suplementaria.

## **Servicio de Transporte Aéreo**

Incluye dos grandes categorías: Aviación comercial, que puede ser regular (líneas aéreas) y no regular (vuelo chárter). Las líneas aéreas se caracterizan por estar sujetas a itinerarios, horarios y frecuencias, independientemente de la demanda que posean. Los servicios no regulares son también conocidos como «a demanda». Aviación general, que comprende el resto de vuelos tanto comerciales como privados (escuelas de pilotos, fotografía aérea, ambulancia aérea, tratamientos agrícolas, extinción de incendios...)

## **Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT)**

Órgano de ejecución de la administración tributaria nacional. Es un servicio autónomo sin personalidad jurídica, con autonomía funcional, técnica y financiera, adscrito al Ministerio de Finanzas, al cual corresponde la aplicación de la legislación aduanera y tributaria nacional, así como el ejercicio, gestión y desarrollo de las competencias relativas a la ejecución integrada de las políticas aduanera y tributaria fijadas por el Ejecutivo Nacional.



**Tasa Aeroportuaria**

Precio que en muchos países pagan los viajeros, tanto en vuelos nacionales como internacionales, por el uso de sus instalaciones.

**Tributo**

Prestación pecuniaria que el Estado u otro ente público exige en ejercicio de su poder de imperio a los contribuyentes con el fin de obtener recursos para financiar el gasto público. Se clasifican en impuestos, tasas, precios públicos, contribuciones especiales y exacciones parafiscales.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

El presente capítulo forma parte del proceso de investigación, el cual contiene procedimientos operacionales que varían según el nivel de complejidad, en todo trabajo científico, se hace menester que los hechos estudiados estén orientados hacia el descubrimiento u análisis de los elementos, objeto de la investigación, así como las relaciones, en el supuesto caso, que se establecen entre estos, cotejando los datos estadísticos a partir del marco teórico, con la finalidad de obtener respuestas a las interrogantes planteadas, utilizando información de diferentes fuentes según el propósito trazado.

Estos resultados obtenidos y el resto de las evidencias significativas halladas en relación al problema investigado, así como también, los nuevos conocimientos adquiridos deben ser posibles de situar, de manera que reúnan los requisitos o características de fiabilidad, objetividad y validez, para lo cual se requiere delimitar los procedimientos de orden metodológico.

En consecuencia, el marco metodológico, permite desarrollar importantes aspectos relativos al tipo de estudio y a su diseño de investigación, incluyendo las técnicas dirigidas a la recolección de datos, análisis y presentación de resultados, en función de las características del trabajo planteado, todos ellos concatenados para guiar al investigador hacia el camino seguro de una solución al problema. Balestrini (1997: 126)

## **Tipo de Investigación**

### **Descriptiva**

Esta investigación, se enmarca dentro del método científico, destacando el control o estudio de variables de forma cuantitativa - tipos impositivos- según las dimensiones del campo en estudio, apoyado en procesos estadísticos. Este trabajo, trata en principio, desde una perspectiva metodológica, una estrategia de investigación exploratoria, desarrollando a través de los objetivos propuestos, nuevos aspectos, recopilando información y definiendo conceptos, para familiarizarse con la realidad abordada en concordancia, con las estrategias para estudios descriptivos/diagnósticos.

Por otra parte, tomando en consideración las características del problema en estudio y los objetivos de éste, la presente investigación pudiera clasificarse como documental de nivel exploratorio y descriptivo, ya que permite determinar una situación específica, de manera que intenta analizar el impacto fiscal derivado de la ausencia de vuelos comerciales, para Tamayo y Tamayo (2001) las investigaciones descriptivas buscan... “especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis, mediante la descripción de registros, exploración e interpretación de la naturaleza actual y la composición o proceso de los fenómenos”.

No obstante la falta o ausencia de investigación regional sobre el tema tratado, permite obtener las herramientas para describir con mayor precisión las distintas singularidades de las consecuencias económicas que originan, la falta de vuelos comerciales en la principal terminal aérea de la ciudad de Mérida, lo cual permite inferir acerca de la causalidad, se aumente el grado de fiabilidad y se reducen las inclinaciones. (Balestrini. 2002, p. 6).

Sin embargo, la investigación diagnóstica, permite reconocer y evaluar sobre el terreno los componentes y relaciones que se establecen en esta situación, objeto de estudio, con el propósito de lograr su verdadera comprensión, pudiendo establecer un pronóstico que permita resolver el problema en estudio o sencillamente plantear nuevas hipótesis en otros niveles de investigación.

### **Diseño de la Investigación**

En el marco de esta investigación planteada, referida al impacto fiscal, originadas por la inactividad de vuelos comerciales en el Aeropuerto Alberto Carnevali de Mérida, se define el diseño de investigación como el plan o la estrategia que permite orientar desde el punto de vista técnico, todo el proceso de investigación, desde la recolección de los primeros datos estadísticos, hasta el análisis e interpretación de los mismos en función de los objetivos generales y específicos definidos en la presente investigación.

El diseño de la investigación, es un marco referencial construido con el objeto de responder a las interrogantes del presente trabajo, en el caso que nos ocupa, corresponde a una investigación de campo definido por Hurtado (2000:P 97) como “una estrategia basada en métodos para recolectar los datos de manera directa de la realidad donde se presentan”. Este tipo de diseño se adapta perfectamente a la investigación, pues se observa el problema en el sitio evaluado, por medio de informes estadísticos, se describe en su totalidad, para luego analizarse con el objetivo de exponer sus resultados y satisfacer los objetivos propuestos.

De igual manera se aborda el problema, hacia un diseño de campo, adecuado a los propósitos de la investigación no experimental descriptiva, donde no se ha planteado hipótesis, pero si se han definido un conjunto de variables, que son los tipos impositivos, teniendo como fin último, describir con precisión, las consecuencias socioeconómicas, originadas en función de su

dimensión temporal, tal como lo plantea Balestrini, citando a Hernández Sampieri, Fernández, Collado y Baptista Lucio, en su obra de Metodología de la Investigación (2002: 134).

### **Población o Universo**

Para Gabaldón (citado por Balestrini, 1997: P 137), define la población, estadísticamente hablando, “como un conjunto finito o infinito de personas, casos o elementos que presentan características comunes” En este orden de ideas, Hernández y otros (1995) “La población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones, debiendo situarse claramente en torno a sus características de contenido, lugar y tiempo”

En la presente investigación, las unidades de análisis, objeto de observación, serán la totalidad de operaciones aéreas - arribos y despegues - en primer lugar, que por su clasificación, prestan sus servicios, como transporte de pasajeros, correo y carga, denominados “Comerciales Públicos” desde febrero de 2004 hasta Febrero de 2011, en el Aeropuerto “Alberto Carnevali” de Mérida.

En segundo lugar, se encuentra la cantidad de pasajeros, para lo cual se generalizarán los resultados, sumando la cantidad de estos, que entraron o salieron por esta terminal aérea en el mismo período, luego, en función de los objetivos definidos en el presente trabajo se emplazan una serie de instrumentos y técnicas de recolección de la información estadística, dada la naturaleza del estudio y en función de los datos que se requieren, tanto del momento teórico, como del momento metodológico de la investigación.

