

TELEFONO: (51 1) 575-3664  
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*  
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743  
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 4127  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/69-NE/03  
10/10/05

**LXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Caracas, Venezuela, 8 al 10 de noviembre de 2005)

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Revisión del informe del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo  
(Cartagena de Indias, Colombia, 20 al 22 de setiembre de 2005)**

***Tarea No. 5 del Programa de Trabajo de la CLACSEC***

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. **Adjunto** a la presente se acompaña el Informe del Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo, llevado a cabo en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia, del 20 al 22 de setiembre de 2005). En dicho documento se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Comité Ejecutivo.

**Medidas propuestas al Comité Ejecutivo**

2. Se invita al Comité Ejecutivo a examinar el documento **adjunto**, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente.

**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**  
**(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**INFORME**

**Lugar y fecha**

1. El Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC, se llevó a cabo del 20 al 22 de setiembre de 2005, en el Salón Imperial del Hotel Las Américas, de la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia.

**Coordinación, Secretaría y participantes**

2. Actuó como Presidente del Coloquio el señor Eliezer Negri, Presidente de la CERNAI de Brasil y Presidente de la CLAC. La secretaría y organización estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC, y participaron en este evento 102 delegados representando a las autoridades aeronáuticas, entes reguladores y autoridades económicas, líneas aéreas y operadores de aeropuertos de 15 Estados miembros de la CLAC, 2 Estados observadores y 6 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como [Adjunto 1](#).

**Cuestión 1 del**  
**Orden del Día:      Sesión de apertura**

3. El discurso de orden estuvo a cargo del señor Eliezer Negri, Presidente de la CERNAI de Brasil y Presidente de la CLAC, y agradeció a las Autoridades Colombianas por la oportunidad de celebrar tan importante evento en ese país. El texto del discurso figura como [Adjunto 2](#) al presente informe. Especial atención mereció el mensaje enviado por el Presidente de Colombia, Sr. Álvaro Uribe Vélez. El texto del mensaje figura como [Adjunto 3](#). Finalmente, el señor Fernando Sanclemente, Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, dio la bienvenida a las delegaciones participantes e inauguró oficialmente la reunión. El texto de su discurso figura como [Adjunto 4](#) a este informe.

**Cuestión 2 del**  
**Orden del Día:      Información general del Coloquio**

3. El Secretario de la CLAC, Sr. Marco Ospina, a modo de introducción, puso en conocimiento de los participantes información general sobre el Coloquio, sus antecedentes y las tareas cumplidas desde el primer Coloquio celebrado en agosto de 2001, en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil.

**Cuestión 3 del**  
**Orden del Día:      Reuniones sectoriales**

4. Los diferentes actores de la comunidad aeronáutica internacional se reunieron por separado, de conformidad a los siguientes sectores: autoridades aeronáuticas / entes reguladores, líneas aéreas y operadores de aeropuertos. Estas reuniones fueron coordinadas por sus Representantes, para discutir sobre el avance alcanzado desde agosto de 2001, cuando se realizó el primer Coloquio, tomando en consideración la agenda prevista para el segundo Coloquio.

5. De igual manera, se intercambiaron puntos de vista para contribuir en el debate de los diferentes temas con criterio optimista e impulsar la coordinación y armonización sectorial, como

contribución a la implementación del “Sistema regional de integración del transporte aéreo”:

**Cuestión 4 del**  
**Orden del Día:**

**Charla introductoria**

6. La Charla introductoria estuvo a cargo del Sr. Mark Nicklas, Administrador de Acuerdos Aéreos de la Comisión Europea. Copia de su presentación se acompaña como [Adjunto 5](#).

**Cuestión 5 del**  
**Orden del Día:**

**Sistema regional de integración del transporte aéreo**

7. Dentro de este bloque, se realizaron cinco presentaciones agrupadas en cuatro grandes temas:

- Elementos de la integración / Liberalización del transporte aéreo / Libre flujo de pasajeros y mercancías.  
Expositores:
  - William Birkett, DGAC, Ecuador ([Adjunto 6](#))
  - Ernesto Gutiérrez, ACI/LAC ([Adjunto 7](#))
  - Alex de Gunten, AITAL ([Adjunto 8](#))Moderador:
  - Marco Ospina, CLAC
  
- Medio ambiente / Infraestructura.  
Expositores:
  - Fabio Scatolini, IAC, Brasil ([Adjunto 9](#))
  - Edgardo Gorga, AA2000, Argentina ([Adjunto 10](#))Moderador:
  - Valseni José Pereyra Braga, INFRAERO, Brasil
  
- Seguridad operacional / Seguridad de la aviación / Facilitación.  
Expositores:
  - Representante SRCVSO ([Adjunto 11](#))
  - Eduardo Chacín, IATA ([Adjunto 12](#))
  - Rogério Benevides Carvalho, DAC, Brasil ([Adjunto 13](#))Moderador:
  - Argimiro Ojeda, IACC, Cuba
  
- Políticas públicas / Derecho aeronáutico y aeroportuario.  
Expositores:
  - Juan Carlos Salazar, UAEAC, Colombia ([Adjunto 15](#))
  - Fabio Villegas, Avianca, Colombia ([Adjunto 15](#))
  - Eduardo Flores, ACI-LAC ([Adjunto 16](#))Moderador:
  - Ricardo García de Paredes, AAC, Panamá

**Cuestión 6 del**  
**Orden del Día:**

**Problemas comunes**

8. En este bloque se analizaron los principales problemas que enfrenta la región, respecto al precio del combustible/primas de seguros y regulaciones contrapuestas/acuerdos multisectoriales:

- Precio del combustible / Primas de seguros.  
Expositores:
  - Alex de Gunten, AITAL ([Adjunto 17](#))
  - Jorge Aram Chouldjian, Aeropuerto Carrasco, Uruguay ([Adjunto 18](#))
 Moderador:
  - Christian Gómez, DGAC, Chile
  
- Regulaciones contrapuestas / Acuerdos multisectoriales.  
Expositores:
  - Fernando Sanclemente, UAEAC, Colombia ([Adjunto 19](#))
  - Juan Pablo Picasso / Fernando Bravo, ORSNA, Argentina ([Adjunto 20A](#) / [Adjunto 20B](#))
 Moderador:
  - Luis Rodríguez, DGAC, República Dominicana

### Cuestión 7 del

### Orden del Día:      Tareas comunes

9. Dentro de este bloque, la Autoridad Aeronáutica de Colombia realizó una presentación sobre la concesión aeroportuaria de su país. Seguidamente, se llevaron a cabo presentaciones sobre las tareas comunes que deberán realizarse dentro de la región para la solución de problemas conjuntos:

- Presentación concesión aeroportuaria - Colombia  
Expositor:
  - Miguel Acosta, Colombia ([Adjunto 21](#))
  
- Sistema estadístico único / Manual regulatorio de gestión / Capacitación conjunta.  
Expositores:
  - Marco Ospina, CLAC ([Adjunto 22](#))
  - Alex de Gunten, VITAL ([Adjunto 23](#))
  - Luis Fernando Salinas, SUPTRANS, Bolivia ([Adjunto 24](#))
 Moderador:
  - Tomás Bittar, DINAC, Paraguay
  
- *Benchmarking* del sector / Simplificación de negocios / Integración comercial.  
Expositores:
  - Patricio Sepúlveda, IATA ([Adjunto 25](#))
  - Jorge Lukowski, AA2000, Argentina ([Adjunto 26](#))
 Moderador:
  - Tomás Paredes, AAC, Panamá
  
- Régimen tarifario (líneas aéreas, servicios e infraestructura aeroportuaria y navegación aérea).  
Expositores:
  - Diego Raúl Gonzáles, AA2000, Argentina ([Adjunto 27](#))
  - Freddy Charris, INAC, Venezuela ([Adjunto 28](#))
  - Pedro Heilbron, Copa, Panamá ([Adjunto 29](#))
 Moderador:

- Miguel Pineda, ASA, México

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

**Conclusiones**

10. Finalizadas las presentaciones, el Presidente sometió a consideración las siguientes conclusiones generales:

- El Coloquio observó la necesidad e importancia de caminar hacia el objetivo principal de establecer el Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo, con la activa participación de todos los actores del transporte aéreo, para lo cual deberá establecerse, de manera urgente, los Comités de Competitividad de cada país y establecer un cronograma de actividades para el trabajo de dichos Comités y el monitoreo por parte de la Secretaría de la CLAC.
- Se destacó que el trabajo conjunto debe hacer frente a los temas relacionados a la facilitación, seguridad, precio del combustible, primas de seguros, regulaciones contrapuestas, acuerdos multisectoriales, sistema estadístico integrado, marco regulatorio de gestión, capacitación, *benchmarking* del sector, simplificación de negocios, integración comercial, régimen tarifario, entre otros.
- Especial atención se apreció en la necesidad de generar un nuevo marco regulatorio que considere el nuevo escenario de gestión aeroportuaria.
- Para cumplir con todo lo señalado anteriormente, se consideró conveniente que la CLAC continúe liderando este proceso con la formación de grupos de trabajo, en donde participen todos los actores, tanto a nivel nacional como regional.
- Es necesario que, al interior de los Estados, a través de los Comités de Competitividad, se comience a trabajar con la urgencia que el caso amerita, incorporando a las demás áreas que tienen relación con el sector, como es el caso de los Ministerios que manejan los aspectos económicos, de medio ambiente y de combustibles.

11. Posteriormente, cada Moderador trabajó en la elaboración de las conclusiones específicas, las mismas que se detallan a continuación:

- En relación con el tema de medio ambiente, se consideró que no era conveniente la creación o incremento de tasas para aeronaves clasificadas como capítulo 3 por el Anexo 16, Volumen 1, conforme lo previsto en el documento “*Balanced Approach*” del CAEP/OACI; asimismo, se consideró necesario que los países miembros de la CLAC coordinen acciones junto al Consejo de la OACI, con miras a garantizar que países en desarrollo sigan exentos de tasas de emisiones.
- Los países, a través de sus autoridades, deben intensificar o perfeccionar la Planificación del uso del terreno mediante planes reguladores que involucren a autoridades nacionales, locales, operadores de aeropuertos y aerolíneas a fin de generar condiciones de desarrollo sostenible para los aeropuertos y la industria aeronáutica. Los operadores aeroportuarios deben desarrollar Sistemas de Gestión Ambiental para eficientizar la planificación y el manejo de riesgos en los aeropuertos; deben internalizarse los costos ambientales en la cadena de actividades que constituye el transporte aéreo asegurando los recursos y el financiamiento de

las acciones orientando a mejorar la performance ambiental de las empresas o la mitigación de impactos.

- En relación con la seguridad operacional, quedó demostrada la importancia que ha tenido la integración de 11 países latinoamericanos en un Programa de Seguridad Operacional, que a la fecha presenta avances significativos en la preparación del personal calificado como inspectores, así como reglamentos en las actividades de aeronavegabilidad, de operaciones y de licencias al personal. Todo lo cual permitirá la posibilidad de sumar más países y a la industria, posibilitando que nuestra región pueda ejecutar sus auditorías en la seguridad operacional y además de otorgar certificaciones.
- Respecto al tema de seguridad de la aviación, aspecto tan importante para la aviación civil, la región ha realizado sus mejores esfuerzos a través de las Oficinas Regionales de la OACI y la CLAC, con el objetivo de conseguir una alta y eficiente capacitación de todo el personal involucrado en la seguridad de la aviación civil. Se debe destacar la posición de la OACI para mantener una política adecuada y actualizada sobre la base de las amenazas sobre la navegación aérea internacional, así como el esfuerzo y dedicación de todos los Estados en beneficio de esta empresa.
- En relación con las políticas públicas, se vio la necesidad de integración para encontrar nichos de crecimiento y desarrollo de la industria del transporte aéreo latinoamericano, de buscar opciones de carácter regulatorio que permitan a la industria mayor competitividad, de integración regional para lograr economías de escala que permitan reducir los altos costos de las líneas aéreas, de flexibilización en el manejo de flotas y tripulaciones, y de regulaciones regionales para la protección de la competencia en la industria. En ese sentido, se propuso la realización de un estudio comparado para la unificación de las instituciones de derecho aeronáutico.
- El Coloquio reconoció que la industria de transporte aéreo es un negocio sano y en crecimiento sostenido, que el precio de combustible en la estructura de costos de una aerolínea, dependiendo en el Estado en que opera, representa entre un 20% y un 33% del total de la operación de las aeronaves, lo que desemboca en un alto costo de esta materia prima para las líneas aéreas. En ese sentido, se instó a las autoridades de aviación civil para interceder ante las autoridades gubernamentales para que estudien la estructura impositiva que afecta al combustible de aviación ayudando con esto al desarrollo del transporte aéreo regional.
- IATA y AITAL sugirieron aplicar una moratoria en la carga impositiva que afecta al combustible de aviación, con miras de hacer una propuesta que propenda a disminuir los impuestos específicos; e instaron a la CLAC a que sea el organismo que interceda ante las autoridades aeronáuticas y gubernamentales con la finalidad de dar una solución a la carga impositiva al combustible de aviación. Para tal efecto, consideraron necesario la creación de un Grupo de Tarea compuesto por CLAC, IATA, AITAL y ACI/LAC, con la finalidad de buscar soluciones en orden a reducir los impuestos del combustible y que el Plan de Acción sea propuesto a las autoridades aeronáuticas y gubernamentales.
- Respecto a la competitividad de la industria aérea, se consideró necesario

desarrollar una política pública que incluya aspectos tales como los acuerdos multisectoriales, convenios de competitividad, compromisos entre el sector privado y público, en temas como tarifas, medio ambiente, productividad del sector aeronáutico, etc., y creación de organismos que consignen todas las estrategias para desarrollar e incentivar el transporte aéreo, relacionadas a la atención al usuario, deberes y derechos de los usuarios, niveles de política de acceso al mercado de transportes para los operadores aéreos nacionales, entre otros.

