



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A17-NE/04
16/10/06

XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Implementación del Sistema de integración regional del transporte aéreo latinoamericano”.

Tarea Nro. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. Como se recordará, durante la LXIX reunión del Comité Ejecutivo (Caracas, Venezuela, 8 y 9 de noviembre de 2005) la Secretaría se refirió a los antecedentes de la implementación del “Sistema de integración regional del transporte aéreo” y al acuerdo del GEPEJTA de encargar al Grupo *ad hoc* la estructuración de una lista de temas sobre los que los Comités locales deberían trabajar.

2. Respecto a la estrategia aprobada, en dicha oportunidad recordó que ésta establecía que el trabajo de los Comités debía ser liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien debe conocer el sector y su entorno y ser especialista en la materia. Al respecto, señaló que se había solicitado en varias oportunidades a los Estados adoptar las medidas pertinentes para dar cumplimiento a la Resolución señalada y, notificar el nombre y datos del “facilitador” designado.

3. Asimismo, se refirió al Seminario para Facilitadores, realizado en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia, el día 20 de septiembre de 2005, con el objetivo de iniciar el trabajo de los Comités locales, ocasión en donde los representantes de Brasil y Venezuela expusieron las dos estrategias para el desarrollo de los trabajos dentro del Sistema, la metodología FODA y la técnica de manejo de escenarios, respectivamente. En ese orden de ideas, se encargó al GEPEJTA que trabaje en el establecimiento de un cronograma para que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible;

incorporar los temas y conclusiones del Coloquio en el trabajo de los comités locales. De igual manera, se encargó a Venezuela la elaboración de una encuesta con el fin de conocer si los Estados miembros requieren apoyo para la implementación de las metodologías; y a la Secretaría que, una vez que disponga de la encuesta señalada la circule entre los Estados y contacte con los Expositores, en caso exista la necesidad de atender a los Estados.

4. Con motivo del GEPEJTA/17 (La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006) la Secretaría invitó al Grupo a trabajar en el establecimiento de un cronograma para evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible, para lo cual, debía establecerse, de manera urgente, los Comités de Competitividad de cada país y desarrollar un cronograma de actividades para el trabajo de dichos Comités. Invitó también a los Estados a informar sobre la constitución de los Comités locales y sus facilitadores, sugerir nuevos temas de discusión para los Comités y discutir el cronograma de trabajo propuesto.

5. En ese orden de ideas, los Expertos consideraron conveniente establecer parámetros y fechas para acelerar el proceso, lo que podría realizarse consecutivamente cada tres meses, a través de un cronograma y presentar la información de los Estados durante las reuniones. En ese sentido, los Estados informarían a la Secretaría permanentemente sobre el avance en sus países y, una vez recopilada la información, ésta la pondría en conocimiento del Comité Ejecutivo.

Proyecto de Resolución “Estrategia para implementar un Sistema de integración regional del transporte aéreo”

6. En cumplimiento a lo acordado, la Secretaría se dirigió a los Estados para solicitar información sobre la constitución de los Comités locales en sus respectivos Estados; designar a los Facilitadores de los Estados que aún no lo habían hecho; reunirse internamente con los Comités Locales e informar cada 3 (tres) meses a la Secretaría; y, cumplir con el cronograma de trabajo para evaluar los resultados de los Comités Locales de integración y competitividad del transporte aéreo.

7. Teniendo establecidos los plazos, durante la LXX reunión del Comité Ejecutivo (Santo Domingo, República Dominicana, 20 al 22 de septiembre de 2006), se consideró conveniente reestructurar el cronograma de trabajo definido, de tal manera que se logren los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible. Para tal efecto, se acordó establecer plazos (corto, mediano y largo) y fechas para el cumplimiento de cada tarea e incorporar los temas y conclusiones del Seminario en el trabajo de los Comités Locales.

8. En ese sentido, se sometió a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto que actualizaría la Resolución sobre la “Estrategia para implementar un Sistema de integración regional del transporte aéreo”, el mismo que, luego de algunas modificaciones de forma, fue acogido favorablemente.

Medidas propuestas a la Asamblea

9. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar el Proyecto de Resolución que se acompaña como **Adjunto**.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A17-**

**ESTRATEGIA PARA IMPLEMENTAR UN
“SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO”**

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO la incorporación de nuevos actores a la actividad del transporte aéreo, ampliando el escenario de gestión de esta importante actividad;

CONSIDERANDO que la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno (Lima, Perú, 22 y 23 de noviembre de 2001) reconoció al transporte aéreo como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones e instruyeron a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil sobre el establecimiento de mecanismos de cooperación que aseguren una industria aérea competitiva y estable;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC vienen caminando hacia la liberalización paulatina del transporte aéreo internacional.

LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

- I. Encargar al Comité Ejecutivo que, con carácter de alta prioridad, incluya en el programa de trabajo del bienio 2007-2008 el desarrollo de una estrategia para implementar un “sistema de integración regional del transporte aéreo” que considere los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina, con el objetivo de incrementar el tráfico intrarregional buscando superar las tasas históricas.
- II. Pedir que, en el desarrollo de dicho Sistema, se considere todas las actividades propias y conexas al transporte aéreo internacional, así como a los diferentes actores que intervienen en este modo de transporte (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios).
- III. Aprobar la estrategia que se detalla a continuación para el desarrollo de los trabajos, utilizando como primera opción la metodología FODA complementada con la metodología de manejo de escenarios:

ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO

1. Constituir internamente Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y usuarios) a fin de impulsar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo que incluya los Acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas”, aplicando la metodología FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) y complementada con la metodología basada en escenarios.

2. El trabajo de los Comités locales será liderado por un “facilitador” (autoridad aeronáutica), quien deberá conocer el sector y su entorno para poder trazar un objetivo, es decir, efectuar un análisis interno y externo, teniendo como actores necesarios a las personas involucradas o interesadas en el trabajo para poder manejar el grupo humano y finalmente, ejecutarlo, con la participación de los diferentes entes. Este “facilitador” deberá mantener una comunicación directa y continua con la Secretaría de la CLAC.

3. Los Comités locales se deberán denominar “Comités de integración y competitividad del transporte aéreo” y deberán constituirse mediante acuerdo ministerial, al más alto nivel, bajo los siguientes Términos de Referencia:

- Evaluar los pasos a seguir para viabilizar el establecimiento de un “sistema de integración regional del transporte aéreo.
- Buscar soluciones adecuadas para mejorar las condiciones de integración y competitividad del transporte aéreo.
- Constituirse en facilitadores en el proceso de implementación.
- Coordinar las acciones que se deben seguir en cada uno de los sectores, a efectos de asegurar un desarrollo sostenido.
- Desarrollar las cadenas de competitividad del transporte aéreo en cada país.

4. El programa de trabajo de los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo se debería basar en los siguientes principios:

- Autodiagnóstico metodológico de las deficiencias y fortalezas, de tal forma que se defina la nueva estrategia de crecimiento, en el marco de una “integración latinoamericana con un enfoque político común”.
- Identificación de los problemas y oportunidades con el objetivo de aclararlos, tratando los problemas domésticos a nivel interno, describiendo la situación y conjugando con objetivos factibles y reales.
- Análisis de los acuerdos de los Ministros frente a la normatividad de cada país, determinando su ejecutividad en el corto y mediano plazo.
- Impulso de la implementación de aquellos acuerdos que puedan llevarse a cabo de manera inmediata, diferenciándolos de aquellos que requieran de mayor tiempo.
- Identificación de los obstáculos que impidan la ejecución de los acuerdos.

- Coordinación con los organismos y/o autoridades pertinentes las soluciones más apropiadas y, en caso de ser necesario, presentación de propuestas específicas de ejecución al Ministro responsable.
 - Desarrollo de las condiciones de competitividad para el transporte aéreo, teniendo en consideración los organismos políticos, económicos y regulatorios que en esta instancia existieren.
 - Trabajar en los temas que figuran como Apéndice 1 para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”.
5. Los Comités de integración y competitividad del transporte aéreo deberán disponer de:
- Miembros permanentes: autoridades de aviación civil, autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, operadores aeroportuarios, entes reguladores y usuarios.
 - Invitados especiales: participación de autoridades y representantes de otros sectores, en la medida que ello sea atinente a la materia que se trate.
6. Los Comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo serán monitoreados por el Comité Ejecutivo de la CLAC, mediante el trabajo coordinado de la Secretaría y los facilitadores.
7. Con el objetivo de iniciar el trabajo de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo, el Comité Ejecutivo de la CLAC deberá planificar talleres o seminarios de entrenamiento con los facilitadores, con el apoyo de las líneas aéreas, los operadores de aeropuertos, organismos reguladores y usuarios.
8. Una vez que se reciban los resultados por parte de los facilitadores de cada país, el Comité Ejecutivo de la CLAC los evaluará y los presentará en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.
9. Encargar al Comité Ejecutivo el monitoreo del cronograma de trabajo que figura en el Apéndice 2 por parte de los Estados, de manera tal, que se pueda evaluar los resultados de los comités locales de integración y competitividad del transporte aéreo y lograr los objetivos propuestos, en el menor tiempo posible.
10. Encargar al Comité Ejecutivo la elaboración de una “Declaración” que resúmale avance de los trabajos desarrollados en la región para presentarla en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno.

La presente Resolución reemplaza a la Resolución A16-17

APÉNDICE 1

Lista de Temas a considerar para continuar con los trabajos sobre “Sistema de integración regional del transporte aéreo”

El Mercado: Es la descripción, análisis y evaluación cuantitativa y cualitativa de una serie de variables relacionadas con el funcionamiento histórico y presente del mercado del transporte aéreo a nivel regional, de tal manera que lleguen a conocerse los aspectos estructurales y coyunturales que se oponen y facilitan el desarrollo del sector. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de realizar un diagnóstico que determine la visión en retrospectiva del sector, es decir, sus tendencias, en base a las cuales se plantearán los escenarios y se establecerán las estrategias a seguir. Variables: Número de rutas, flota, número de pasajeros transportados, toneladas métricas (TM) de carga transportada, número de aerolíneas, número de vuelos, frecuencia de vuelos, asientos disponibles (capacidad) y factor de ocupación, rutas servidas, empresas designadas, entre otras.