Por otra parte, se emplea fundamentalmente para el análisis de las fuentes documentales, que permita abordar y desarrollar los requisitos del

momento teórico de la investigación-, los resúmenes analíticos y análisis críticos de las fuentes estadísticas directamente vinculados al tema investigado.

La incorporación de estas técnicas e instrumentos, tienen por objeto cuantificar las variables consideradas en el estudio, en función de la pregunta de investigación formulada, en tal sentido de la información estadística, se han desglosado la población o universo en operaciones aéreas y volumen de pasajeros, incorporando en función de los aspectos que han de medirse en cada una de las variables consideradas, los distintos tipos impositivos, con el propósito de construir sólidamente una base cuantitativamente aceptable tomando en cuenta para cada variable, su definición operacional, las dimensiones, los indicadores y otros reactivos importantes, que posean un alto grado de significaciones y pueda expresar la relación más probable con el sistema teórico que orienta el sentido de la investigación, a fin de que pueda concretarse la probabilidad más alta esperada.

### **Métodos, Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos de Información**

La recolección de datos o de información, útiles para el desarrollo de cualquier investigación, se basa en la aplicación de diferentes métodos, técnicas e instrumentos, los cuales permiten establecer los parámetros, las variables y el resultado de la investigación, dicho de otra manera, los métodos y técnicas de recolección de datos e información, según Balestrini (1997: P 145) permitirán cumplir con los requisitos establecidos en el paradigma científico, vinculadas al carácter específico de las diferentes etapas del proceso de investigación”

En esta investigación se abordan los métodos, técnicas e instrumentos de recolección de la información, en función del problema y de las

interrogantes planteadas, así como, de los objetivos que han sido propuestos, “estas técnicas son diversas según el objeto al cual se apliquen y no se excluyen entre sí” mientras que para Hernández (1991: P263) “puede darse la necesidad de combinar dos o más instrumentos de recolección de datos, para tener diversos puntos de vistas referentes al problema planteado”.

De manera particular, la búsqueda y recopilación de los datos, que permiten construir los diferentes conceptos teóricos, parten del método de la observación, registro y análisis de diferentes fuentes documentales existentes, entre estos los datos estadísticos, independientemente del tipo de investigación, son clasificados como fuentes secundaria, por cuanto estos datos fueron recabados por los funcionarios de la Jefatura de aeropuerto y la Torre de Control del Aeropuerto Alberto Carnevali.

En relación al método escogido, el cual centra la atención en la observación y el examen de las distintas fuentes documentales, que facilitan la interpretación y análisis de los datos, se hace necesario incorporar un conjunto de técnicas y protocolos instrumentales, propios de la investigación documental, por cuanto, contiene los procedimientos metódicos y críticos que permiten organizar toda la información escrita que se manejará en el proceso de investigación planteado, entre las que se mencionan el análisis de contenido, la observación documental y el análisis crítico.

### **Análisis e Interpretación de los Resultados**

Tal como lo refiere Selltiz, citado por Balestrini (1997: P169) “el propósito del análisis es resumir las observaciones llevadas a cabo de forma tal que proporcionen respuestas a las interrogantes de la investigación”. Esta parte de la investigación tiene como objetivo reducir los datos de una manera comprensible para poder interpretarlos.

Estos datos recolectados, clasificados y tabulados según las distintas variables, requieren finalmente ser analizados, atendiendo al conjunto de aspectos o variables definidos, como son los distintos conceptos impositivos (tasas), y el conjunto de operaciones aéreas, que configuran el problema de estudio, con el propósito de establecer las respuestas, en todo lo relativo al proceso de investigación, por lo que se hace necesario introducir un conjunto de operaciones aritméticas, con el propósito de cuantificarlos y pretender dar respuesta a los objetivos planteados.

A partir de este criterio, los principales hallazgos encontrados, se conectan de manera directa con las bases teóricas que sustentan esta investigación, es decir, la cantidad de vuelos comerciales y el volumen de pasajeros en la terminal aérea, con los distintos conceptos impositivos, como las tasas de salida, radio ayudas, corroboran las cantidades de recaudación percibidas y dejadas de percibir, como consecuencia de la ausencia de vuelos comerciales en esta entidad.

No obstante, en el momento del análisis, se mostrarán los resultados que se efectúen, para proporcionar algunas respuestas en función de los objetivos planteados, en las tantas veces nombrada investigación, en conexión con el resto de variables que han sido delimitadas y relacionadas fundamentalmente con la recaudación de los tributos imputables a las actividades aeronáuticas, específicamente las que guardan relación con las operaciones aéreo comerciales.

Por último, y en esta misma etapa de análisis e interpretación de resultados, se introducirán los criterios que orientan los procesos de codificación y tabulación de los datos, sus técnicas de presentación, el análisis estadístico de los mismos y el análisis de interpretación.



## **CAPÍTULO IV**

### **ANÁLISIS DE RESULTADOS**

En el presente Capítulo se describen los resultados obtenidos a través del análisis de noventa y seis informes estadísticos, denominados técnicamente (Control de Operaciones en la FIR Maiquetía), que corresponden a la misma cantidad de meses sometidos a esta investigación, es decir los cuadros estadísticos mes a mes, recopilados por los funcionarios autorizados por la jefatura de Aeropuerto y Torre de Control Alberto Carnevali, desde el año 2004 hasta el 2011, ambos años inclusive.

Del análisis de estas cifras estadísticas se pretende determinar, la cantidad de operaciones aéreo comerciales realizadas en esta terminal aérea en los períodos de estudio, la cantidad de pasajeros o personas que entraron y salieron en estas aeronaves, y por ende el promedio de imposiciones fiscales pagadas o dejadas de percibir, por los conceptos de tasas de salida, tasas de turismo, tasas de radio ayudas y aterrizaje, haciendo una comparación retrospectiva desde el 2004 hasta la fecha más actual.

Los primeros resultados se fundamentan en la sumatoria de los vuelos con características de comercial, que arribaron y despegaron de este aeródromo, es decir líneas aéreas que cumplen con vuelos de itinerario, llamados en este trabajo vuelos comerciales, independientemente de su procedencia o destino, bien sean de Maiquetía, Maracaibo, San Antonio, Valencia, Maracay (Base Sucre), el Vigía, entre otros.

Luego se procedió a determinar la cantidad de pasajeros -embarcados y desembarcados- con una simple operación aritmética, seleccionando y tabulando la cantidad de personas por año y por operación, es decir cuantificando la cantidad de personas embarcadas y desembarcadas, en la misma cantidad de operaciones aéreas (Arribos y despegues) para cada año.

Para obtener los resultados que en las tablas N. 3 se presentan, se hizo coincidir la cantidad de personas que embarcaron de este terminal, los cuales están obligados al tributo correspondiente, con el tipo impositivo para cada año, es decir la alícuota correspondiente sobre la base imponible, que era la unidad tributaria vigente para momento del vuelo, por concepto de tasa de salida.