- Para la solución de conflictos en la regulación aeroportuaria, se debería crear un organismo al interior de los Estados que coordine la aplicación de políticas regulatorias en la concesión aeroportuaria, relacionadas a la administración, planes y programas de infraestructura aeroportuaria, legislación (con facultad para imponer obligaciones a los distintos actores del sistema) y arbitraje de controversias.
- La información estadística es un elemento importante para el desarrollo del transporte aéreo y permite la planificación apropiada del mismo. Todos los actores deben tomar conciencia de desarrollar un solo sistema integrado para el beneficio de todos.
- Instar a la creación de un Manual regulatorio armonizado, a través del cual, todos los actores puedan regirse de manera simple y objetiva.
- En cuanto a la capacitación conjunta, se consideró necesario armonizar los paquetes de instrucción a nivel regional, considerando los diferentes centros de instrucción, tanto de autoridades aeronáuticas, líneas aéreas y operadores aeroportuarios.
- Se reconoció el “*Benchmarking*” como una herramienta para solucionar problemas en el sector. Para tal efecto, se consideró necesario acordar los conceptos, criterios y variables a medir y analizar, para asegurar un valor agregado a la información y su utilidad a los diferentes componentes del sector.
- Se requiere un acuerdo conceptual y metodológico para difundir y medir las diferentes variables que inciden en el régimen tarifario, estableciendo estándares uniformes y confiables. Para este efecto, se sugirió evaluar la posibilidad de crear un grupo de trabajo, con la participación de todos los actores.

**Cuestión 9 del**  
**Orden del Día:**

**Otros asuntos**

12. El Representante de Venezuela ofreció su país como sede para llevarse a cabo el Tercer Coloquio Regional del Transporte Aéreo.

**Sesión de clausura**

13. Para finalizar, el señor Eliezer Negri, Presidente del Coloquio, agradeció a todos los actores y participantes, por la altura como se desarrollaron los debates y por haber aceptado la iniciativa de trabajar con criterio optimista e impulsar la coordinación y armonización sectorial, como contribución a la implementación del Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo. Finalmente, auguró un feliz retorno a los participantes, y de esta manera declaró clausurado el “Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC”.

SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO  
“CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC  
(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

**ARGENTINA**

Juan Carlos Delgado  
Director de Habilitaciones Aeronáuticas  
CRA Comando de Regiones Aéreas  
Edificio Cóndor, Pedro Zanni 250  
Piso 4, Oficina 1405  
Buenos Aires

T: (54 11) 4317-6010 / 4317-6023  
F: (54 11) 4517-6029 / 4317 6129  
[voltiodelgado@hotmail.ar](mailto:voltiodelgado@hotmail.ar)  
[voltio0001@yahoo.com.br](mailto:voltio0001@yahoo.com.br)

Jorge Lukowski  
Gerente de Relaciones Institucionales  
AA2000 - Aeropuertos Argentina 2000  
Honduras 5663, Piso 1  
C1414 Buenos Aires

T: (5411) 4852 6249  
F: (5411) 4852 6626  
[jlukowski@aa2000.com.ar](mailto:jlukowski@aa2000.com.ar)  
[jlukowski@aci-lac.aero](mailto:jlukowski@aci-lac.aero)

Edgardo Gorga  
Gerente de Medio Ambiente  
AA2000 - Aeropuertos Argentina 2000  
Honduras 5663, Piso 1  
C1414 Buenos Aires

T: (5411) 4852-6740  
[egorga@aa2000.com.ar](mailto:egorga@aa2000.com.ar)

Diego Raúl González  
Gerente Asuntos Legales  
AA2000 - Aeropuertos Argentina 2000  
Honduras 5663, Piso 1  
C1414 Buenos Aires

T:.(5411) 4852 6901  
F: (5411) 4852 6582  
[dgonzalez@aa2000.com.ar](mailto:dgonzalez@aa2000.com.ar)

Juan de Dios Cincunegui  
Director de Negocios Internacionales  
AA2000 - Aeropuertos Argentina 2000  
Honduras 5663, Piso 1  
C1414 Buenos Aires

T: (5411) 4852-6967  
F: (5411) 4852 6952  
[jcuncunegui@aa2000.com.ar](mailto:jcuncunegui@aa2000.com.ar)

Carolina Dalbo  
Jefa de Relaciones Institucionales  
AA2000 - Aeropuertos Argentina 2000  
Honduras 5663, Piso 1  
C1414 Buenos Aires

T:.(5411) 4852 5963  
Fax (5411) 4852 5963  
[cdalbo@aa2000.com.ar](mailto:cdalbo@aa2000.com.ar)

Juan Pablo Picasso  
Jefe Departamento Análisis Económico ORSNA  
Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos  
Av. Corrientes 447, Buenos Aires

T:.(5411) 4327 1199  
F: (5411) 4327 1199  
[jpicasso@orsna.gov.ar](mailto:jpicasso@orsna.gov.ar)



Fernando Martín Bravo  
Jefe Departamento Servicio Jurídico ORSNA  
Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos  
Av. Corrientes 447, Buenos Aires

T: (5411) 4327 1199  
F: (5411) 4327 1199  
[fbravo@orsna.gov.ar](mailto:fbravo@orsna.gov.ar)

## BOLIVIA

Luis Fernando Salinas  
Superintendente de Transporte  
Calacoto Calle 21 Nro. 17,  
esquina José Aguirre Acha  
Casilla Postal 5976  
La Paz

T: (5912) 2792 333  
F: (5912) 278 5288 / 5255  
[lsalinas@suptrans.gov.bo](mailto:lsalinas@suptrans.gov.bo)

Patricia Villanueva Pereira  
Abogada, Dirección Jurídica  
Superintendencia de Transportes  
Calacoto Calle 21 Nro. 17, esquina José Aguirre Acha  
Casilla Postal 5976  
La Paz

T: (5912) 279 2333  
F: (5912) 277 2313  
[pvillanueva@suptrans.gov.bo](mailto:pvillanueva@suptrans.gov.bo)

Luis Fernando Llanos Pereira  
Director Regulación  
Superintendencia de Transportes  
Calacoto Calle 21 Nro. 17, esquina José Aguirre Acha  
Casilla Postal 5976, La Paz

T: (5912) 277 2290  
F: (5912) 277 2313  
[fllanos@suptrans.gov.bo](mailto:fllanos@suptrans.gov.bo)

## BRASIL

Eliezer Negri  
Presidente CERNAI  
Comissao de Estudo Relativo a Navegacao Aérea Internacional  
Av. Marechal Camara 233 – 12º andar – Rio de Janeiro

T: (5521) 2139-9683  
F: (5521) 2139-9678  
[presidente@cernai.gov.br](mailto:presidente@cernai.gov.br)

Luiz Guilherme S. de Medeiros  
Jefe de División CERNAI  
Comissao de Estudo Relativo a Navegacao Aérea Internacional  
Av. Marechal Camara 233 – 12º andar – Rio de Janeiro

T: (5521) 2139-9681  
F: (5521) 2139-9678  
[medeiros@cernai.gov.br](mailto:medeiros@cernai.gov.br)

Guttemberg Rodrigues Pereira  
Assessor Jurídico CERNAI  
Comissao de Estudo Relativo a Navegacao Aérea Internacional  
Av. Marechal Camara 233 – 12º andar – Rio de Janeiro

T: (5521) 2139-9676  
F: (5521) 2139-9678  
[cernai@cernai.gov.br](mailto:cernai@cernai.gov.br)

María Regina Oliveira de Queiroz  
Assessora CERNAI  
Comissao de Estudo Relativo a Navegacao Aérea Internacional  
Av. Marechal Camara 233 – 12º andar – Rio de Janeiro

T: (5521) 2139-9676  
F: (5521) 2139-9678  
[reginaqueiroz@cernai.gov.br](mailto:reginaqueiroz@cernai.gov.br)  
[mreginaqueiroz@terra.com.br](mailto:mreginaqueiroz@terra.com.br)

Rogelio Benevides Carvalho  
Jefe División FAL/AVSEC  
DAC - Departamento de Aviación Civil  
Rua Santa Luzia 651 s/512, 5 Andar Castelo  
Rio de Janeiro CEP 20030-040

T: (55 21) 3814 6720 / 6750  
F: (55 21) 3814 6902  
[rogeriobenevides@aol.com](mailto:rogeriobenevides@aol.com)

Fabio Scatolini  
Físico Auxiliar Técnico  
Instituto de Aviación Civil  
Av. Alm. Silvio de Noronha 369, 20021-010  
Rio de Janeiro

T: (55 21) 2210 1393 Ext. 155  
F: (55 21) 2220 5727  
[scatolin@unysis.com.br](mailto:scatolin@unysis.com.br)

Carlos Rogerio Reis Prata  
DAC - Departamento de Aviación Civil  
DAC/2SA4/CHEFE  
Rua Santa Luzia 651, Sala 404  
Rio de Janeiro

T: (55 21) 3814 6827  
F: (55 21) 3814 6827  
[multas@dac.gov.br](mailto:multas@dac.gov.br)

Alvaro Bittencourt  
Asesor  
DAC - Departamento de Aviación Civil  
Rua Santa Luzia 651, Sala 404  
Rio de Janeiro

T: (5521) 3814 6708  
F: (5521) 2126 9023  
[alvarobita@dac.gov.br](mailto:alvarobita@dac.gov.br)

Sergio Kuczynski  
Gerente de Desenvolvimento de Mercado  
EMBRAER  
Av. Brigadeiro Faria Lima 2170 – 12227-901  
São Jose dos Campos – Sao Paulo

T: (5512) 3927 2349  
F: (5512) 3927 8444  
[kuczynski@embraer.com.br](mailto:kuczynski@embraer.com.br)

Sergio Joao Galhardo Junior  
Gerente General  
Ocean Air  
Av. Almirante Barroso Nro. 52, 34 Andar,  
Rio de Janeiro

T: (5521) 2544 4044  
[planejamento@oceanair.com.br](mailto:planejamento@oceanair.com.br)

Orlando José Ferreira Neto  
EMBRAER S.A.  
Av. Brigadeiro Faria Lima 2170 – 12227-901  
São Jose dos Campos – Sao Paulo

T: (5512) 3927 3059  
F: (5512) 3927 3099  
[orlando@embraer.com.br](mailto:orlando@embraer.com.br)

Valseni José Pereyra Braga  
Superintendente de Gestión Operacional INFRAERO  
Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária  
SCS Quadra 4 - N° 58, Bloco A  
Edificio INFRAERO  
CEP 70304-902 Brasilia

T: (55 61) 312 3240  
F: (55 61) 312 3390 / 3306  
[valseni@infraero.gov.br](mailto:valseni@infraero.gov.br)

Luiz Fernando Alves de Medeiros  
Gerente Asuntos Gubernamentales VARIG  
Av. Almirante Silvio de Noronha 365 C, 407 Rio de Janeiro

T: (5521) 3814 5590  
F: (5521) 3814 5103  
[Luiz.medeiros@varig.com](mailto:Luiz.medeiros@varig.com)

**CHILE**

Christian Gómez  
Director de Planificación y Coordinación  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago

T: (562) 4392000  
F: (562) 4390562  
[dir.planificacion@dgac.cl](mailto:dir.planificacion@dgac.cl)

Luis A. Rossi  
Jefe Oficina Aviación Internacional  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago

T: (562) 4392442  
F: (562) 4390532 / 4392143  
[rossi@dgac.cl](mailto:rossi@dgac.cl)

**COLOMBIA**

Fernando Sanclemente  
Director General UAEAC  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Int. Eldorado, Piso 4  
Apartado Aéreo 12307, Bogotá

T: (571) 4139894 / 4139276  
F: (571) 4138586  
[fernando.sanclemente@aerocivil.gov.co](mailto:fernando.sanclemente@aerocivil.gov.co)

Juan Carlos Salazar  
Jefe Oficina de Transporte Aéreo UAEAC  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional Eldorado, Of. 403  
Santa Fe de Bogotá

T: (57 1) 413 9938  
F: (57 1) 266 3779  
[jsalazar@aerocivil.gov.co](mailto:jsalazar@aerocivil.gov.co)

Claudia Esguerra  
Jefe Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional Eldorado, Of. 403  
Santa Fe de Bogotá

T: (571) 413-9598  
F: (571) 266-3779  
[cesguerr@aerocivil.gov.co](mailto:cesguerr@aerocivil.gov.co)

Miguel Acosta  
Asesor General de los Procesos de Concesiones  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional Eldorado, Of. 403  
Santa Fe de Bogotá

T: (571) 413-9598  
F: (571) 266-3779  
[macosta@aerocivil.gov.co](mailto:macosta@aerocivil.gov.co)

María Carolina Ospina  
Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil  
Aeropuerto Internacional Eldorado, Of. 403  
Carrera 4 Nro. 67 – 23 Apto. 501, Bogotá  
Santa Fe de Bogotá

T: (571) 266-3054  
F: (571) 2663779  
[cospina@aerocivil.gov.co](mailto:cospina@aerocivil.gov.co)

Melba Castañeda  
Delegada / Coordinadora  
Ministerio de Transportes  
Av. Eldorado Can

T: (571) 324 0800 Ext. 1429  
F: (571) 324 0800 Ext. 1415  
[mcastaneda@mintransporte.gov.co](mailto:mcastaneda@mintransporte.gov.co)

Fabio Villegas  
COO Avianca  
Av. Calle 26 Nro. 9230, Piso 5, Bogotá

T: (571) 4578662  
F: (571) 4139809  
[mnanranjo@avianca.com](mailto:mnanranjo@avianca.com)

Susana Mantilla  
Directora Asuntos Aeronáuticos AVIANCA  
Av. Calle 26 Nro. 92-30

T: (571) 4578662 Ext. 6725  
F: (571) 4147523  
[smantilla@avianca.com](mailto:smantilla@avianca.com)

Héctor Hernán Ríos Ospina  
Vicepresidente Asuntos Gubernamentales Aerorepública  
Aeropuerto Eldorado, Entrada 1, Terminal Simón Bolívar

T: (571) 413 9670  
F: (571) 414 7949  
[vpag@aero.com.co](mailto:vpag@aero.com.co)

Alejandra Forero  
Apoderada General TAMPA CARGO S. A.  
Av. Eldorado No. 116 – 87, Terminal Internacional de Carga  
Aeropuerto Eldorado, Bogotá