Políticas gubernamentales: Es el conjunto de decisiones en materia de aeronáutica civil que integradas armónicamente en el contexto de la política nacional y/o regional de desarrollo, orientan la conducción del sector y norman las acciones por seguir, las cuales se traducen en planes y programas de desarrollo sectorial. Variables: política fiscal, libertades del aire, políticas de propiedad sustancial y control efectivo, inmovilidad laboral, designación de empresas, etc.

Medio Ambiente: Esta claro que la protección del medio ambiente es un tema vital para la opinión pública mundial, este puede ser un elemento decisivo en el desarrollo del sector aeronáutico en la región, dada la importante participación de polución y ruidos generado por el sector aeronáutico. Variables: Niveles de emisión de ruidos y gases, características de la aeronaves, políticas de medio ambiente, etc.

Política Tarifaria: Si bien es cierto pudiera incluirse dentro de los temas de Mercado o Política Gubernamental, por lo delicado del asunto se sugiere trabajar como un punto independiente. Variables: tipo de sistema para fijación de tarifa, regulaciones, precio asiento milla, costos asiento milla, etc.

Capacitación: Se refiere a las deferentes actividades que adelantan los Estados a fin de garantizar la adecuada preparación del personal del entorno aeronáutico. Variables: Número de personal aeronáutico y su nivel de capacitación, oferta y demanda de capacitación, centros de instrucción, perspectivas de capacitación, etc.

Combustible: Se sugiere la inclusión del tema del combustible en vista de que es uno de los elementos de mayor incidencia en la estructura de costos de las aerolíneas, sobre todo a nivel regional. Variables: precio del combustible de aviación, galones vendidos, precio del barril de petróleo y desarrollo de combustibles alternos, entre otras.

Competitividad: Este tema agrupa la manera en que se interrelacionan los distintos oferentes del transporte aéreo dentro del contexto regional y mundial. Variables: otros modos de transporte, oferta de asientos, alianzas estratégicas, megatransportistas, entrada y salida de aerolíneas del mercado, libertades del aire, etc.

Infraestructura aeronáutica: Se refiere a la cantidad de edificaciones, instalaciones, equipos y servicios que existen en el ámbito aeronáutico a nivel regional. Se sugiere la inclusión de éste punto a fin de determinar la capacidad de transporte de pasajeros y carga en la región. Variables: Número de aeródromos, sistemas de navegación aérea y nuevas tecnologías, entre otras.

Seguridad de la aviación: Se sugiere la inclusión de este tema en vista de la relación estrecha que presenta con la demanda de servicios de transporte aéreo en relación a actos de terrorismo e interferencia ilícita, la cual puede disminuir drásticamente como reacción ante uno de estos eventos. Variables: facilitación, seguridad de la aviación, interferencia ilícita, normativa, etc.

Industria Aeronáutica: Se sugiere la inclusión del tema de los proveedores de aeronaves en vista del carácter oligopólico de los mismos, además de las empresas dedicadas a dar mantenimiento a las aeronaves. Variables: precio aeronaves, precio partes y repuestos, características tecnológicas de las aeronaves, talleres de mantenimiento, costos de mantenimiento, recurrencia, etc.

Costos del sector: La implementación de un sistema de integración regional del transporte aéreo, debe contemplar la relación costo–beneficio inherente a la actividad aerocomercial. Dicha relación costo–beneficio al establecer el nivel de ingresos y costos que genera cada ruta, permitirá una distribución efectiva de las rutas explotadas. En este sentido, es importante el estudio de los costos que inciden directamente en el sector ya que los costos de servir u operar en determinada ruta varían según ciertos elementos como el tipo de aeronave, tiempo de vuelo, frecuencia, entre otros. Variables: tarifa promedio, costo operacional por hora, etc.

Seguridad operacional: Uno de los aspectos más importantes a considerar son aquellos relacionados con las normas y restricciones en cuanto a la seguridad operacional. Variables: Normativa, derecho comparado, etc.

Aspectos económicos de la región: Se refiere a las variables macroeconómicas que inciden directamente e indirectamente en el desarrollo del sector aeronáutico y que, por lo tanto, se consideran claves al momento de evaluar las estrategias a seguir para el logro del objetivo común del crecimiento del tráfico aéreo en la región. Variables: Índice de Precios al Consumidor (IPC), Producto Interno Bruto (PIB), PIB per cápita, tipo de cambio, tasa de desempleo, nivel de ingreso, inversión extranjera, exportaciones, importaciones, bienes transables, tasa de interés, comercio de bienes y riesgo-país, entre otras.

Aspectos demográficos de la región: Se refiere a las variables demográficas que inciden en el desarrollo económico de la región, así como el crecimiento de la población y de sus capacidades humanas básicas que afectan directamente e indirectamente el crecimiento del tráfico aéreo en la región latinoamericana. Variables: Población, Índice de Desarrollo Humano (IDH), turismo receptivo, turismo emisor, etc.

APÉNDICE 2