De igual manera se realizaron los cálculos para determinar la recaudación percibida y dejada de percibir por concepto de tasa de turismo, estimada por año, en base al precio promedio de un boleto (Mérida Maiquetía) y promediando la cantidad de personas que de no haberse suscitado la interrupción de las operaciones, hubieran podido seguir aportando valor numérico a los mencionados tributos.

En referencia al resto de las tasas, estipuladas como variables de estudio, en el caso de las radio ayudas, se determinó en primer lugar la categoría de aeronave, utilizando la información de las providencias administrativas, las cuales establecen ocho categorías de acuerdo al peso bruto de las aeronaves, recayendo la categoría 1 para las aeronaves en estudio, para luego determinar los kilómetros volados o fracción llamados tramos recorridos, que no son otra cosa que los múltiplos de cada 100Km.

A continuación, se presentan en varias tablas y gráficos el análisis de los datos recolectados de los distintos elementos o variables objeto de estudio, que dan fundamento al problema planteado, es decir se cuantifican los datos

aportados por la información tabulada, relacionada con el objetivo de esta investigación, determinando la significación y alcance de las mismas.

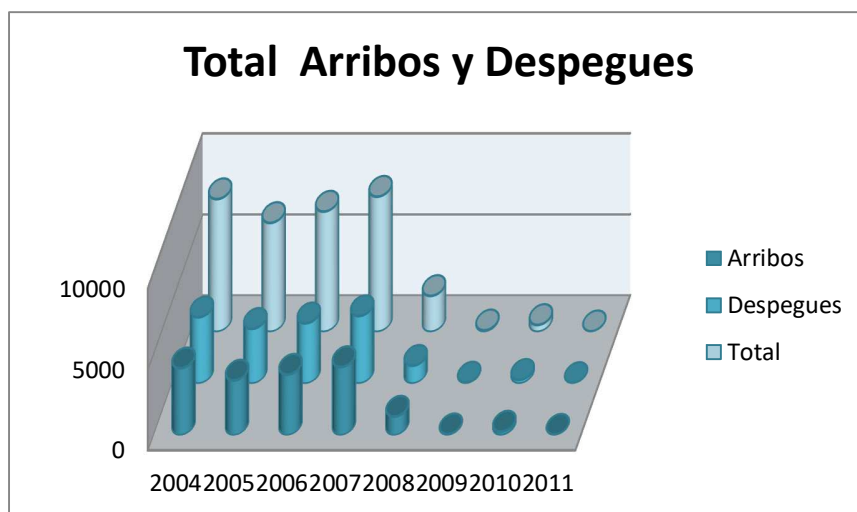
**Arribos y Despegues.** Determinación de la cantidad de operaciones aéreas, compuesta por el número de arribos y despegues de aeronaves hacia y desde Mérida, aeropuerto Alberto Carnevali, durante los años 2004 al 2011 respectivamente, incluye solo los vuelos comerciales.

Tabla 1. Total Arribos y Despegues

Período	Años	Arribos	Despegues	Total Operaciones
1	2004	4.017	4.061	8.168
2	2005	3.350	3.348	6.698
3	2006	3.711	3.688	7.339
4	2007	4.184	4.137	8.321
5	2008	1.120	1.066	2.186
6	2009	28	29	57
7	2010	196	196	392
8	2011	0	0	0

Fuente: Datos estadísticos del Control de Operaciones en la FIR Maiquetía, tomados por la jefatura del Aeropuerto y Torre de Control “Alberto Carnevali” de la ciudad de Mérida.

Gráfico 1.



Fuente: Elaboración propia a partir de fuente original.

## Análisis

De acuerdo con la tabla 1, se pueden extraer distintas observaciones, en primer lugar, que dentro del período en estudio el año 2007, fue el de mayor volumen de operaciones aéreas, ocho mil trescientos veintinueve, es decir, se registró la mayor cantidad de llegadas y salidas de aeronaves comerciales, por este terminal aéreo. Las líneas aéreas se caracterizan por estar sujetas a itinerarios, horarios y frecuencias, independientemente de la demanda de pasajeros que posean. Segundo, que en los últimos cuatro años las operaciones aéreas disminuyeron el 91,36 % por ciento, en comparación con los cuatro años restantes del mismo período de investigación.

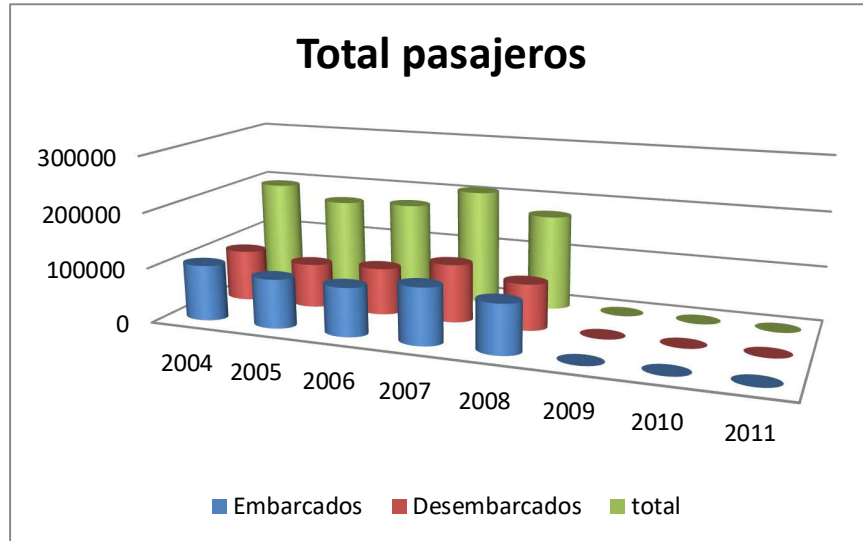
Pasajeros Embarcados y Desembarcados. A continuación la tabla N. 2 y su respectivo gráfico, muestran los datos de la cantidad de pasajeros que utilizaron estos medios de transporte para entrar o salir del estado Mérida. El acto de salir de una aeronave, que realizan los pasajeros, después de su aterrizaje se denomina desembarque, y la acción contraria, es decir el acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo se denomina embarque.

Tabla 2. Pasajeros Embarcados y Desembarcados

Período	Años	Pasajeros Embarcados	Pasajeros Desembarcados	Total Pasajeros
1	2004	100.823	93.015	193.836
2	2005	89.012	80.236	169.246
3	2006	88.073	85.237	173.310
4	2007	102.726	105.468	208.194
5	2008	89.300	83.660	172.960
6	2009	21	15	36
7	2010	20	22	42
8	2011	0	0	0

Fuente: Datos estadísticos del Control de Operaciones en la FIR Maiquetía, tomados por la jefatura del Aeropuerto y Torre de Control “Alberto Carnevali” de la ciudad de Mérida.

Gráfico 2



Fuente: Elaboración propia a partir de fuente original.