T: (57 1) 439 7900  
F: (571) 439 7908  
[aforero@tampacargo.com.co](mailto:aforero@tampacargo.com.co)

Claudia Velásquez  
Asistente de la Presidencia ATAC  
Asociación Transportadores Aéreos Colombianos  
Carrera 11 A No. 94ª-31 Of. 201, Bogotá,

T: (571) 621-3018  
F: (571) 621-3003  
[cvelasquez@atac.aero](mailto:cvelasquez@atac.aero)

Pamela Bermúdez Montoya  
Directora Ejecutiva ALAICO  
Asociación de Líneas Aéreas Colombianas  
Calle 81 Nro. 1168, Oficina 306, Bogotá

T: (571) 618 0240  
F: (571) 618 0613  
[pbermudez@alaico.org](mailto:pbermudez@alaico.org)

María Eugenia Rey  
Gerente General  
Airplus Comet / Aerolíneas Argentinas  
Calle 76 Nro. 1117, Piso 5

T: (571) 321 2036  
F: (571) 321 1648  
[Me-rey@argsacol.com](mailto:Me-rey@argsacol.com)

Jaime Góngora Esguerra  
Asesor Jurídico ALAICO  
Asociación de Líneas Aéreas Colombianas  
Carrera 8 Nro. 1549, Piso 5, Bogotá

T: (571) 282 0058  
F: (571) 283 4697  
[dpardot@andinet.com](mailto:dpardot@andinet.com)

Juan Esteban Vásquez  
Administration Manager  
ACSA Aeropuerto del Caribe S.A  
Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, 4° Piso  
Barranquilla - Atlántico

T: 57 (5) 3348078 / 3348128  
F: 57 (5) 3348099  
[jvasquez@baq.aero](mailto:jvasquez@baq.aero)

María Claudia Gedeón Cueter  
Gerente Financiero y Comercial  
SACSA Sociedad Aeroportuaria de la Costa  
Aeropuerto Rafael Núñez, 3° Piso  
P.O. BOX 40143, Crespo, Cartagena

T: (595) 666 2073  
F: (595) 656 2921  
[mcgedeon@sacsa.com.co](mailto:mcgedeon@sacsa.com.co)

Jaime López García  
Gerente General para Colombia  
AENA Internacional  
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez Cartagena  
Arturo Soria 109, 28043 Madrid, España

T: (91) 3212950  
[jplopèz@aena.es](mailto:jplopèz@aena.es)

Efraín Pachón  
Periodista  
Universidad Javeriana  
Calle 62 nro. 7-33, Bogotá

T: (571) 2498646  
F: (571) 6185893  
[Efraín\\_pachon@yahoo.com](mailto:Efraín_pachon@yahoo.com)

## COSTA RICA

Ernesto Gutiérrez Sandi  
Director de Transporte Aéreo  
Grupo TACA  
Apartado Aéreo 1531 - 1000

T: (506) 231 6064  
F: (506) 242 1255  
[egutierrezs@taca.com](mailto:egutierrezs@taca.com)

## CUBA

Argimiro Ojeda Vives  
Vicepresidente IACC  
Instituto de Aeronáutica Civil  
Calle 23 N° 64, Vedado, Ciudad Habana

T: (537) 551 145  
F: (537) 334 450  
[vp@iacc.avianet.cu](mailto:vp@iacc.avianet.cu)

Luis Ibáñez Cruz  
Vicepresidente CACSA  
Corporación de la Aviación Cubana  
Calle 23 y P, La Habana

T: (537) 551969  
F: (537) 551969  
[vpibanez@cacsavavianet.cu](mailto:vpibanez@cacsavavianet.cu)

Sidelsy Suárez Sánchez  
Director ECASA  
Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos  
Aeropuerto Internacional "Juan Gualberto Gómez"  
Varadero, Matanzas

T: (537) 253612 / 247015  
F: (537) 253612  
[sidelsy@vra.ecasavavianet.cu](mailto:sidelsy@vra.ecasavavianet.cu)

Wilians Naranjo Batista:  
Director ECASA  
Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos  
Aeropuerto "Carlos Manuel Céspedes"  
Bayamo

T (537) 427514  
F: (537) 427506  
[Jorge@ecasavavianet.cu](mailto:Jorge@ecasavavianet.cu)

José Osvaldo Sandoval Morera  
Especialista principal  
Cubana de Aviación  
Calle 11, Nro 115-A, Vedado, La Habana

T: (537) 2664744  
[Osvaldo.sandoval@ope.cubana.avianet.cu](mailto:Osvaldo.sandoval@ope.cubana.avianet.cu)

## ECUADOR

William Birkett Mórtoła  
Director General  
Dirección General de Aviación Civil DGAC  
Buenos Aires 153 y Av. 10 de Agosto  
Quito

T: (5932)2223179 / 2521600 / 2521226  
F: (593 2) 2563995  
[director@dgac.gov.ec](mailto:director@dgac.gov.ec)  
[susycaf@dgac.gov.ec](mailto:susycaf@dgac.gov.ec)

Estela Arellano  
Jefe División Transporte Aéreo  
Dirección General de Aviación Civil DGAC

T: (593 2) 290 1224 / 2552987  
F: (593 2) 290 1224  
[jefe\\_transporte@dgac.gov.ec](mailto:jefe_transporte@dgac.gov.ec)

Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto  
P.O. Box 17:01-2077, Quito

Sandra Reyes Cordero  
Asistente de Asesoría de Política Aeronáutica  
DGAC - Dirección General de Aviación Civil  
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito

T: (593 2) 2552687  
F: (593 2) 2563995  
[src85@hotmail.com](mailto:src85@hotmail.com)  
[sandra\\_reyes@dgac.gov.ec](mailto:sandra_reyes@dgac.gov.ec)

Yves Gautier  
Gerente Operaciones  
Quiport Corporación Quiport S.A.  
ADC&HAS Management Ecuador S.A.  
Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre  
Av. Amazonas y Av. de la Prensa, Piso 3, Quito

T: (5932) 294 4901  
F: (5932) 294 4906  
[yves.gautier@quiport.com](mailto:yves.gautier@quiport.com)

Juan Francisco Ospina Loza  
TAGSA Terminal Aeroportuaria Guayaquil  
Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar"  
Av. De las Américas, Guayaquil

T: (54 11) 48526549  
F: (54 11) 48526626  
[jospina@aa2000.com.ar](mailto:jospina@aa2000.com.ar)

## GUATEMALA

Jorge Solares  
Gerente General  
AVIATECA / Grupo TACA  
Av. Hincapié 12-22, Zona 13, Guatemala

T: (502) 2279 5600  
F: (502) 2334 7846  
[jsolares@taca.com](mailto:jsolares@taca.com)

## MÉXICO

Enrique Acasuso Ortiz  
Gerente Mejora Continua  
ASA Aeropuertos y Servicios Auxiliares  
Av. 602 Nro. 161, Colonia San Juan de Aragón  
CP 15620 México

T: (52 55) 51331000 Ext 2945  
[eacasuso@asa.gob.mx](mailto:eacasuso@asa.gob.mx)

Miguel Pineda Rodríguez  
Asistente Ejecutivo Técnico  
ASA Aeropuertos y Servicios Auxiliares

[Miguel.pineda@asa.gob.mx](mailto:Miguel.pineda@asa.gob.mx)

José Luis Romero Sánchez  
Jefe de Compras de Combustible  
Mexicana de Aviación  
Xola 535, 29° Piso  
Colonia del Valle, México

T: (52 55) 54483231 / 54483279  
F: (52 55) 55367286 / 54481036  
[jose.martinez@mexicana.com.mx](mailto:jose.martinez@mexicana.com.mx)  
[joselrs@mexicana.com.mx](mailto:joselrs@mexicana.com.mx)

Juan de Jesús Calderón Merino  
Gerente Centro de Control Operativo  
Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.  
Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México  
Oficina Nro. 32 del Mezanine, Ciudad de México

T: (5255) 55713980  
F: (5255) 55716962  
[jcalderon@aicm.com.mx](mailto:jcalderon@aicm.com.mx)  
[www.aicm.com.mx](http://www.aicm.com.mx)

## PANAMÁ

Tomás Paredes  
Director General de Aviación Civil  
AAC Autoridad Aeronáutica de Panamá  
Apartado 7501, Panamá 5

T: (507) 315 0210 / 3150213  
F: (507) 315 0214  
[tparedes@aeronautica.gob.pa](mailto:tparedes@aeronautica.gob.pa)

Ricardo García de Paredes  
Asesor legal para asuntos internacionales y  
políticos aeronáuticos  
AAC Autoridad de Aeronáutica Civil  
Apartado 7615, Panamá 5

T: (507) 315 0210 / 9212  
F: (507) 315 0214  
[rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa](mailto:rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa)

Pedro Heilbron  
Presidente Ejecutivo COPA Airlines  
- Compañía Panameña de Aviación S.A.  
Av. Justo Arosemena y Calle 39  
Apartado 1572, Zona 1, Panamá

T: (507) 2272522 / 2274551  
F: (507) 2271952  
[pheilbron@copaair.com](mailto:pheilbron@copaair.com)

Moisés Véliz  
Vicepresidente Relaciones con Gobiernos  
Compañía Panameña de Aviación S.A.  
1572, Zona 1, Panamá

T: (507) 207 6173  
F: (507) 207 6179  
[mveliz@copaair.com](mailto:mveliz@copaair.com)

## PARAGUAY

Tomás Bittar Navarro  
Presidente  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil DINAC  
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre, Asunción

T: (59521) 203 615 / 204887  
F: (59521) 203 406  
[presiden@dinac.gov.py](mailto:presiden@dinac.gov.py)

Jesús César Ríos Raballo  
Subdirector de Transporte Aéreo  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil DINAC  
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre, Asunción

T: (595 21) 213 365  
F: (595 21) 213 365  
[staai@dinac.gov.py](mailto:staai@dinac.gov.py)

Nelson Mendoza  
Administrador Aeropuerto Silvio Pettirosi  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil DINAC -

T: (595 21) 645600  
F: (595 21) 645600  
[aeropuerto@dinac.gov.py](mailto:aeropuerto@dinac.gov.py)

## REPÚBLICA DOMINICANA

Luis P. Rodríguez Ariza  
Sub-Director General de Aeronáutica Civil  
Miembro Junta de Aeronáutica Civil  
Av. México, Esq. 30 de Marzo, Santo Domingo

T: (1 809) 2217909 ext. 466, 244 y 467  
F: (1 809) 687 6616  
[lrodriguezariza@hotmail.ec](mailto:lrodriguezariza@hotmail.ec)

Carlos A. Veras  
Secretario de la Junta de Aeronáutica Civil  
Av. México, Esq. 30 de Marzo, Santo Domingo

T: (1 809) 221 7909 ext. 237  
F: (1 809) 689 9145  
[junta\\_aeronautica@dgac.gov.do](mailto:junta_aeronautica@dgac.gov.do)

Víctor Manuel Minaya  
Subdelegado  
Departamento Aeroportuario  
Aeropuerto Internacional Las Américas

T: (1809) 549 1253  
F: (1809) 542 1251  
[victormlminaya@hotmail.com](mailto:victormlminaya@hotmail.com)

## URUGUAY

Jorge Aram Chouldjian  
Director Aeropuerto Internacional de Carrasco  
Con. Carrasco 5519, CP 12100  
Canelones, Montevideo

T: (598 2) 604 0348 / 6040329 / 6042303  
F: (598 2) 6040222 / 6042703  
[achouldjian@aic.com.uy](mailto:achouldjian@aic.com.uy)

## VENEZUELA

Fabio Franco  
Jefe Coordinación Derecho Aeronáutico  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa  
Torre Británica, Piso 4, Oficina 4D, Caracas

T: (58 212) 277 4429  
F: (58212) 2675031  
[f.franco@inac.gov.ve](mailto:f.franco@inac.gov.ve)

Yuly Corrales  
Abogada  
Coordinación Procedimientos Administrativos  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa  
Torre Británica, Piso 4, Oficina 4D, Caracas

T: (58 212) 277 4428  
F: (58212) 277 4412  
[y.corrales@inac.gov.ve](mailto:y.corrales@inac.gov.ve)

Mileidys Luna Meneses  
Abogada  
Coordinación Procedimientos Administrativos  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa  
Torre Británica, Piso 4, Oficina 4D, Caracas

T: (58 212) 2774428  
F: (58212) 2774857  
[MyIm81@yahoo.es](mailto:MyIm81@yahoo.es)  
[m.luna@inac.gov.ve](mailto:m.luna@inac.gov.ve)

María Angela Guerrieri  
Abogado  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur,  
Torre Británica Piso 5  
TA Chacao, Zona Postal 1060 Caracas

T: (58 212) 277 4428 / 29  
F: (58212) 277 4412  
[m.guerrieri@inac.gov.ve](mailto:m.guerrieri@inac.gov.ve)  
[mariguerri@hotmail.com](mailto:mariguerri@hotmail.com)

Freddy Charris T:  
Gerente de Estadísticas y Asuntos  
Económicos del Transporte Aéreo  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica Piso 5  
TA Chacao, Zona Postal 1060 Caracas

(58 212) 2774539  
F: (58212) 2636159  
[f.charris@inac.gov.ve](mailto:f.charris@inac.gov.ve)

Carmen M. Lanza Gómez  
Jefe Coordinación OPS Intl. Transporte Aéreo  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa  
Torre Británica, Piso 4, Oficina 4D, Caracas

T: (58 212) 277 4537  
F: (58212) 263 6159  
[c.lanza@inac.gov.ve](mailto:c.lanza@inac.gov.ve)



Norma Estybaliz Blanco Mejía  
Economista  
Gerencia Estadística Transporte Aéreo  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa  
Torre Británica, Piso 4, Oficina 4D, Caracas

T: (58 212) 277 4542  
F: (58212) 263 6159  
[estybalzb@hotmail.com](mailto:estybalzb@hotmail.com)

Ana María Román Zapata  
Analista Operaciones Internacionales  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Torre Británica, Piso 5, Altamira Sur; Caracas