### Análisis

Del contenido de la tabla y gráfico N. 2 se pueden extraer distintas informaciones, tal cual se evidencia del volumen de pasajeros embarcados en esta terminal aérea, dato que refleja la importancia de esta investigación, ya que de ellos deriva el cálculo de las diferentes fuentes impositivas que se explican en las tablas sucesivas en este trabajo, también se puede observar y destacar la drástica disminución de embarques y desembarques a partir de mediados de dos mil ocho, cuando prácticamente la última línea aérea dejó de operar en este aeródromo.

Por otra parte, a partir del dos mil cuatro hasta el dos mil ocho (año en que ocurrió el accidente de Santa Bárbara) se venía manteniendo unos porcentajes fluctuantes, pero significativos a un ritmo acelerado y con cifras positivas, tanto de vuelos comerciales como de volumen de pasajeros.

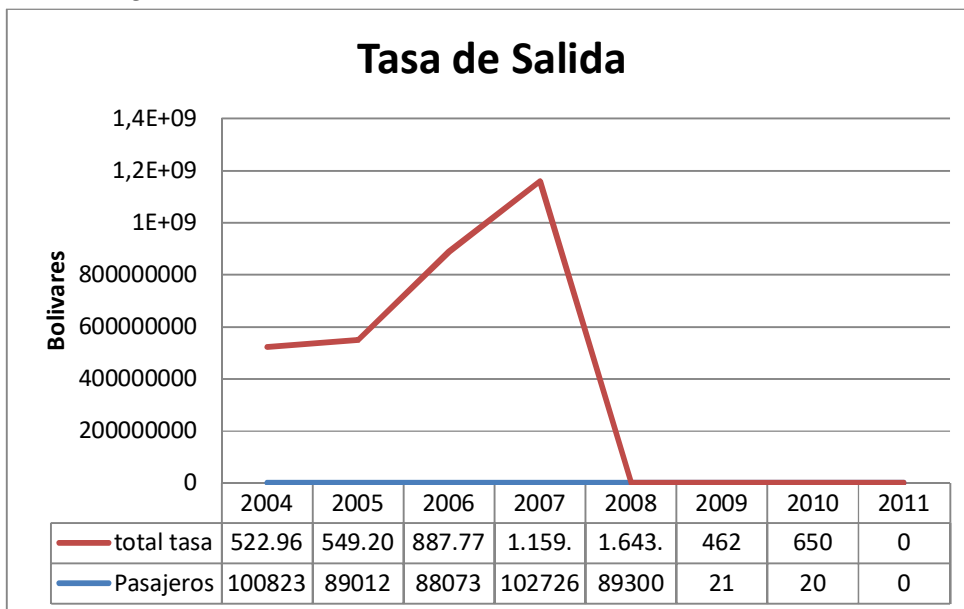
Tasa de Salida o Tasa Aeroportuaria. En dicha representación (Tabla N. 3) se reproducen los valores de este concepto impositivo, recaudada por el servicio autónomo (SAPAM), antes de la centralización de competencias, en el cual se puede observar la fluctuación en la alícuota correspondiente que varía desde 0,21% al 0,50% del valor de la unidad tributaria vigente, dentro del período en estudio.

Tabla N. 3 Total Tasas de Salidas

Período	Año	Pasajeros Embarcados	% Tasa de Salida	Valor U.T.	Valor Tasa Bs.	Total Tasa en Bs.
1	2004	100.823	0,21	24.700	5.187	522.968.901
2	2005	89.012	0,21	29.400	6.170	549.204.040
3	2006	88.073	0,30	33.600	10.080	887.775.840
4	2007	102.726	0,30	37.632	11.289,6	1.159.735.449
5	2008	89.300	0,40	46,00	18,40	1.643.120
6	2009	21	0,40	55,00	22,00	462
7	2010	20	0,50	65,00	32,50	650
8	2011	0	0,50	76,00	38,00	0

Fuente: Datos estadísticos del Control de Operaciones en la FIR Maiquetía, tomados por la jefatura del Aeropuerto de la ciudad de Mérida. Cifras del 2008 calculados en Bs.F.

Gráfico N.3



Fuente: Elaboración propia a partir de fuente original.

## **Análisis**

Del contenido de la anterior gráfica, se puede apreciar el cobro de una de las imposiciones fiscales estudiadas en esta investigación, como lo es la Tasa de salida o tasa aeroportuaria, entendiéndose por esta, aquella contraprestación que detrae el sujeto activo (SAPAM) de los contribuyentes (Pasajeros) al momento de abordar un vuelo, siendo el porcentaje variable al pasar de los años, solicitado por la dirección del aeropuerto y aprobado por la Asamblea Legislativa del estado Mérida.

De este modo, la pérdida o disminución en la recaudación, en los últimos cuatro años es bastante considerable, en vista que el porcentaje de la tasa de salida tiene un aumento bianual respecto a la unidad tributaria que varía todos los años; del análisis en cuestión se puede apreciar en el segundo período (2005), un aumento en la recaudación por el orden de aproximadamente 5% respecto al período anterior, es decir 26.235.139 Bolívares adicionales, a pesar de la disminución de pasajeros, pero impulsado por el aumento de la tasa de salida.

De igual manera en el siguiente período (2006) hubo un incremento del 61,64% respecto al año anterior, producto del incremento de la alícuota impositiva para este concepto, para el cuarto período (2007), se logra una recaudación positiva alrededor del 30,63% respecto al año anterior, incluso en el período 5, año (2008) con la conversión monetaria, la recaudación supera el 41,68% es decir 438.385 Bolívares “fuertes” adicionales respecto al período anterior, el cual fue de 1.643.120 Bs. Para el año siguiente (2009), este importe decrece considerablemente llegando a las cifras del 99,97%, recaudando apenas 462,00 Bs. y al año siguiente 650,00 Bs.

Por otra parte, si tomamos en consideración un promedio de pasajeros en los primeros cuatro años de 95.000 personas y en los últimos cuatro años

consideramos una alícuota de la tasa de salida promedio en 0,45% y el valor promedio de la unidad tributaria en 60,5 Bs. Obtendríamos una recaudación por este concepto de aproximadamente 2.586.375,00 Bs., lo que significaría 646.593,75 Bs. promedio por año, esto en consideración de la afluencia de operaciones aéreas y el movimiento de pasajeros, lo que representa una disminución de este concepto por el orden del 36,42%, es decir 942.143,00 Bs. menos.

Tasa de Turismo. Seguidamente en la tabla 4, se determina la cantidad de bolívares recaudados por concepto de tasa de turismo, la cual se obtiene de desglosar del promedio de los costos de boletos, el uno por ciento de estos montos, multiplicados por la cantidad de pasajeros que abordaron estos medios de transporte en el terminal aéreo objeto de este estudio, siendo los mismos recaudados y administrados por la autoridad aeronáutica nacional (INAC).

Tabla N. 4 Tasa de Turismo

Período	Años	Pasajeros Embarcados	Costo boleto Promedio	Tasa Turismo	Total tasa En Bs.
1	2004	100.823	104.857	1%	105.719.973,11
2	2005	89.012	131.072	1%	116.669.808,64
3	2006	88.073	163.840	1%	144.298.803,20
4	2007	102.726	204.800	1%	210.382.848,00
5	2008	89.300	256	1%	228.608,00
6	2009	21	320	1%	67,20
7	2010	20	384	1%	76,80
8	2011	0	460	1%	0,0

Fuente: Datos estadísticos tomados por la jefatura del Aeropuerto “Alberto Carnevali” de la ciudad de Mérida y datos estadísticos líneas aéreas Santa Bárbara air line y Avior.



## **Análisis**

Dentro de las instituciones de carácter nacional que se beneficia de la actividad aérea, está precisamente el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), según lo contempla su articulado, "...la contribución especial equivalente al uno por ciento de los ingresos brutos mensuales, por parte de los prestadores de servicios turístico. En la tabla cuatro se refleja la cantidad de pasajeros embarcados en este aeropuerto, el precio promedio de los boletos vendidos, su respectiva alícuota y el total de contribución aportado por la venta de boletos en esta terminal aérea, es decir haciendo analogía y considerando que de no haberse suspendido las operaciones aéreas comerciales en el año dos mil ocho, por el cambio de ruta vía aeropuerto de el Vigía, este instituto pudo haber recaudado por este concepto un 60,36% respecto a los primeros cuatro períodos, aproximadamente 348.320,43 Bs. en comparación con los primeros cuatro años, es decir desde el 2004-2008, tomando en cuenta un volumen de pasajeros constante a los años señalados y el aumento progresivo de los boletos aéreos, lo cual repercute considerablemente en la inversión de nuestro estado.

Categoría, Peso de Aeronave y Tramos. La tabla N. 5 y 6, nos sirve para mostrar, los distintos factores que intervienen en la estimación por concepto de radioayudas o los derechos por los servicios de control y navegación aérea, cobrada por tramo volado según la categoría estipulada a cada aeronave, recalcando que la distancia entre Mérida y Maiquetía, como aeródromo principal y lugar base de todos los vuelos en cuestión es de aproximadamente 380 millas náuticas, no sufriendo modificación la alícuota correspondiente durante el período en estudio.

Tabla N. 5

## Peso de Aeronave y Tramos

Categoría – peso - aeronave			Millas náuticas MIQ-MRD	Distancia En Km. MIQ-MRD	Tramos ida y vuelta	Tarifa Nacional U.T (%)
Cat.	Kg	aeronave				
1	0-5000	AT-42	380	734	14,68	0,27
1	0-5000	B-190	380	734	14,68	0,27

Fuente: Datos técnicos Categoría-peso-aeronave y tarifa nacional tomados Providencia administrativa PRE-CJU-154-09, Gaceta Oficial N. 38.189 de fecha 29-05-2009. Distancias y tramos carta de radionavegación cálculos propios.

### Análisis

En esta tabla se explica la categoría de aeronave según su peso que hace uso en estas instalaciones aeroportuarias, entre 0 a 5 toneladas de su peso bruto, según la Providencia Administrativa arriba señalada, la autoridad competente clasifica a estas aeronaves en la categoría 1, asignándole una tarifa nacional de 0,27% de una unidad tributaria por cada 100 km., volados o fracción, al cual llama (tramo), por concepto de tasas de radio ayudas, en otras palabras son derechos aeronáuticos establecidos por la prestación del servicio de control y navegación aérea.

Tasa de radio ayudas. Cabe destacar que las distancias señaladas entre el aeropuerto Internacional de Maiquetía y el aeropuerto Alberto Carnevali de Mérida, se encuentra a una distancia de 380 millas náuticas, siguiendo las rutas aéreas para la navegación, es decir las aerovías y los procedimientos de entrada y salida en ambos aeródromos, representando cada milla náutica el equivalente a 1.932 km. Por lo tanto, haciendo una simple operación aritmética hallamos la distancia en kilómetros para establecer los múltiplos de cien, que en total suman 14,68 (tramos) incluyendo su respectiva fracción.

Tabla N. 6

## Tasa de Radio ayuda

Años	Categoría	Total Llegadas salidas	Alícuota %	U.T. En Bs.	Total Tasa en Bolívares	Tramos ida y vuelta	Total tasa Radio Ayuda en Bolívares
2004	1	8.168	0,27	24.700	6,669	14,68	799.654.714,56
2005	1	6.698	0,27	29.400	7.938	14,68	780.516.868,32
2006	1	7.339	0,27	33.600	9.072	14,68	977.385.709,23
2007	1	8.321	0,27	37.632	10.160	14,68	1.241.145.342,25
2008	1	2.186	0,27	46,00	12,42	14,68	398.563,76
2009	1	57	0,27	55,00	14,85	14,68	12.425,88
2010	1	392	0,27	65,00	17,55	14,68	100.992,52
2011	1	0	0,27	76,00	20,52	14,68	0,0

Fuente: Datos estadísticos tomados por la jefatura del Aeropuerto Alberto Carnevali, providencia administrativa PRE-CJU-154-09, página del SENIAT y cálculos propios. Datos del 2008 en adelante tomados en Bs.F.

### Análisis

En la tabla seis, se cuantifica la cantidad de bolívares recaudados y administrados, actualmente por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil - después de la fecha de la centralización de este aeropuerto- por concepto de tasas de radioayudas o derechos aeronáuticos por concepto de la prestación de servicios a la navegación aérea, objeto de este trabajo, dichas tasas vienen a satisfacer la necesidad de mejorar e implementar mejores sistemas de radio ayudas o sistemas de navegación aérea, llámese VOR, NDM, DME, radares, previamente explicadas en el contenido de este informe.

Al dejar de operar este aeródromo las aeronaves dejan de aportar este importante tributo, sustituyéndolo en el mejor de los casos, por pagos menos onerosos (cambios de rutas) y con menos frecuencia (cambio de itinerario), dejando insatisfecho al organismo recaudador de estos derechos en el orden del 86,51% en comparación a lo recaudado promedio anual en los primeros cuatro años en esta investigación, siendo la mayor contribución dejada de

percibir en el sector nacional. En otras palabras lo recaudado y pagado por las distintas aeronaves que volaron desde y hasta Maiquetía-Mérida y viceversa, representa aproximadamente 949.675.658,25 Bs. anual promedio entre los años 2004-2008, percibiendo en los últimos cuatro años escasamente 511.980,00 Bs. promedio anual por el mismo concepto.

Tasa de aterrizaje. Por último, pero no menos importante, se encuentra el tipo impositivo de tasa de aterrizaje, el cual incluye la misma categoría 1 y una tasa fija de 0,20% del valor de la unidad tributaria vigente para el momento del aterrizaje, multiplicada por el número de toneladas que representa la aeronave, este tributo era el mayor sustento en la recaudación del aeropuerto Alberto Carnevali, antes de la centralización de competencia, por lo que hoy día este importe lo administra y recauda el ente central (INAC), dejando al estado Mérida sin un valioso recurso económico propicio para la inversión y desarrollo de este estado.