T: (58 212) 2774538  
F: (58212) 2636159  
[a.roman@inac.gov.ve](mailto:a.roman@inac.gov.ve)  
[anamariarz@hotmail.com](mailto:anamariarz@hotmail.com)

Freddy Bolboa  
Abogado  
Oficina Relaciones con la Aviación Civil  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa  
Torre Británica, Piso 4, Oficina 4D

T: (58 212) 277 4437  
F: (58212) 277 4438  
[f.bolboa@inac.gov.ve](mailto:f.bolboa@inac.gov.ve)

Jessica López  
Analista Aeronáutico  
Oficina Relaciones con la Aviación Civil  
Instituto Nacional de Aviación Civil INAC  
Urb. Altamira Sur, Av. José Félix Sosa  
Torre Británica, Piso 4, Oficina 4D

T: (58 212) 277 4437  
F: (58212) 277 4438  
[j.lopez@inac.gov.ve](mailto:j.lopez@inac.gov.ve)

Briseida Suárez  
Jefe División  
Dirección de Planificación Estratégica de Transporte  
Ministerio de Infraestructura  
Edificio Pequiven, Piso 11,

T: (58 212) 277 4437  
F: (58212) 277 4438  
[bsuarez@infraestructura.gov.ve](mailto:bsuarez@infraestructura.gov.ve)

Mirian Ball  
Ingeniero Civil  
Ministerio de Infraestructura MINFRA  
Av. Francisco de Miranda,  
Torre Pequiven, Piso 11, Caracas

T: (58 212) 201 5976  
F: (58212) 201 5970  
[mball@infraestructura.gov.ve](mailto:mball@infraestructura.gov.ve)

## **ESTADOS OBSERVADORES**

### **ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA**

Mayte Ashby  
Senior Representative International Area  
Office for Latin America and the Caribbean  
FAA Federal Aviation Administration  
8600 NW 36 Street - Suite 501  
Miami FL. 33166, USA

T: (1 305) 716 3300 Ext. 12  
F: (1 305) 716 3309  
[mayte.ashby@faa.gov](mailto:mayte.ashby@faa.gov)

## **TRINIDAD Y TABAGO**

Louis J. Frederick  
Deputy General Manager Planning Director  
Airports Authority of Trinidad & Tobago  
Caron' North Bank Road, Diarco

T: (868) 669 8196  
F: (868) 669 3410  
[louisj@tntairports.com](mailto:louisj@tntairports.com)

Franklyn D. Greaves  
Member of Board of AA. TT.  
Airports Authority of Trinidad & Tobago

T: (868) 642 2733

## **ORGANIZACIONES INTERNACIONALES**

### **CAF – Corporación Andina de Fomento**

Jorge H. Kogan  
Asesor Vicepresidencia Infraestructura  
Av. Luis Roche - Edificio CAF  
Caracas  
Venezuela

T: (58212) 209 6502 / 209 2429  
F: (58212) 209 2433  
[jkogan@caf.com](mailto:jkogan@caf.com)

### **CE – Comisión Europea**

Mark Nicklas  
Administrador de Acuerdos Aéreos  
1049 Bruselas, Bélgica

T: (322) 295 4181  
F: (322) 296 0658  
[Mark.nicklas@cec.ue.int](mailto:Mark.nicklas@cec.ue.int)

### **IATA - International Air Transport Association**

Patricio Sepúlveda  
Regional VicePresident Latin America&Caribbean F: (305) 2667718  
703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600,  
Miami, FL 33126, Estados Unidos

T: (305) 2667552 ext.: 336  
F: (305) 2667718  
[sepulvedap@iata.org](mailto:sepulvedap@iata.org)

Eduardo Chacin  
Manager Safety,  
Operations & Infraestructure  
Latin America & Caribbean  
703 Waterford Way (NW 62nd Ave), Suite 600,  
Miami, FL 33126, Estados Unidos

T: (305) 2667552 ext.: 336  
F: (305) 2667718  
[chacine@iata.org](mailto:chacine@iata.org)

Constanza Montes  
Manager Airport and ATC Charges  
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A, Providencia,  
Santiago, Chile

T.: (562) 234-5747  
F: (562) 234-5339  
[montesc@iata.org](mailto:montesc@iata.org)

Paulina Asenjo  
Manager Business Analysis The Americas  
Av. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A, Providencia,  
Santiago, Chile

T: (562) 234-5747  
F: (562) 234-5339  
[asenjop@iata.org](mailto:asenjop@iata.org)

Mónica Restrepo  
Administrative Assistant  
Calle 94 A Nro. 13-02, Oficina 101,  
Bogotá, Colombia

T: (571) 6100 900 Ext. 103  
F: (571) 6166 313  
[restrepom@iata.org](mailto:restrepom@iata.org)

**AITAL - Asociación Internacional Transporte Aéreo Latinoamericano**

Alex de Gunten  
Director Ejecutivo  
703 Waterford Way, Miami, FL  
Suite 630, 33126

T: (1-786) 388 0222 / 388 0223  
F: (1-305) 262-2654  
[adegunten@aital.org](mailto:adegunten@aital.org)

Francisco Mächler  
Asesor  
Av. Eldorado 92-31, Apartado Aéreo 98949,  
Bogotá, Colombia

T: (571) 295 7972  
F: (571) 413 9178  
[francisco.machler@aital.org](mailto:francisco.machler@aital.org)

Jaime Escobar  
Director Proyectos Especiales  
703 Waterford Way, Suite 630  
Miami, FL 33126

T: (1786) 388 0222  
F: (1305) 262 2654  
[jescobar@aital.org](mailto:jescobar@aital.org)

**ACI/LAC - Airports Council International/Latin America Caribe**

Ernesto Gutiérrez  
Presidente  
Honduras 5663, 1° Piso  
C1414 BNE, Buenos Aires, Argentina

T: (54 11) 4852 5936  
F: (54 11) 4852 5936  
[egutierrez@aa2000.com.ar](mailto:egutierrez@aa2000.com.ar)

Eduardo Flores  
Secretario Regional  
Aeropuerto Internacional Mérida  
(M. Crescencio Rejón)  
Piso 2, Oficina ACI-LAC, Mérida, Yucatán, México CP 93291

T:(52999) 9461258  
F: (52999) 9461264  
[efloresdc@aci-lac.aero](mailto:efloresdc@aci-lac.aero)

Alfonso Gómez Lugo  
Asesor  
Carrera 7 Nro. 71-21 Of. 401

T: (571) 317 3206  
F: (571) 317 3208  
[agomez@cablenet.co](mailto:agomez@cablenet.co)

**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**  
**(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**DISCURSO DE ORDEN A CARGO DEL SEÑOR ELIEZER NEGRI,  
PRESIDENTE DE LA CERNAI DE BRASIL Y PRESIDENTE DE LA CLAC**

Señoras y Señores

Por la primera vez, en agosto de 2001, en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, tuvimos la oportunidad de reunir en un mismo foro a los actores del transporte aéreo latinoamericano, gracias a la iniciativa de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, del Banco Interamericano de Desarrollo, de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo y de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Ese fue el primer paso para una continua coordinación y una participación activa, en las reuniones de la CLAC, de las autoridades aeronáuticas, empresas aéreas, operadores de aeropuertos y organismos reguladores, ya que ese mismo año, el Comité Ejecutivo resolvió convidar a todos estos actores para las reuniones y para los trabajos de la CLAC.

En estas reuniones quedó patente la necesidad de una real integración a todos los niveles, culminando con la decisión de procurar un “Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo”.

Ya que el transporte aéreo siempre precede y dinamiza las grandes transformaciones, su integración se torna indispensable para la soñada integración de la América Latina.

Hasta este momento, los procesos de integración en América Latina se han comportado de forma heterogénea. A pesar de las dificultades, todas las regiones apuntan en dirección de la integración, a través de la adopción de importantes medidas en la búsqueda de armonizar políticas macro e micro económicas.

Para cumplir este objetivo, los organismos regionales y subregionales han venido trabajando en extensas negociaciones, buscando eliminar barreras e impuestos arancelarios.

La corriente integracionista de América Latina busca sustentarse a través de la coordinación de los diversos organismos de integración regional, tales como la Comunidad Andina, el MERCOSUR, el Mercado Común Centroamericano y el CARICOM.

Los Estados Unidos de América vienen negociando bilateralmente tratados de libre comercio con Estados o con grupos de Estados; sin embargo, creemos que un Tratado de Libre Comercio de las Américas podrá concretarse mejor a partir de la integración previa de esos organismos regionales.

En materia de transporte aéreo, el movimiento integracionista se ha manifestado a través de acuerdos más liberales y estudios para el establecimiento de políticas comunes.

La CLAC ha seguido de cerca los procesos de integración, apoyando de forma irrestricta todas y cada una de las iniciativas en esa dirección.

Esto ha fortalecido la Comisión, la cual, sin duda alguna, se ha constituido en un foro idóneo para armonizar políticas y estrategias que orienten el desarrollo de la aviación civil regional en este nuevo escenario de la globalización

Durante este Coloquio, nos dedicaremos a considerar varios de los elementos necesarios para nuestro proceso de integración. En primer lugar, tenemos al mercado, cuya evaluación nos permitirá delinear acciones que atiendan sus necesidades actuales.

El medio ambiente es un tema de gran importancia en el desarrollo del sector aeronáutico, dado los niveles de equipamiento que aún se utilizan en la Región.

Deberemos ser cuidadosos en lo referente a la contaminación y al ruido de las aeronaves, para no ser afectados por las restricciones impuestas en algunas regiones.

En materia de seguridad operacional, considero que hemos avanzado sustancialmente. Cuando en 1998, la CLAC creó el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, el Memorando de Entendimiento firmado con la OACI se constituía como una mera expectativa. Hoy día, el Sistema Regional es una realidad. Este es un buen ejemplo de que el trabajo conjunto trae los resultados correctos. Lo mismo deberemos hacer en lo relativo a la seguridad a los actos de interferencia ilícita.

También deberemos buscar la armonización de las políticas gubernamentales, a través de un amplio debate, desprovista de posiciones radicales y más bien fortalecida con una visión estratégica y una voluntad inquebrantable.

Desde hace muchos años, el precio de los combustibles es un serio problema, no solamente por la incidencia de los mismos en los costos de operación de las empresas aéreas, sino más bien por la cantidad de impuestos que pesan sobre el.

El régimen tarifario para todos los servicios deberá ser evaluado con transparencia, buscando el equilibrio apropiado y beneficios razonables para todos los sectores, es decir, usuarios, empresas aéreas, infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.

La capacitación de los recursos humanos es uno de los elementos más importantes de la integración. Es conveniente que hagamos un diagnóstico que nos permita dimensionar nuestra capacidad, armonizar los programas de los diferentes institutos de formación aeronáutica e intercambiar experiencias para evitar la duplicación de esfuerzos.

La continuidad del desarrollo de la infraestructura de los sistemas de navegación aérea deberá aprovechar al máximo los recursos existentes ya implementados en la región y más aún, deberán estar en consonancia con la utilización de los avances tecnológicos, especialmente el empleo del segmento satelital, espina dorsal de los sistemas CNS/ATM, conforme es preconizado por la OACI.

Este desarrollo deberá seguir un análisis detallado de costo/beneficio, armonización de procesos y procedimientos, así como la racionalización de los costos y una adecuada economía de escala en la adquisición de nuevos equipamientos.

Debemos proyectar nuestros trabajos de forma que los sistemas de navegación de la región sean lo más compatible y armonioso posible y, si es factible, unificado de un modo semejante a otras regiones de la OACI.

He resaltado algunos ejemplos del trabajo que ahora se inicia, el cual nos permitirá intercambiar abiertamente nuestras opiniones, a fin de alcanzar el objetivo establecido, de disponer, a mediano plazo, de un "Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo".

Como Ustedes podrán notar, existen diversas tareas comunes que deberemos desarrollar y distintos problemas a enfrentar, de modo que ninguno de ellos podrá ser tratado de forma aislada.

De esta forma, invito a todos a poner su mejor esfuerzo, persistiendo en nuestro trabajo conjunto, bajo la égida de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Muchas gracias.

**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO  
“CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC  
(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA  
DR. ALVARO URIBE VELEZ**

Cartagena de Indias, 10 de septiembre de 2005

Saludamos a los organizadores, a los Directores de Aeronáutica de América Latina, a los Presidentes de las compañías aéreas de la región, y a cada uno de los asistentes a este Segundo Coloquio Regional y Seminario para Facilitadores del Sistema Regional de Integración del Transporte Aéreo.

En el sector aeronáutico, tenemos que pasar de las palabras a las obras para garantizar el crecimiento y sostén habilidad de la industria de nuestra región; por eso, este espacio de reflexión entorno a temas tan importantes como la integración, liberación del transporte aéreo, régimen tarifario, medio ambiente, infraestructura, seguridad, políticas públicas, derecho, primas, acuerdos multisectoriales, capacitación conjunta, nos llena de esperanza sobre el futuro del sector.

Para Colombia, la industria del transporte aéreo de pasajeros y carga es un servicio público esencial y en Ibero América, un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones.

Espero que sea fructífero este intercambio; que Colombia, la Nación que abrió el camino en América a la aviación civil y militar, siga siendo la casa de esta industria en el hemisferio. Les deseo un millón de éxitos en este encuentro de uno de los sectores más dinámicos que incide grandemente en la economía y en la vida social de nuestras naciones.

ALVARO URIBE VELEZ

**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**

**(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**PALABRAS DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA AERONAUTICA CIVIL DE COLOMBIA**  
**DR. FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE**

Deseo presentarles un cordial saludo de bienvenida al Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo organizado conjuntamente por la CLAC, la IATA, la AITAL y ACI-LAC y que tiene por objetivo y fin primordial el de impulsar la implementación de un “Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo” en nuestra región. Para el Gobierno Colombiano es realmente un honor que nos visiten en Cartagena de Indias mas de 100 representantes de la industria del transporte aéreo, aeropuertos, entidades gubernamentales y autoridades aeronáuticas de Latinoamérica y el Caribe.

Aprovecho la oportunidad que se me brinda para realizar algunos planteamientos sobre nuestra visión del presente y el futuro regional del transporte aéreo. El presente que vive la aviación latinoamericana es producto de las decisiones que tomaron en el pasado gobiernos y sector privado, mientras que el futuro de la aviación en nuestra región en buena medida se verá influenciado por las decisiones que se tomen hoy.

Al respecto, la invitación que me permito formular es que dejemos de emplear nuestras energías en encontrar las causas de las situaciones que vivimos hoy, como consecuencia de decisiones pasadas, sino que mas bien partiendo de esta realidad, nos dediquemos a construir de manera conjunta el escenario futuro que deseamos, y que este sea uno que garantice el crecimiento y la sostenibilidad de la industria del transporte aéreo a nivel regional.

El primer tópico del Coloquio, la liberalización del transporte aéreo, nos plantea el dilema de la subsistencia y el crecimiento. Espero no ser infidente al compartir una reciente experiencia con nuestro buen Amigo y Presidente de la CLAC, Brigadier Eliécer Negri, cuando nos formuló una generosa invitación a avanzar de manera decidida en la liberalización del transporte aéreo entre nuestras dos naciones y a abandonar la retórica tradicional de las negociaciones bilaterales. La coherencia de su planteamiento y el liderazgo ejercido por Brasil en nuestra región, son una señal inconfundible de que los tiempos cambian y que las autoridades aeronáuticas y líneas aéreas debemos repensar la manera tradicional de abordar la problemática aerocomercial para crear un verdadero sistema de integración regional.

Una visión compartida por muchos gobiernos de la región ha llevado a la vinculación de capitales privados al desarrollo y gestión de la infraestructura aeroportuaria, que ha implicado la presencia de nuevos e importantes actores en el panorama del sector aeronáutico latinoamericano: Los Aeropuertos. Su presencia en el presente Coloquio es indispensable para la construcción de escenarios de crecimiento verdaderamente comunes, en los cuales los empresarios ponen sus capitales al servicio de la aviación, dentro de un contexto de retribución social, y los Estados se centran en la vigilancia del sistema dentro de unas prácticas homogéneas y regulaciones armonizadas que brinden a la comunidad latinoamericana certeza sobre el nivel de seguridad operacional y de seguridad de la aviación necesario para edificar la integración regional del transporte aéreo, tal como lo expresase el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI en un reciente comunicado de prensa que resaltaba que “Es nuestro deber para con los ciudadanos del mundo enfrentar esta situación de manera dinámica, coordinada y transparente a escala mundial.”



Pero más allá de la vigilancia del Estado, se requiere renovar el compromiso por parte de gobiernos, líneas aéreas, aeropuertos y prestadores de los servicios de navegación aérea con la seguridad aérea, implementando mecanismos para interiorizar la cultura de la seguridad tales como los sistemas de gestión de la seguridad operacional o “Safety Management System”, que nos permiten colectivamente gestionar las condiciones de seguridad operacional en todos los rincones del sistema de transporte aéreo regional.

Si bien nuestros Estados hacen esfuerzos para el desarrollo de la infraestructura, es igualmente importante llamar la atención de la banca multilateral y de fomento para que destine recursos de inversión a las actividades relativas al fortalecimiento de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y a la infraestructura para la prestación de los servicios de navegación aérea. Los pronósticos de crecimiento del sector demandan esta asignación de fondos para la aviación, máxime cuando se predice para la industria un crecimiento impulsado por la recuperación económica, el regreso de la confianza en la aviación, la inversión corporativa, el crecimiento del comercio de mercancías y una demanda de viajes de turismo que han mejorado los indicadores de lo corrido del 2005. En efecto, de acuerdo a los pronósticos de la OACI, en los próximos diez años el tráfico mundial de pasajeros crecerá el 4,4% por año y en particular para América Latina, se espera un crecimiento medio del 4.0% anual.

Construir de manera conjunta el futuro que pretendemos tener partiendo de un escenario que garantice el crecimiento y la sostenibilidad del transporte aéreo regional, nos lleva a reafirmarnos en el principio de impulsar la cooperación y armonización de las leyes y regulaciones del sector, a buscar acuerdos multisectoriales y simplificar los negocios, y a dar total claridad en las regulaciones tarifarias para los servicios del sector, como contribución a la implementación de un eficiente Sistema regional de integración del transporte aéreo.

Como quiera que el Coloquio es un evento de construcción de conocimiento, de intercambio de ideas y de definiciones sobre el entorno colectivo Regional, debemos asegurarnos que las conclusiones a las que se llegue sean ampliamente difundidas en la región, para que todos los actores y usuarios en nuestras naciones conozcan el valor de estas ideas, para que nuestras sociedades comprendan el esfuerzo colectivo por la seguridad operacional y de la aviación, y para que los demás organismos de Gobierno las ilustren y las apoyen, de manera que sean interiorizadas en cada una de nuestras naciones como unos principios que iluminan el devenir del sector aeronáutico latinoamericano y lo apuntalen como el invaluable pilar de la economía y del bienestar que es.



# Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC

## Integración de transporte aéreo - La experiencia europea -

**Mark Nicklas**  
Comisión Europea  
Acuerdos Aéreos

**Cartagena, 21 Septiembre 2005**



# La Unión Europea

- 25 Estados miembros
- 450 M habitantes
- 1 Mercado común





# La industria de aviación en UE

- Una industria de €100bn (1.2% del PDB)
- 35% del transporte de pasajeros en el mundo
- +130 compañías aéreas
- +450 aeropuertos
- ~4,500 aeronaves en servicio
- 580 m pasajeros en 2003 (370 m intra-EU)
- 2.8 m empleados (3% del empleo UE)





# La integración del transporte aéreo en la UE

- **1987: Primera etapa de liberalización**
- **1992: “Tercer Paquete”**
- **1997: Derecho de cabotaje**
- **2003: Agencia Europea de Seguridad Aérea**
- **2003: Negociaciones de acuerdos de aviación al nivel UE**
- **2004: Single European Sky / Cielo Único**





# Los elementos de la integración en la UE



## Integración del Transporte Aéreo

Mercado común

Normas comunes

Instituciones comunes



# Resultados de la integración del transporte aéreo en la UE

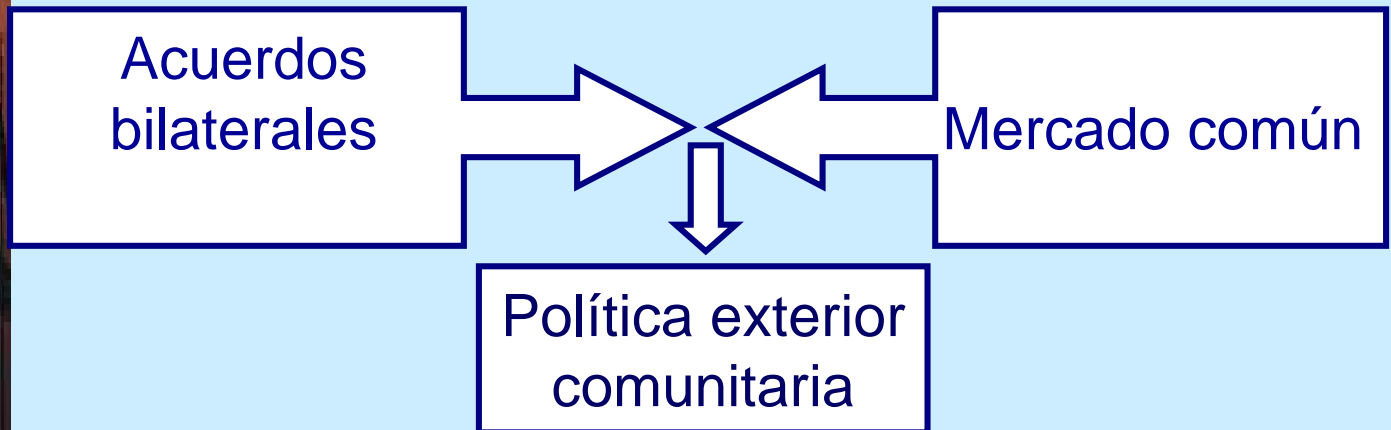
- Aumento de servicios
- Aumento de rutas
- Reducción de tarifas
- Oferta mas diversificada
- Aumento del turismo
- Aumento de productividad de las compañías
- Altos niveles de seguridad aérea
- Altos niveles de seguridad operacional
- Altos niveles de protección al usuario
- Gestión de trafico aéreo mas eficiente





# Las relaciones exteriores de aviación de la UE

- **Consistencia entre acuerdos bilaterales y mercado común es necesaria**
- **Designación de compañías comunitarias**
- **Acuerdos al nivel regional**







# La política exterior de aviación de la UE



- I. Corregir las irregularidades en los acuerdos bilaterales (cláusula comunitaria)**
  - II. Negociar acuerdos globales de aviación basados en dos pilares:**
    - mercados abiertos**
    - cooperación regulatoria**
- 
- Mercados grandes (EE.UU., China)**
  - Países vecinos (Marruecos, Balkan occ.)**



# Dirección de contacto

- La Comisión Europea invita los Estados miembros CLAC a entrar en negociaciones con UE sobre un acuerdo “horizontal” en el transporte aéreo.
- Dirección de contacto:  
Mark Nicklas  
Comisión Europea  
DG Energía y Transportes  
Acuerdos Aéreos (TREN/ F5)  
1049 Bruselas / Bélgica  
Fax: ++32 / 2 / 296-06-58  
Mail: [mark.nicklas@cec.eu.int](mailto:mark.nicklas@cec.eu.int)

**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**

(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)

**WILLIAM BIRKETT MÓRTOLA**  
**DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE ECUADOR**  
21 SEPTIEMBRE 2005

EN LOS AÑOS 40 EN LA ADMINISTRACIÓN DEL PRESIDENTE TRUMAN SE FORMO UNA COMISIÓN PARA DETENER LA HEMORRAGIA FINANCIERA DE LA INDUSTRIA DE LAS AEROLÍNEAS.

EN 1974 EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE IMPLEMENTÓ UN PLAN DENOMINADO EL PLAN DE LOS 7 PUNTOS PARA SALVAR LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN.

EN 1978 EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS PASÓ LA LEY DE REGULACIÓN DE LAS AEROLÍNEAS DÁNDOLES LA LIBERTAD DE ESTABLECER SUS TARIFAS Y VOLAR CUALQUIER RUTA QUE ELLOS ESCOJAN EN LO DOMÉSTICO.

EN 1993 EL PRESIDENTE CLINTON Y EL CONGRESO NOMBRARON UNA COMISIÓN BIPARTITA DENOMINADA “LA COMISIÓN NACIONAL PARA ASEGURAR UNA INDUSTRIA DE LAS AEROLÍNEAS, FUERTE Y COMPETITIVA”, QUE DIO RECOMENDACIONES PARA AYUDAR A LAS MISMAS. YA QUE SUS DEUDAS HABÍAN LLEGADO A 35 BILLONES DE DÓLARES.

EN LOS AÑOS 2000 Y 2001 LAS AEROLÍNEAS DE LOS ESTADOS UNIDOS QUE TRANSPORTAN MAS DE 500 MILLONES DE PASAJEROS AL AÑO, DE LOS CUALES EL 40% SON DOMÉSTICOS, ESTABAN EN SERIOS APRIETOS FINANCIEROS, EL 11 DE SEPTIEMBRE DEL 2001 DESENCADENA LA CRISIS QUE SUBYACENTE VENÍA SOPORTANDO EL SECTOR, Y FINALMENTE HASTA EL DÍA DE HOY SON SUBSIDIADAS POR EL GOBIERNO DE SU PAÍS, Y AÚN ASÍ 2 DE LAS MÁS GRANDES AEROLÍNEAS DE LOS ESTADOS UNIDOS, HAN APLICADO EL CAPÍTULO 11 PARA PROTEGERSE DE LA QUIEBRA, EL AÑO ANTERIOR EL EX PRESIDENTE DE DELTA DECLARÓ QUE EL PROBLEMA ERA EL EXCESO DE COMPETENCIA, ESTO PASA EN LA MECA DEL TRANSPORTE AÉREO.

BIEN, USTEDES SE PREGUNTARÁN PORQUE LES HE HABLADO DE TODAS ESTAS COSAS REALES QUE HAN PASADO Y SIGUEN PASANDO, ES QUE SE ME HA PEDIDO QUE HABLE DE LA LIBERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO, Y SI BIEN CONOZCO DE LA ELASTICIDAD Y DEL INCENTIVO DE LA DEMANDA, NO CREO EN UN MERCADO SIN RESTRICCIONES.

A ESTAS ALTURAS DE LA HISTORIA, ANALIZADO UNO Y OTRO ESCENARIO, YO CREO EN LAS LIBERACIONES REGULADA Y RESPONSABLES POR LAS MISMAS FUERZAS DEL MERCADO, DE LA CUAL LA AUTORIDAD GUBERNAMENTAL CON BASE A ESTUDIOS SERIOS ECONÓMICOS Y TÉCNICOS, DEJANDO A UN LADO LA POLÍTICA, ESTABLEZCAN LA CONVENIENCIA DE QUE EL MERCADO SE AMPLÍE, SABIENDO QUE NO CAUSARÁ LA QUIEBRA DE OTRAS EMPRESAS O DE LAS MISMAS QUE RECIÉN INGRESAN.

ALGUNOS PENSARÁN QUE CUAL ES EL PROBLEMA? QUE LOS QUE ARRIESGAN SUS CAPITALES Y LOS PIERDAN SON LOS QUE CUENTAN, QUE ESE NO ES EL ASUNTO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

PERO COMO ESTE PROCESO DE LA ENTRADA AL MERCADO DE UNA AEROLÍNEA Y LA POSTERIOR QUIEBRA O LIQUIDACIÓN DE ALGUNA OTRA, TOMA SU TIEMPO, LA PRINCIPAL AFECTADA ES LA SEGURIDAD OPERACIONAL, LA CUAL PESE A LOS ESFUERZOS DE LA AUTORIDAD LA RESPONSABILIDAD PRINCIPAL ES DE LA AEROLÍNEA, CUANDO RECIBEN LAS ÓRDENES DE BAJAR LOS COSTOS, NO HAY UNA FUERZA DE LA AUTORIDAD DE ACUERDO AL TAMAÑO DE LA FLOTA QUE CONTROLA, QUE PUEDA EJERCER UN SEGUIMIENTO TAN CERCANO.