Tabla N. 7 Tasa de Aterrizaje

Años	Categoría	Período	Total Llegadas	Alícuota %	U.T. En Bs.	Total Tasa en Bolívares	Toneladas	Total tasa aterrizaje Bolívares
2004	1	2004	4017	0,20	24.700	4.940	5	99.219.900
2005	1	2005	3350	0,20	29.400	5.880	5	98.490.000
2006	1	2006	3711	0,20	33.600	6.720	5	124.689.600
2007	1	2007	4184	0,20	37.632	7.526	5	157.452.288
2008	1	2008	1120	0,20	46,00	9,2	5	51.520
2009	1	2009	28	0,20	55,00	11,0	5	1.540
2010	1	2010	196	0,20	65,00	13	5	12.740
2011	1	2011	0	0,20	76,00	15,2	5	0,0

Fuente: Datos estadísticos tomados por la jefatura del Aeropuerto Alberto Carnevali, página del SENIAT y cálculos propios. Datos del 2008 en adelante tomados en Bs.F.

## **Análisis**

De la presente tabla se desprende un importante tributo que deja de percibir el ente Regional, al suspenderse las operaciones aéreas en esta entidad, tal como se puede apreciar en los datos tabulados, la recaudación por este concepto es considerable y aun mas importante porque su monto se quedaba en este estado y representaba el mayor aporte para este instituto SAPAM, dejando de percibir aproximadamente 103.512,75 Bs. promedio anual, lo que representa aproximadamente el 86,28% en los últimos cuatro años, siendo este aporte cada año más lucrativo debido al aumento anual de la base imponible que no es otra que el valor de la unidad tributaria vigente para el momento del aterrizaje.

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **CONCLUSIONES**

El presente estudio determinó en primer lugar una disminución considerable de operaciones aéreas comerciales, -arribos y despegues- dentro del período en estudio, siendo los primeros cuatro años los de mayor volumen de vuelos, desde y hacia el aeropuerto Alberto Carnevali de Mérida, alcanzando aproximadamente una media de siete mil seiscientas treinta operaciones anuales, para un promedio de casi seiscientas treinta y cinco operaciones mensuales.

En los últimos cuatro años se evidencia una disminución considerable de las operaciones aéreas a partir del año 2008, consideradas en una merma de aproximadamente el 91,36% del total de operaciones aéreas anuales, respecto a los primeros cuatro años, es decir se efectuaron aproximadamente 658 operaciones (arribos y despegues) por año y 54 operaciones por mes, en comparación con las 7.631 operaciones anuales y 635 operaciones mensuales promedio realizadas en los primeros cuatro períodos.

Por otra parte y como consecuencia de lo anterior, el volumen de recaudación por concepto de tasas de radio ayudas, recaudados y administrados por el INAC dejada de percibir, está por el orden del 86,52%, en los últimos cuatro años, partiendo del hecho, que de no haberse suspendido las operaciones aéreas, el promedio anual que venía manejando este aeropuerto estaba en el orden de las 7.631,5 operaciones, respecto a los

primeros cuatro años, tomando en cuenta que la alícuota es constante (0,27%), los tramos volados son también constante (14,68) y la unidad tributaria promedia los últimos cuatro períodos los 60,5Bs., estaríamos ante una cantidad que alcanza aproximadamente los 1.830.016,91 Bs. es decir 457.504,22 Bs. promedio anual dejados de recaudar por este concepto.

Con igual suerte, corre la tasa de aterrizaje, recaudada y administrada por SAPAM, -antes de la centralización- hoy también recaudada y administrada por el INAC, donde en los últimos cuatro años dejaron de recaudar o percibir por este concepto el 86,28%, es decir aproximadamente 414.051,10 Bs. resultado de la cantidad promedio de arribos a Mérida, una alícuota constante (0,20%) y una unidad tributaria promedio en los últimos cuatro años de 60,5Bs y 5 toneladas por aeronave.

En cuanto a la tasa de turismo recaudada y administrada por el INAC, consiste en el tributo más lucrativo para este ente, y es donde se registra la mayor cantidad de dinero dejada de percibir, tomando en consideración la premisa anterior en cuanto al promedio de pasajeros embarcados en este estado 95.158 y por los cuales, las líneas aéreas dispusieron en manos del ente central recaudador, el 1% del costo de los boletos, el cual ha promediado para los últimos cuatro años en 358,00Bs. lo que significa una disminución por el orden de los 340.665,64 Bs. o lo que es lo mismo, una disminución anual promedio por el orden de 85.166,41 Bs.

Respecto al tributo de tasa de salida, este se hizo prácticamente cero en los últimos años, comenzando su caída a partir de 2009, y disminuyendo prácticamente el 99,97% de su recaudación por este concepto, obteniendo los primeros cuatro años de estudio un promedio de recaudación por el orden de los tres millones ciento diecisiete mil novecientos noventa y un bolívares.

Del análisis de estos cuatro tributos estudiados a lo largo del presente trabajo, podemos dar cuenta que independientemente del órgano, instituto o nivel que recaude y administre dichas contribuciones, no cabe la menor duda, que todas estas cantidades y cifras negativas, dejadas de percibir por estos institutos, de un modo u otro, dejan de formar parte del presupuesto nacional, lo cual repercute negativamente en la economía nacional, y particularmente en el desarrollo local del estado Mérida, menoscabando el principio por parte del Estado de la redistribución de la riquezas, ya que es un dinero que pudo servir para la inversión, crecimiento de la infraestructura turística y aeroportuaria según el objeto de ambos instrumentos jurídicos.

No obstante, la disminución en la recaudación de estos importantes aportes, por conceptos fiscales o derechos a la actividad aeronáutica, derivado de la ausencia de vuelos comerciales en esta entidad, repercute en otros estados o aeropuertos, ya que para venir a Mérida debe comprarse un boleto en otra entidad, debe pagarse la tasa de salida en otro aeropuerto, lo que acarrea por partida doble, la pérdida o disminución de estos conceptos impositivos, denominados “tasas” en otros estados y aeropuertos, siendo el público consumidor y usuario de estas instalaciones el mayor perjudicado.

Vale la pena destacar, que adicionalmente a los conceptos tributarios aquí señalados, el impacto fiscal, que genera la inactividad aérea comercial, reflejado en este estudio, podría verse aumentado, mucho más, cuando al agregarse o estudiarse otras imposiciones fiscales y otras derogaciones (gastos) realizadas por estas empresas y usuarios, como la generación de recursos monetarios por la venta de boletos, la compra de combustible utilizada por estos vehículos y sus correspondiente impuesto al valor agregado, estipulado para estos servicios y productos.



Por otra parte están las derogaciones de dinero que hacen los usuarios dentro y fuera de estos terminales aéreos, bien sean que estén saliendo o de visita en este estado, entre los que se mencionan: Consumos de alimentos en el restaurant, gastos en regalos o suvenir, venta de periódicos y otros, las arrendadoras de vehículos, las agencias de turismo, hoteles, posadas, el transporte público y privado, en especial los taxis.