EL OTRO PUNTO ES EL PROBLEMA SOCIAL, GENTE ALTAMENTE CALIFICADA, CON ENTRENAMIENTO RECURRENTE ANUAL, QUEDA CLÍNICAMENTE EN LA DESOCUPACIÓN POR LA LIBERACIÓN.

EN LO INTERNACIONAL SE ESTA DANDO LA GLOBALIZACIÓN DE LOS GRANDES CAPITALES DE AVIACIÓN, ESTABLECIENDO UNA COMPAÑÍA DE PAPEL, EN CADA PAÍS, PERO CON AVIONES, TRIPULACIONES Y CENTROS DE MANTENIMIENTO QUE LE PERTENECEN AL CONSORCIO INVERSOR, QUE BÁSICAMENTE CABOTIZA LA OPERACIÓN INTERNACIONAL, SIN CREAR SIQUIERA MODERADAS CANTIDADES DE EMPLEOS EN LOS SITIOS QUE OPERAN.

CUANDO LOS AVIONES DE TERCERA GENERACIÓN SALIERON AL MERCADO, LA IATA REALIZÓ UN ESTUDIO PIDIÉNDOLES A LOS CONSTRUCTORES QUE BAJEN EL PRECIO PROMEDIO DE UN AVIÓN DE 300.000 USD A 200.000 USD CADA SILLA, PORQUE SERÍA DIFÍCIL DE PAGAR, ESTO SE HA CUMPLIDO, Y LA POSIBILIDAD DE PRECIOS SUGERIDOS POR IATA SE DIO DESPUÉS DEL 11 DE SEPTIEMBRE DEL 2001 CUANDO AVIONES POR LAS CUALES NORMALMENTE SE PEDÍA 35'000.000 BAJARON A 26'000.000 PORQUE ESTABAN CONSTRUIDOS Y EN LAS PLATAFORMAS PORQUE LA AEROLÍNEA QUE LES PIDIÓ CANCELÓ SU ORDEN POR FALTA DE FONDOS.

EL PRECIO DEL BARRIL DEL PETRÓLEO DEJA EL SUEÑO DE TODA LA INDUSTRIA DE MASIFICAR EL TRANSPORTE AÉREO EN BASE DE BAJAS TARIFAS, ESTO NO ES POSIBLE Y SE SIGUE MANTENIENDO COMO ELITISTA, DEBIDO A SUS ALTOS PRECIOS, EN LOS AÑOS DE 1996 UN PASAJE GUAYAQUIL-MIAMI SE REDUCÍA EN TEMPORADA BAJA A \$250.00 HOY ESTA TARIFA YA NO EXISTE, SI NO DE 400 USD PARA ADELANTE U USD 60 DE ADICIÓN POR EL PROBLEMA DEL COSTO DE LA GASOLINA POR LOS AVIONES.

LA LIBERALIZACIÓN EN EL CASO ECUATORIANO, EN LO INTERNACIONAL SE HA DADO DE HECHO, POR ESTAR EN CATEGORÍA 2 Y PORQUE EN ECUADOR EL 100% DEL CAPITAL DE UNA AEROLÍNEA PUEDE ESTAR EN MANOS DE EXTRANJEROS, AL NO EXISTIR AEROLÍNEAS ECUATORIANAS EN SERVICIO INTERNACIONAL.

NO ES QUE HA COMPARTIDO SU MERCADO SINO QUE DE HECHO ESTA EXPLOTADO POR LOS DEMÁS, LA LIBERACIÓN SE COMENTA QUE ES BUENA PORQUE SIRVE PARA INTEGRARNOS TODOS LOS PAÍSES DE AMÉRICA, LO TRISTE ES QUE LAS ESTADÍSTICAS DEMUESTRAN QUE EL NÚMERO DE VIAJEROS QUE UTILIZAN AEROLÍNEAS DEL CONTINENTE PARA IR A ESOS PAÍSES EN ALGUNOS CASOS ES MÍNIMO. LA MAYORÍA

RECOGEN A NUESTROS NACIONALES PARA TRANSPORTARLOS A LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA VÍA EL HUB QUE CADA AEROLÍNEA, HA DESIGNADO.

COMO HABLAR DE LIBERALIZACIÓN SÍ LAS CONDICIONES SON DIFERENTES EN TÉRMINOS ARANCELARIOS Y TRIBUTARIOS EN LOS PAÍSES INDUSTRIALIZADOS O AQUELLOS CUYO GOBIERNOS LE HAN DADO ALIENTO PARA COMPETIR EXONERÁNDOLOS DE TODO ARANCEL E IMPUESTO.

EN DEFINITIVA NO PUEDE EXISTIR UNA LIBERALIZACIÓN TOTAL, UNA ESPECIE DE LEY DARWINIANA EN QUE SUBSISTEN LOS MÁS APTOS Y DESAPAREZCAN LO MÁS DÉBILES EN FORMA CÍCLICA COMO SE MANTIENE EL ECO SISTEMA, ENTRE LOS ANIMALES EN EL ÁFRICA, EN EL CUAL EXISTE UNA PROPORCIÓN DE ESPECIES QUE DEBEN MORIR DEVORADOS POR LOS OTROS PARA QUE SE PRODUZCA EL BALANCE NECESARIO PARA QUE LA TIERRA PRODUZCA SU PROPIA SUSTENTACIÓN.

AQUÍ SE TRATA DE NEGOCIOS QUE VAN DEBILITÁNDOSE MIENTRAS SIGUEN TRANSPORTANDO PASAJEROS VIDAS HUMANAS EN RIESGO MIENTRAS SE DEJA QUE LAS FUERZAS DEL MERCADO JUEGUEN CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO SEGUIRÁN LA MISMA VÍA CUANDO LA OFERTA SOBREPASE EN LARGO A LA DEMANDA EN NOMBRE DE LA LIBERALIZACIÓN.

CON GRAN SORPRESA HE VISTO EN DÍAS PASADOS EN CNN AUN EXPERTO EN LOS ESTOS UNIDOS ECHARLE LA CULPA A LA REGULACIÓN DE 1978, DEL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRA LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO EN SU PAÍS. 7.500 MILLONES DE PÉRDIDAS SE ESPERA TENGA LAS AEROLÍNEAS EN EL MUNDO ESTE AÑO.

EN EUROPA LUEGO DEL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2001, SE DECÍA QUE QUEDARÍAN TRES (3) DE LAS GRANDES, PUES ELLOS HAN OBRADO BIEN Y SE HAN FUSIONADO ANTES DE DESAPARECER.

LOS LATINOAMERICANOS NOS DEJAMOS INFLUENCIAR POR TEORÍAS ECONÓMICAS NACIDAS EN OTROS PAÍSES E INMEDIATAMENTE LE DAMOS CATEGORÍAS DE DOGMA Y PREDICAMOS DICHAS TEORÍAS AUNQUE EN EL PROPIO PAÍS DE LOS QUE INVENTARON LA TEORÍA. LA INDUSTRIA DE LAS AEROLÍNEAS ESTA EN RUINAS, Y ALGO PARECIDO SUCEDE EN AMÉRICA DEL SUR, DONDE LA GRAN VARIG SIGUE TROPEZANDO, DONDE LA AVIANCA LÍNEA MÁS ANTIGUA DEL MUNDO FUE COMPRADA POR CAPITALAS FORÁNEOS PARA SALVARLA DE LA QUIEBRA, DONDE AEROLÍNEAS DE GRAN PRESTIGIO, COMO AEROLÍNEAS ARGENTINAS SE LEVANTA SE VUELVE A CAER, SE LEVANTA SE VUELVE A CAER Y SE VUELVEN A LEVANTAR, EN PERÚ DONDE DESAPARECIÓ FAUCETT, OTRA DE LAS MÁS ANTIGUA DE AMÉRICA JUNTO CON AEROPERÚ.

TRABAJÉ EN UNA MAGNIFICA AEROLÍNEA ECUATORIANA QUE VOLABA AL EXTERIOR, NO PUDO SOPORTAR LA BAJA DE TARIFAS TEMPORALES DE SUS COMPETIDORES EN ESE TIEMPO, LO QUE LE SEGUÍA ABRIENDO SU HERIDA FINANCIERA HASTA QUE QUEBRÓ, AUNQUE AQUELLA QUE LA SACÓ DEL MERCADO AHORA SE DEBATE ANTE LA QUIEBRA, HE DIRIGIDO UNA AEROLÍNEA NACIONAL, LA MÁS FUERTE DE MÍ PAÍS LA QUE HA SENTIDO LA EXCESIVA EXPANSIÓN DE LA COMPETENCIA HASTA UN LÍMITE QUE YO LO CONSIDERO SUFICIENTE A LA LUZ DE LOS PASAJEROS TRANSPORTADOS ANUALMENTE. ESTE MERCADO FUNCIONA CON LA ECONOMÍA DEL

PAÍS Y SU CRECIMIENTO. HOY PRESENTO A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL ECUADOR, HE ESTADO DE AMBOS LADOS DE LA CERCA, PERMANECÍ TRES AÑOS APROXIMADAMENTE EN EL CONSEJO PERMANENTE DE LA OACI, Y POR ESO INVOCO A QUE SE PROPENDA A UN ESTUDIO SERIO DE ESTA TAN PUBLICITADA LIBERALIZACIÓN SIN IGUALDAD QUE ANTE LOS OJOS DE LOS ECONOMISTA EXPERTOS ESTA CAUSANDO UN DESASTRE EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO DEL MUNDO, Y QUE YO CON TODA HUMILDAD CONSIDERO QUE YA HA HECHO SUFICIENTE DAÑO.

TRANSPORTACIÓN ES CIVILIZACIÓN, PERO TAMBIÉN TRANSPORTACIÓN AÉREA ES RESPONSABILIDAD SUPREMA. ESE DEBE SER EL ESTUDIO DE HOY SABER CUANTO DAÑO HA CAUSADO LA LIBERALIZACIÓN CUAL ES EL ESTADO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, CUANDO LAS AEROLÍNEAS PIERDEN DINERO Y SI ES CONVENIENTE EN NOMBRE DE LA LIBERALIZACIÓN QUE UNA FUERZA DE TRABAJO QUE ALTAMENTE ESPECIALIZADA TENGA TRABAJO TEMPORALES COMO LOS QUE SE PRODUCEN EN NAVIDAD EN LOS ALMACENES DE ROPA Y LA SALIDA Y ENTRADA DE VIEJAS Y NUEVAS AEROLÍNEAS SE USAN COMO INSIGNIFICANTES RESTAURANTES DE COMIDAS RÁPIDA.

NOS ESPERA LA REFLEXIÓN, SE LOS PIDO COMEDIDAMENTE EL ESCENARIO Y REALIDAD ACTUAL NOS LO DEMANDA, A LO MEJOR EL EJEMPLO EUROPEO ES EL MEJOR, EN NUESTRO CASO YA NO DISCUTIMOS LA PROPIEDAD, SINO LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA ESTABILIDAD LABORAL DE UNA DE LAS FUERZAS LABORALES MÁS COSTOSAS POR SU ENTRENAMIENTO Y RÉGIMEN SALARIAL.

A SÍ PERCIBIMOS A LA LIBERALIZACIÓN A LA LUZ DE LOS HECHOS QUE EN FORMA RESUMIDA HE EXPLICADO. LES AGRADEZCO POR SU COMPENSIÓN.

**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**  
**(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**ERNESTO GUTIÉRREZ**  
**PRESIDENTE DE ACI/LAC**

Buenos días a todos los asistentes,

En primer término, quisiera extender a nombre de ACI-LAC, nuestro sincero agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica de la República de Colombia por haber ofrecido a la hermosa ciudad de Cartagena de Indias, como Sede del Segundo Encuentro de Autoridades Aeronáuticas, Líneas Aéreas y Operadores Aeroportuarios de Latinoamérica, responsables del manejo eficiente y seguro del transporte aéreo en nuestra región.

En este mismo orden de ideas, no puedo dejar pasar la oportunidad, para resaltar la magnífica labor que viene desempeñando la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Organismo Internacional que fiel a sus principios y objetivos ha sido siempre foro de reunión de todos los actores de la industria aerocomercial, sin cuyo apoyo, no habría sido posible iniciar un proceso conjunto de búsqueda de soluciones a problemas que nos aquejaron, y gracias al cual esta mañana se inicia este encuentro de entes responsables, preocupados de cumplir sus objetivos sectoriales, pero con visión racional de que el diálogo es el medio.

Sin mas preámbulo, quisiera comenzar esta exposición reiterando un hecho por demás conocido y aceptado por todos, que los aeropuertos constituyen, sin lugar a dudas, entidades comerciales y verdaderos polos de crecimiento, situación que nos ha ubicado como ejes trascendentales de las economías locales y regionales.

El camino recorrido, para lograr ser reconocidos como Entes de desarrollo económico e industrial además de fuentes generadoras de empleo y proyección, ha estado lleno de retos y desafíos, políticos, económicos y sociales, los cuales no han hecho sino ser motivación constante para demostrar día a día que la inversión en modernización de la infraestructura aeroportuaria y seguridad operacional, es fundamental para el crecimiento e intercambio de bienes y servicios, del cual se benefician todos quienes están inmersos en este ámbito.

Esta a la vista, el éxito que viene sucediendo en la Región en materia de modernización y mantenimiento de infraestructura, tanto en el lado aire como en el lado tierra, y la incorporación de tecnologías y nuevos servicios que cumplen estándares internacionales y que garantizan operaciones cada vez mas seguras y eficientes.

Sin embargo, es importante destacar que todo este proceso que hoy continua y cada vez con mayor fuerza, se ha dado en un contexto económico y político caracterizado por la mayor crisis de la industria aeronáutica mundial en toda su existencia, algo absolutamente imprevisible, del cual los aeropuertos también fueron victima.

En este marco histórico adverso, se mantuvieron los niveles y estándares de servicios, se enfatizo en la cooperación entre y con los organismos internacionales, se incrementaron los presupuestos para la capacitación y actualización del personal aeroportuario en todos sus niveles, sin necesidad de hacer reducciones de personal, sino desarrollando una gestión creativa y novedosa para superar la crisis.

Por otra parte, es necesario aclarar que nuestra misión es trabajar en estrecha vinculación con las autoridades responsables de la formulación de políticas, y por supuesto con los socios de la industria, pues de otra manera resulta imposible garantizar que los aeropuertos de Latinoamérica y el Caribe puedan estar plenamente integrados en los procesos de toma de decisiones.

En este sentido, ACI-LAC y cada uno de sus miembros ha incrementado y mantenido una participación en foros de cooperación internacional, a fin de comprometerse en la búsqueda de soluciones concretas y realistas.

Concretamente: algunos de los aportes esenciales de ACI-LAC a la industria aeronáutica de la región en los últimos cinco años, han sido:

- Trinidad y Tobago – Seminario ACI-LAC – IATA/AITAL
- Participación como observadores de la CLAC
- Seminario de Lima – Pavimentos de aeropuertos
- Estudios de Benchmarking en materia de Tarifas
- Guía para el Establecimiento y transparencia de costos aeroportuarios
- Cursos Internacionales de Capacitación y actualización permanente en materia de Safety Management System, Security, Medioambiente, entre otros.

Todo eso como aporte de una visión integradora y colaboradora: a través de principios, visiones y mensajes de ACI-LAC para la Región, que en muchos casos puede contradecir las visiones parciales de las líneas aéreas.

Es espíritu conciliador, de ACI-LAC, orientado a la integración de la industria en la Región, se encuentra plasmado en las Declaraciones de:

Varadero - 2002

Lima- 2003

Trinidad y Tobago - 2004

En referencia a esta última, en su artículo quinto ofrece estrechar colaboración a IATA/AITAL sobre el precio a los combustibles y los efectos nocivos para ellas y toda la industria.

No obstante la predisposición existente de parte de ACI-LAC de continuar con el proceso de integración con el resto de actores protagónicos del ámbito aeronáutico, es importante hacer notar que dicha integración debe obedecer a elementos lógicos y circunstanciales, que permitan que cualquier decisión que se tome en conjunto, además de acertada sea posible de ejecutar.

Principalmente, me refiero, sobre todo a temas económicos financieros, pues para la implementación de cualquier tipo de inversión, y la proyección de la demanda por incremento del tráfico internacional, hace necesario contar con los medios económicos suficientes, que permitan a los operadores aeroportuarios dar respuesta para garantizar la prestación eficaz y eficiente de este servicio público.

Es decir, lo proponemos como grupo aeroportuario es seguir adelante con dicho proceso de integración, pero de la mano de un adecuado sistema de planificación y proyección gradual, producto del cual sea posible diversificar la vías de ingreso y mejor acceso a los mercados crediticios.

Para tal efecto es imprescindible contar con un marco regulatorio flexible, pues de esta manera se asegura que estos sigan siendo atractivos para las inversiones.



En concordancia con lo expuesto, ACI-LAC considera que uno de los elementos claves del modelo de concesiones y las operaciones aeroportuarias es la actualización del marco político, económico y jurídico de esta industria. De ello debe ser parte, el derecho aeroportuario, impulsado desde ACI-LAC.

De la mano de esto surge la necesidad de motivar la creación de normas pertinentes y adecuadas a la participación en el escenario aeronáutico de los aeropuertos, y quien mas adecuado para tal efecto, que el conjunto de todos los operadores aeroportuarios, reunidos en una Organización Internacional que represente la voz consensuada y firme de todos como es ACI, y ACI-LAC para nuestra región.

En síntesis trabajamos, y seguiremos trabajando por que nuestras políticas y necesidades, se sigan plasmando en normas jurídicas que regulen la actividad aeroportuaria, puesto que queremos conjuntamente con nuestros socios industriales y con las autoridades aeronáuticas estatales seguir aportando a un desarrollo legislativo y de política aeronáutica ecuaníme y equilibrado, que recoja las inquietudes y experiencias de todos quienes formamos parte de esta actividad.

Sin embargo, ACI y sus miembros, y en particular la región de ACI-LAC, ven con suma preocupación la tendencia y posición publica de las líneas aéreas, orientada a la implementación de una estrategia mundial, de desinformación y confusión, en materia de costos aeroportuarios, concesiones y/u otros aspectos vinculados a cuestiones de índole, comercial y económica – financiera de los aeropuertos.

Haciendo aparecer a estos como los responsables de las dificultades de competitividad y su impacto económico en su estructura de costos, cuando históricas y recientes estadísticas de la OACI, indican que estos cargos aeroportuarios no superan el 4% de sus costos totales, tratándose además de costos que se han mantenido estables en los últimos 25 años.

Hemos recogido, la triste experiencia y asistido con desilusión, a la realidad adversa, de que toda vez que, desde ACI-LAC y en particular en sus niveles nacionales, desde los operadores aeroportuarios, cuando se ha buscado la conciliación y opciones equilibradas y mutuamente beneficiosas, las líneas áreas persistieron en una posición y actitud injustificada y unilateral de denuncia publica, sin antes utilizar ni agotar los mecanismos de diálogos existentes.

Lamentamos, que esta situación se de en un contexto en donde buscamos la integración de las industria, comprendiendo su carácter orgánico unificado e interdependiente, llamando la atención a nuestro miembros, los operadores aeroportuarios, para que reconsideren y analicen el camino a seguir en un futuro, de persistir esta tendencia que hoy, es un realidad que afecta y atenta con el desarrollo del negocio, contra el percibimiento legitimo de nuestros recursos económicos financieros, que son esenciales para garantizar la prestación de este servicio publico.

Para finalizar, instamos a las autoridades de aviación civil a tomar nota de esta preocupación generalizada, y llamamos a la reflexión a los operadores del transporte aéreo, reafirmandoles el compromiso con el dialogo constructivo y la búsqueda de puntos de encuentro en forma conjunta, comportamiento que desde siempre nos ha caracterizado.

Muchas gracias.

# “Integración en América Latina”

*Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo  
CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC”*

*Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005*



# La Importancia del Transporte Aéreo

“La aviación es el único medio de transporte mundial, que es esencial para los negocios y el turismo, y que juega un papel primordial como facilitador del crecimiento económico, particularmente en de los países en vías de desarrollo”

Fuente: ATAG (Air Transport Action Group)



# Contribución de la Industria del Transporte Aéreo a la Economía Mundial

Genera beneficios económicos vitales:

- Moviliza: 2,000 millones de pasajeros y 40% del valor de las exportaciones intraregionales
- Impacto económico estimado: US\$ 2,960 billones = 8% PIB mundial

Sumamente eficiente en el uso de recursos e infraestructura:

- Ocupación: 65-70% (más del doble de la ocupación del tren/transporte terrestre)

Fuente: ATAG (Air Transport Action Group)



# Contribución de la Industria del Transporte Aéreo a la Economía Mundial

Genera beneficios sociales significativos: 13.5 millones de empleos

- 5.0 millones directos (aerolíneas, aeropuertos y sector de aviación civil)
- 5.8 millones indirectos (compra de bienes y servicios a proveedores)
- 2.7 millones inducidos (gastos de los empleados de la industria)

Es responsable con el medio ambiente. En comparación con las aeronaves de hace 40 años las nuevas flotas son:

- 70% más eficientes en el uso del combustible: menor polución
- 75% más silenciosas

Fuente: ATAG (Air Transport Action Group)



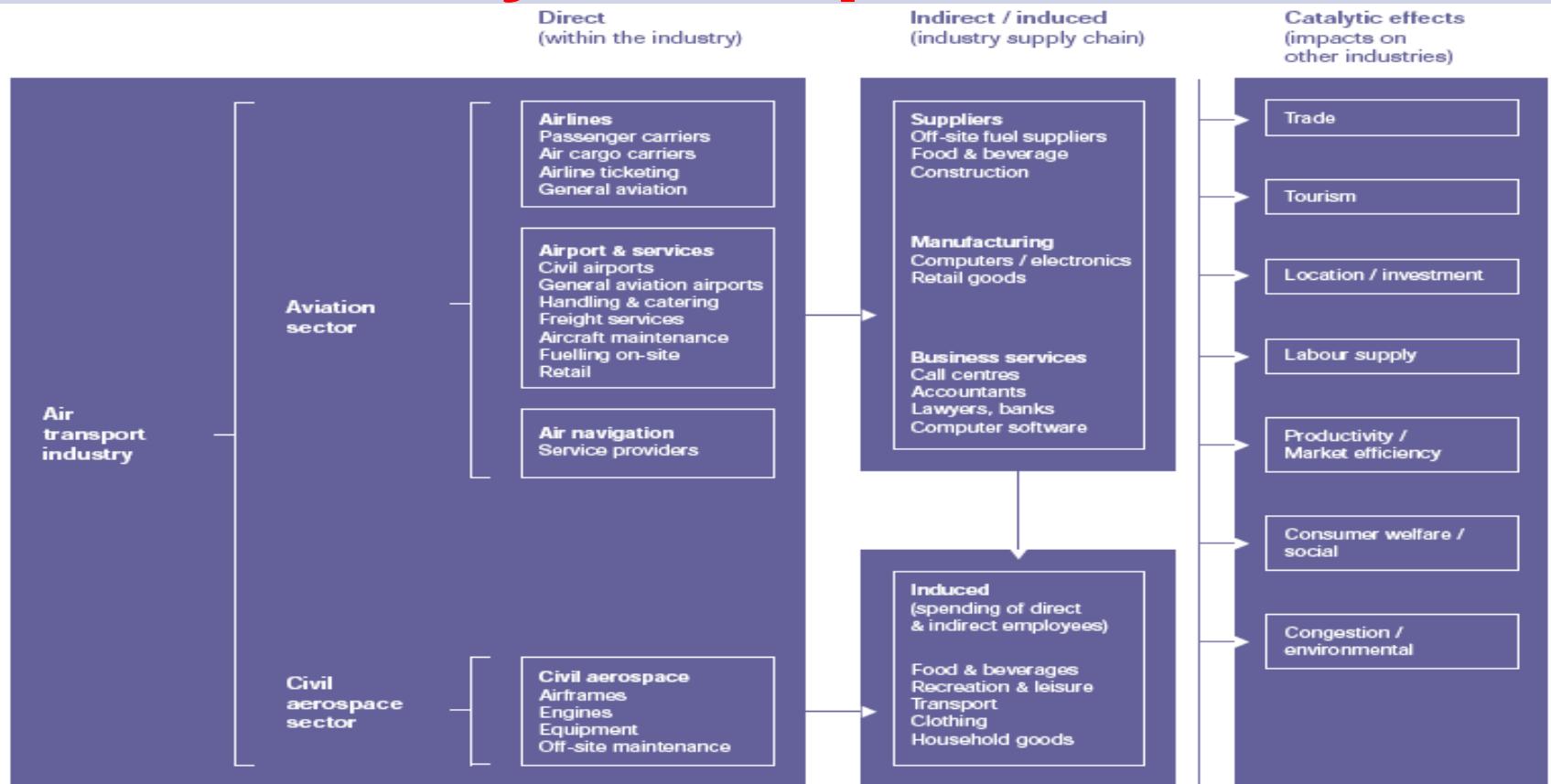
# Contribución de la Industria del Transporte Aéreo a la Economía Mundial

- Las 900 líneas aéreas del mundo poseen 22.000 aviones, sirven 1.670 aeropuertos, a través de una red de rutas de millones de kilómetros, manejadas por cerca de 160 proveedores de servicios de navegación aérea.
- 25% de las ventas de todas las compañías del mundo dependen del transporte aéreo.
- Promueve la inclusión social, mejora las condiciones de vida y combate la pobreza
- Paga por sus costos de infraestructura, y a través de los cargos de usuarios e impuestos contribuye a los fondos de los Estados.

Fuente: ATAG (Air Transport Action Group)



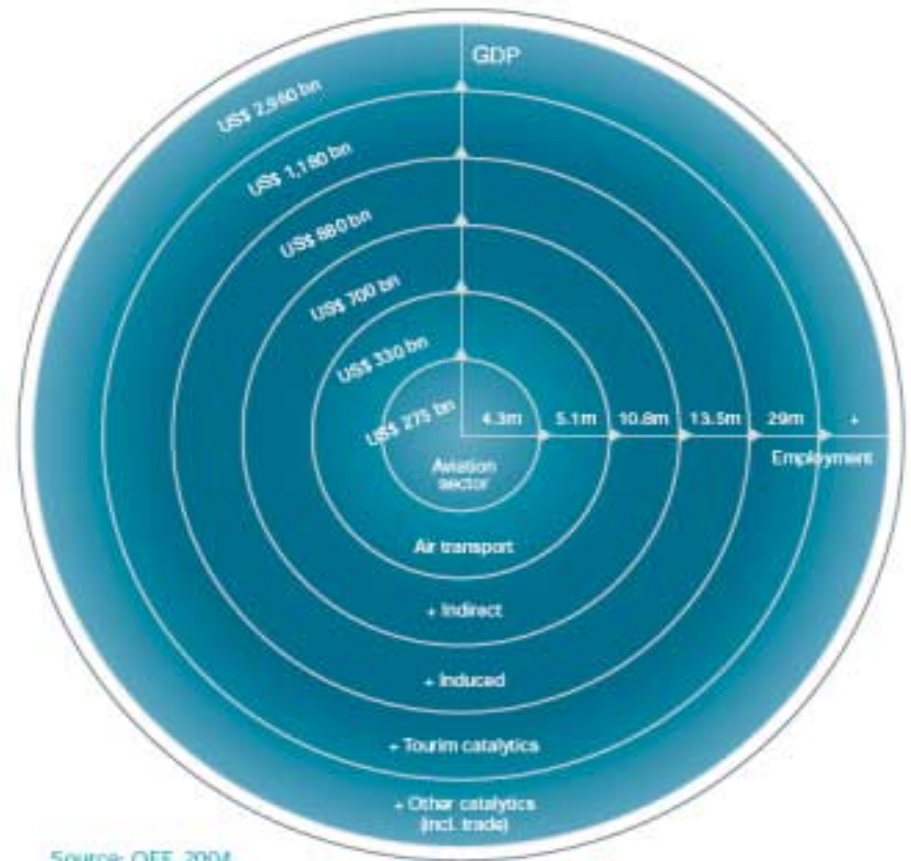
# La industria y su impacto económico



Source: OEF, 2005



# Impacto económico mundial – empleos y PIB 2004



Source: OEF, 2004

GDP in billions of US\$



# Y qué pasa a Nivel Regional?



# América Latina, la Unión Europea y Norteamérica 2004

Direct and total employment and GDP (2004)