Fuera de estas instalaciones, están otros grupos de trabajadores, pero no menos importantes, denominados clase informal, quienes hacen de esta actividad aérea su medio de sustento, siendo los más perjudicados, al no poder paliar la situación económica, por la ausencia de vuelos comerciales en este aeropuerto.

Por último, cabría preguntarse, como ha sido el desarrollo de la actividad aeroportuaria del estado Mérida, sumando ambos aeródromos, ¿Cuál ha sido el efecto positivo de la implementación de algunos vuelos comerciales por parte del aeropuerto Juan Pablo Pérez Alfonzo de la ciudad de El Vigía?, ¿Como ha sido afectado el empleo en ambas terminales?, ¿Cómo se han visto implementadas las mejoras e inversiones en dichos terminales y cuál ha sido su balance en los últimos cuatro años?

## **RECOMENDACIONES**

Estimular y fomentar la importancia que tienen los aeropuertos como principal musculo económico y sustento para el desarrollo local, fuente de múltiples empleos y desarrollo tecnológico y por ende matriz fundamental para la inversión regional.

Rescatar y exigir la descentralización de competencias, en cuanto la administración de estas instalaciones aeroportuarias, consagradas en la Constitución Nacional, como una fuente de recursos importantes para el

desarrollo de nuestra infraestructura aeroportuaria y turística, comodidad y crecimiento de puestos de trabajo para el colectivo merideño.

Estudiar la factibilidad de concentrarse un equipo multidisciplinario que se avoque al conocimiento de la necesidad que tiene esta región, de reactivar cuanto antes, las operaciones comerciales en este aeródromo, desarrollando las ventajas competitivas y fortalezas que presenta este estado.

Por último, que este estudio sirva de fuente primaria de exploración y sea un primer paso para desarrollar nuevas investigaciones, con mayor grado de profundidad y sólidos conocimientos científicos y económicos, para fortalecer entre otras cosas la inversión y el desarrollo local que tanto necesita esta región.

La alternativa al problema planteado, visto los acontecimientos arriba narrados, no es tarea compleja, simplemente es menester de todos los actores políticos y las fuerzas vivas del Estado, buscar de manera consensuada y razonada, la posibilidad de apertura de las operaciones aéreo comercial en nuestro principal aeropuerto, fortalecer las ventajas competitivas que posee este estado, como principal destino turístico por excelencia.

Conformar una mesa técnica permanente, multidisciplinaria para el estudio de las potencialidades turísticas, para la inversión, para el desarrollo económico de este estado y su bienestar colectivo. Un comité técnico, conformado por personal técnico aeronáutico, en sus distintas disciplinas, en su mayoría de la zona andina y en especial de Mérida, para abocarse de pleno y de manera definitiva, al estudio de los corredores aéreos, es decir por parte de pilotos, controladores, jefes de aeropuertos, despachadores, tripulantes, entre otros y no simplemente militares .

El propósito obedece a una sola razón, coordinar esfuerzos positivamente, vislumbrando el relanzamiento de esta terminal aérea como el primer puerto de entrada y salida a nuestra ciudad y brindarles a los visitantes (propios y extraños) el mejor trato posible.

## RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

- Albi, E. González, M. Zubiri, I. (2000). *Economía pública II*. Barcelona España: Ariel economía.
- Ávila, F. (2010). *Redacción lógica, inteligente y eficaz*. Colombia: Intermedio ediciones Ltda.
- Arias, G. (2006). *El proyecto de Investigación introducción a la metodología científica*. (5ª. ed.). Caracas: Episteme.
- Balestrini Acuña, M. (2002). *Como se elabora el proyecto de investigación*. (6ª. ed.). Caracas: Consultores asociados.
- Bárceñas Macías, H. (2005). *Marco jurídico de la seguridad aeronáutica*. México: Línea gráfica diseños.
- Batista, A. (2006). *El relevo del capitalismo rentístico hacia un nuevo balance de poder*. Caracas: Fundación empresas polar.
- Camero, R. (1992). *Historia económica mundial*. Pag 381
- Cerda, H. (1995). *Los elementos de la investigación*. (2ª. ed.). Bogotá: El Buho editorial
- Churión Ruben, J. (2009). *Economía al alcance de todos*. (5ª. ed.). Caracas: Alfa.
- Hardy Toro, J. (2005). *Fundamentos de teoría económica*. Caracas: Panapo.
- Jarach, D. (2007). *Finanzas públicas y derecho tributario*. Argentina: Ediciones nuevo mundo.
- Max, H. (1971). *Investigación Económica su metodología y su técnica*. (3ª.ed.). México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Martin Fernández, E. (1998). *Metodología de la Investigación*. Caracas: Jupiter Editores.

- Martínez Álvarez, J. (2000). *Economía del sector público*. Barcelona España: Ariel economía.
- Padua, J. (1979). *Técnicas de investigación aplicadas a las ciencias sociales*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Sequera Asuaje, C. (2002). *Derecho Aduanero*. (2<sup>a</sup>. ed.). Caracas: Buchivacoa.
- Tenorio Nuñez, J. (1989). *Metodología de las ciencias sociales*. Barcelona: Laia S.A.
- Véliz Claret, A. (2008). *Como hacer y defender una tesis*. (11ava. ed.). Caracas: Editorial Texto C.A.

#### **DOCUMENTOS Y REPORTES TÉCNICOS:**

- Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Vicerrectorado de Investigación y Postgrado. (2003). *Manual de trabajos de grado de especialización y maestría y tesis doctorales*. Caracas: Barrios Yaselli, M
- Universidad Valle del Mombay, Decanato de Postgrado. (2006). *Manual de presentación de trabajos de ascenso, trabajos especiales de grado, trabajos de grado y tesis doctorales*. Valera. UVM
- Kupfer, F. y Lagneaux F. *Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium*. Working Paper Document. March 2009. N. 158. National Bank of Belgium. Disponible en: <http://aei.pitt.edu/10973/>
- RP Erickson and Associates Aviation Consultants. *The Economic Impact of the Oshawa Municipal Airport*: January 2007. Disponible en: <http://www.copanational.org/files/Oshawa.PDF>

#### **TRABAJOS DE ASCENSO:**

- Rondón, L. (2010). *Marco Institucional para el desarrollo local en Mérida, Venezuela*. Trabajo presentado para el componente

docente metodología de la investigación, Programa de Actualización y Formación de los Docentes Universitarios, Vicerrectorado Académico-ULA, Universidad de los Andes, Mérida.

#### **TRABAJOS DE GRADO:**

Rodríguez, J. (2008). *Desempeño de las empresas inscritas en la Zona Libre, Cultural, Científica y Tecnológica (ZOLCCYT): Periodo 2002-2007*. Trabajo de grado para optar al grado de Magister en Economía, mención Política Fiscal y Tributaria no publicado. Universidad de Los Andes, Mérida.

Rodríguez Bravo, E. (2009). *Factores que causan indefensión a contribuyentes del impuesto al valor agregado por incumplimiento de deberes formales*. Trabajo de grado no publicado, Universidad Valle del Momboy, Trujillo.

Jhoni José, Z. (2009). *Eficiencia de los métodos utilizados en la ejecución de la fiscalización tributaria. Caso: impuesto al valor agregado* trabajo presentado como requisito para optar al grado de especialista en ciencias contables. Mención tributos. Área rentas internas. No publicado. Mérida, de Enero 2009

Garelli, J. (2008). *Estrategia de mercado para el fomento de la actividad Turística en el Municipio Rivas Dávila el Estado Mérida Venezuela*. Trabajo de grado no publicado. Mérida, de Enero 2008

## **DICCIONARIOS:**

Álvarez Jiménez, V. (2000). *Glosario de aviación civil*. Caracas: Impresos Omar.

Robb, L. (2008). *Diccionario de términos legales*. México: Limusa Robb

## **FUENTES DE TIPO LEGAL:**

*Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público*. (1989). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 4.153, Diciembre 28, 1989.

*Ley Orgánica de Planificación*. (2001). Gaceta Oficial de la República de Venezuela, N° 5.554, Noviembre 13, 2001.

*Ley Orgánica del Poder Público Municipal*. (2005) Gaceta Oficial N° 38.204, Junio 08, 2005.

*Código Orgánico Tributario*. (2001). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 37.305. (Extraordinario), Octubre 17, 2001.

*Constitución de la República Bolivariana de Venezuela*. (2000). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 5453, marzo 3, 2000.

*Ley de Aeronáutica Civil*. (2005). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 38.226 (Extraordinario), Julio 12, 2005.

*Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil* (2005). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. 38.333. Diciembre 12, 2005

*Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil*. (2000). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 36,728 (Extraordinario), marzo 3, 2000.

*Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.* (1981). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 2.818 (Extraordinario), Julio 01, 1981.

## **REVISTAS**

*Revista de derecho Tributario* (2011). Numero 129 Órgano Divulgativo de la asociación Venezolana de derecho tributario. Primer trimestre.

## **FUENTES ELECTRÓNICAS:**

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=610833> 17-09-2011

[http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:OM2rD3Y9-cJ:iies.faces.ula.ve/Merida2020/Plan\\_Estrategico/VOLUMEN\\_4\\_D-fisico\\_Ambiental/vol-4-\\_cap-iv\\_vialidad\\_y\\_transporte.pdf](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:OM2rD3Y9-cJ:iies.faces.ula.ve/Merida2020/Plan_Estrategico/VOLUMEN_4_D-fisico_Ambiental/vol-4-_cap-iv_vialidad_y_transporte.pdf)+17-09-2011

<http://www2.icao.int/en/Home/Pages/ICAOinBrief.aspx> 20-10-2011

[http://economics.about.com/cs/taxpolicy/a/taxing\\_growth\\_2.htm](http://economics.about.com/cs/taxpolicy/a/taxing_growth_2.htm)26/02/2012

[http://english.verkeerenwaterstaat.nl/english/Images/EffectsoftheAirPassengerTax\\_tcm249-303066.pdf](http://english.verkeerenwaterstaat.nl/english/Images/EffectsoftheAirPassengerTax_tcm249-303066.pdf) 26/02/2012.

<http://es.wikipedia.org/wiki/Meteorolog%C3%ADa> 28/02/12

[http://es.wikipedia.org/wiki/Reglas\\_de\\_vuelo\\_visual](http://es.wikipedia.org/wiki/Reglas_de_vuelo_visual) 28/02/12

[http://es.wikipedia.org/wiki/Espacio\\_a%C3%A9reo](http://es.wikipedia.org/wiki/Espacio_a%C3%A9reo) /29/02/12

<http://removebeforeflight.blogia.com/2010/090201-aerovias.php> 29/02/12

<http://definicion.de/recursos-economicos/>29/02/12

<http://www.informeaeronautico.com/FOROS/tabid/55/forumid/6/postid/93/scope/posts/Default.aspx> 01/03/12

<http://www.boletin-turistico.com/diccionarioturismo/Diccionario-1/T/TASA-AEROPORTUARIA-1552/> 01/03/012

<http://www.boletin-turistico.com/diccionarioturismo/Diccionario-1/T/TASA-AEROPORTUARIA-1552/> 01/03/012

[http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_a%C3%A9reo#Servicios\\_a.C3.A9reos\\_o\\_aviaci.C3.B3n\\_civil](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_a%C3%A9reo#Servicios_a.C3.A9reos_o_aviaci.C3.B3n_civil) 01/03/12



[http://www.aena-aeropuertos.es/aena\\_cdp/listado/boletin/libro/ficha/44256](http://www.aena-aeropuertos.es/aena_cdp/listado/boletin/libro/ficha/44256).  
03/03/12 Las tasas aeroportuarias y de navegación aérea en el derecho tributario español. Aspectos básicos de su régimen jurídico conforme al derecho interno.

[http://es.wikipedia.org/wiki/Espacio\\_a%C3%A9reo](http://es.wikipedia.org/wiki/Espacio_a%C3%A9reo) /29/02/12

<http://removebeforeflight.blogia.com/2010/090201-aerovias.php> 29/02/12

<http://definicion.de/recursos-economicos/>29/02/12

<http://www.informe aeronautico.com/FOROS/tabid/55/forumid/6/postid/93/scope/posts/Default.aspx> 01/03/12

<http://www.boletin-turistico.com/diccionarioturismo/Diccionario-1/T/TASA-AEROPORTUARIA-1552/> 01/03/012

[http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_a%C3%A9reo#Servicios\\_a.C3.A9reos\\_o\\_aviaci.C3.B3n\\_civil](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_a%C3%A9reo#Servicios_a.C3.A9reos_o_aviaci.C3.B3n_civil) 01/03/12

<http://www.doav.virginia.gov/Downloads/Studies/Economic%20Impact%20Study%202011/Compliant/VA%20Air%20Trans%20Economic%20Impact%20Study%20Final%20Technical%20Report%2008-09-11.pdf>

[http://es.wikipedia.org/wiki/Espacio\\_a%C3%A9reo](http://es.wikipedia.org/wiki/Espacio_a%C3%A9reo) /29/02/12

<http://removebeforeflight.blogia.com/2010/090201-aerovias.php> 29/02/12

<http://definicion.de/recursos-economicos/>29/02/12

<http://www.informe aeronautico.com/FOROS/tabid/55/forumid/6/postid/93/scope/posts/Default.aspx> 01/03/12

<http://www.boletin-turistico.com/diccionarioturismo/Diccionario-1/T/TASA-AEROPORTUARIA-1552/> 01/03/12

[http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_a%C3%A9reo#Servicios\\_a.C3.A9reos\\_o\\_aviaci.C3.B3n\\_civil](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_a%C3%A9reo#Servicios_a.C3.A9reos_o_aviaci.C3.B3n_civil) 01/03/12

[http://www.eluniversal.com/pol\\_art\\_aeropuerto-de-merida\\_1065511.shtml/](http://www.eluniversal.com/pol_art_aeropuerto-de-merida_1065511.shtml/)29/09/2008