	Employment		GDP US\$ million	
	Direct	Total (incl. direct, indirect & induced)	Direct	Total (incl. direct, indirect & induced)
Airport operators	19,380	50,873	1,060	2,762
Other on-site airport jobs	72,207	189,545	487	1,278
Airlines	84,250	221,156	5,237	13,748
Aerospace	33,907	110,197	849	2,759
<b>Total</b>	<b>209,744</b>	<b>571,770</b>	<b>7,633</b>	<b>20,566</b>

Direct and total employment and GDP (2004)

	Employment		GDP US\$ million	
	Direct	Total (incl. direct, indirect & induced)	Direct	Total (incl. direct, indirect & induced)
Airport operators	120,000	315,000	17,312	45,444
Other on-site airport jobs	377,119	989,937	12,656	33,223
Airlines	709,272	1,861,839	44,716	117,380
Aerospace	307,313	998,767	23,871	77,581
<b>Total</b>	<b>1,513,704</b>	<b>4,165,543</b>	<b>98,556</b>	<b>273,628</b>

Direct and total employment and GDP (2004)

	Employment		GDP US\$ million	
	Direct	Total (incl. direct, indirect & induced)	Direct	Total (incl. direct, indirect & induced)
Airport operators	42,840	107,100	10,231	25,577
Other on-site airport jobs	1,024,099	2,560,248	73,022	182,556
Airlines	544,778	1,361,944	55,672	139,180
Aerospace	195,387	635,007	19,172	62,308
<b>Total</b>	<b>1,807,103</b>	<b>4,664,298</b>	<b>158,097</b>	<b>409,620</b>

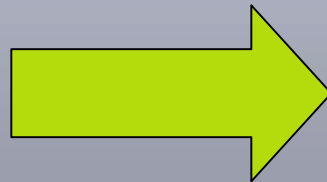


# Enorme Distanciamiento (brecha) del crecimiento económico de LATAM versus otras regiones más integradas



# En qué se traduce la Brecha

- Pérdida de oportunidades de negocio
- Desfase con la realidad mundial: globalización



**INTEGRACION!!**

# Acortando la brecha:

La industria aérea ha respondido a sus desafíos con:

- Nuevas tecnologías
- Mejoras en seguridad operacional y seguridad (safety y security)
- Mayores eficiencias en costos
- Simplificación del negocio, servicios y facilitación
- Aeronaves más silenciosas y eficientes



# Acortando la brecha:

Exhortamos a los Estados a que:

- Fomenten la integración y homogenización regulatoria
- Creen un marco regulatorio transparente y competitivo que estimule el crecimiento de la industria
- Inviertan en infraestructura sin imponer condiciones que restrinjan el crecimiento sostenible de la industria



# OPORTUNIDADES

- Utilizar este Coloquio para lograr, de parte de los distintos actores, medidas que estimulen el desarrollo y la integración. Haciendo el debido seguimiento a las conclusiones del primer Coloquio.
- Implementar un nuevo modelo de negocio basado en transparencia, dinamismo y competitividad
- Impulso a la economía local, regional y mundial mediante el fomento del turismo y el comercio



# OPORTUNIDADES

- Integración al mercado globalizado (acceso a mercados de capitales extranjeros, facilitar intercambio de recursos humanos y materiales entre líneas aéreas de la Región, etc)
- Homogeneización de regulaciones y normativas





# CONCLUSIONES

*Será la comunidad aeronáutica, dentro del marco institucional y normativo, a quien le corresponda desarrollar las acciones tendientes a apoyar y fomentar esfuerzos con la finalidad de cerrar esta brecha, propiciando así la integración deseada.*



**GRACIAS!!!**



# Principales actividades llevadas a cabo por el CAEP



DAC/Instituto de Aviación Civil  
Brasil

# Cuestiones principales discutidas en el CAEP



- Ruído-Contaminación sonora
- Emisiones de motores de aeronaves-Contaminación del aire
- Trabajos técnicos y discusiones llevados a cabo bajo 3 orientaciones:
  - Viabilidad técnica
  - Racionalidad económica
  - Beneficio ambiental
- Establecido y en actividad desde 1982

# Atribuciones mayores del CAEP



- Aprobar procedimientos técnicos relacionados a la certificación de aeronaves cuanto al ruido
- Aprobar procedimientos técnicos relacionados a la certificación de motores de aeronaves cuanto a emisiones de contaminantes del aire
- Mantener actualizado el Anexo 16 y sus respectivos documentos derivados
- Ofrecer soporte técnico para otros "fóros" internacionales de medio ambiente (UNFCCC, Protocolo de Montreal, etc.)

# Naciones miembros del CAEP



- África del Sur
- Alemania
- Argentina
- Australia
- Brasil
- Canadá
- Egipto
- España
- Estados Unidos
- Francia
- Fed. Rusa
- Holanda
- Italia
- India
- Japón
- Polonia
- Singapur
- Suiza
- Suecia
- Reino Unido
- Tunez

# Observadores Invitados



- Grecia
- Noruega
- ACI-Consejo internacional de aeropuertos
- ACAC-Arab Civil Aviation Commission
- EC-European Commission
- ICSA-Internacional Coalization for Sustainable Aviation (ONG)

# Observadores Invitados



- IBAC-Consejo internacional del comercio de aeronaves
- ICCAIA-Consultores aeronáuticos
- IFALPA-Federation internacional de pilotos de lineas aereas
- UNFCCC-United Nations Framework Convention on Climate Changes
- WMO-World Meteorological Organization



# Estructura del CAEP



- Secretaría
- Grupos de Trabajo
  - WG1-Noise
  - WG2-Airport and Operations
  - WG3-Emissions: technical issues
  - FESG-Forecast and Economic analysis Support Group
  - "Market Based Measures"
- Aprobada en 2004 (CAEP/6)

# Actividades más recientes en el CAEP



## ■ WG1-Noise

- Creación del “Capítulo 4” para certificación de aeronaves a reacción.
- Promoción de “workshops” para divulgación de las normas y prácticas recomendadas (SARPS) sobre certificación y recertificación de aeronaves cuanto al ruido
- Actualización del DOC 9501-Manual técnico para certificación acústica de aeronaves

# Actividades más recientes en el CAEP



## ■ WG2-Airports and Operations

- Documento “Enfoque equilibrado para gerenciamiento de ruido de aeronaves” (2004)
  - Adensamiento poblacional (encroachment)
  - Restricciones nocturnas (“night curfews”) (Interfronteiras)
  - Estudios de caso (ejemplos exitosos)
- Actualización del DOC 9184-Manual de planeamiento de aeropuertos - parte 2: Control ambiental y de uso del suelo

# Actividades más recientes en el CAEP



## ■ WG2-Airports and Operations

- Investigación sobre el impacto de la implementación de sistemas CNS-ATM sobre las emisiones de la aviación civil.
- Desarrollo de material de orientación sobre reducción de consumo de combustible en procedimientos operacionales.

# Actividades más recientes en el CAEP



## ■ WG2-Airports and Operations

### ■ Fuerza-Tarea sobre calidad del aire

- | Cuantificar y evaluar la contaminación generada por la operación de aeropuertos
- | Desarrollar modelos numéricos de dispersión de la contaminación

# Actividades más recientes en el CAEP



- WG3-Emissions: technical issues
  - Metodologías que busquen combinar datos de certificación de aeronaves y de calidad del aire, en la evaluación de emisiones globales.
- Actualización del Anexo 16-Volumen 2

# Actividades más recientes en el CAEP



## ■ “Market Based Measures”

- Acuerdos voluntarios

- Comercio de emisiones

  - Mecanismo de desarrollo limpio (sistemas abiertos)

  - Mecanismos basados en cuotas de combustible (sistemas cerrados)

- Tasas sobre emisiones

# Actividades más recientes en el CAEP



- FESG-Forecast and Economic analysis Support Group
  - Evaluación del impacto económico consecuente de la implementación de tasas
  - Estudios y análisis económicos sobre la viabilidad de propuestas elaboradas en los demás grupos de trabajo
  - Estimativas de inversiones necesarias a la implementación de propuestas



# Posición del Brasil en el CAEP




- Soporta soluciones para problemas de contaminación sonora basados en el enfoque equilibrado.
- No soporta la implementación de sistemas cerrados para control de emisiones.
- No soporta la creación de cualquiera tasas para aeronaves clasificadas como Capítulo 3 por el Anexo 16, Volumen 1.

# Posición del Brasil en el CAEP



- Solicita a los países miembros de la CLAC a coordinar acciones junto al Consejo de la OACI, con miras a garantizar que países en desarrollo sigan excentos de tasas de emisiones.

# Principales actividades llevadas a cabo por el CAEP



DAC/Instituto de Aviación Civil  
Brasil

Fabio Scatolini/Paulo Jayme Pereira Abdala  
Laboratorio de Ruido y Emisiones

[3dpt2iac@dac.gov.br](mailto:3dpt2iac@dac.gov.br)

[scatolin@unisys.com.br](mailto:scatolin@unisys.com.br)



Aeropuertos Argentina 2000



# ***Los Aeropuertos y El Medio Ambiente***

***Región Latinoamericana  
Y Caribe***





Aeropuertos Argentina 2000



## **CONTEXTO**

- **Legislación Ambiental.**
- **Aspectos Ambientales de los Mecanismos de Financiamiento.**
- **Riesgos y Oportunidades.**

## **PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA**

- **Pasivos Ambientales.**
- **Sistema de Gestión Ambiental.**
- **Planificación y Uso del Terreno.**



Aeropuertos Argentina 2000



# ***CONTEXTO***





Aeropuertos Argentina 2000



# ***LEGISLACIÓN AMBIENTAL***

PAIS	Constitución Nacional	Ley General de Medio Ambiente	Evaluación de Impacto Ambiental	Residuos	Aguas	Conservación de Suelos	Atmósfera
<b>ARGENTINA</b>	Art. 41	<b>Ley 25.675/02</b> Ley General sobre el Ambiente		<b>Ley 24.051/92.</b> Residuos Peligrosos. <b>Ley 25.612/02.</b> Residuos Industriales	<b>Ley 25.688/02</b> Régimen de Gestión Ambiental de Aguas.	<b>Dec. 681/81.</b> Decreto reglamentario sobre conservación de suelos.	<b>Dec. 265/96.</b> Protección de la Capa de Ozono.
<b>BOLIVIA</b>	Art.136, 139, 170 y 171	<b>Ley 1.333/92.</b> Ley General del Medio Ambiente				<b>Ley 1.122/89.</b> Protección de Suelos.	
<b>BRASIL</b>	Art. 225	<b>Ley 6.938/81.</b> Política Nacional del Medio Ambiente.		<b>Ley 9.966/00.</b> Residuos Tóxicos. <b>Y otros</b>	<b>Ley 9.433/97</b> Política nacional del recurso hídrico.		





Aeropuertos Argentina 2000



PAIS	Constitución Nacional	Ley General de Medio Ambiente	Evaluación de Impacto Ambiental	Residuos	Aguas	Conservación de Suelos	Atmósfera
CHILE	Art. 19, 8	<b>Ley 19.300/94.</b> Bases Generales del Medio Ambiente.	<b>D.S. 95/01.</b> Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.				
COLOMBIA	Art. 79 a 82; 331 y 361; 63, 75, 332, 344, 353 y 360.	<b>Código Nacional de Recursos Naturales y de Protección del Medio Ambiente (1974)</b>					
COSTA RICA	Art. 50	<b>Ley 7.554/95.</b> Ley Orgánica del Ambiente.	<b>Dec.22.890/94</b> <b>Dec.23.783/94</b> Evaluación de Impacto Ambiental	<b>Dec. 20.429/91</b> Desechos sólidos.	<b>Ley 1.634/53</b> Ley General de Agua Potable.		



Aeropuertos Argentina 2000



PAIS	Constitución Nacional	Ley General de Medio Ambiente	Evaluación de Impacto Ambiental	Residuos	Aguas	Conservación de Suelos	Atmósfera
ECUADOR	Art. 3; 23 y 28; 86 a 91; 154; 247 y 248.	<b>Ley para la prevención y la contaminación ambiental.</b> (1976) <b>Y otras de Gestión Ambiental</b>					
EL SALVADOR	La protección del Medio Ambiente es de interés social.	<b>Ley 233/98.</b> Ley del Medio Ambiente. <b>Dec. 17.</b>		<b>Dec. 41/00.</b> Residuos y Desechos Peligrosos. <b>Dec. 42.</b> Desechos Sólidos.			
GUATEMALA		<b>Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente</b> (1986)					

PAIS	Constitución Nacional	Ley General de Medio Ambiente	Evaluación de Impacto Ambiental	Residuos	Aguas	Conservación de Suelos	Atmósfera
HONDURAS	Art. 145 y 340	<b>Ley General del Ambiente</b> (1993). <b>Reglamento 27.267/94.</b> Ley del Ambiente.	Reglamento del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SINEIA).				
MEXICO	Art. 4 y 27.	<b>Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente</b> (1988). <b>Y otras.</b>			<b>Ley de Aguas Nacionales</b> (1992).		
NICARAGUA	Art. 60 y 102.	<b>Ley 217/96.</b> Ley General del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales.	<b>Reglamento de Permiso y Evaluación de Impacto Ambiental</b> (1994).	<b>Ley 168/94.</b> Desechos Peligrosos y Sustancias Tóxicas	<b>Ley N° 297:</b> Ley de Servicios de Agua Potable. <b>Dec. 33/95</b>		<b>Dec. 91/00.</b> Sustancias que agotan la Capa de Ozono.

PAIS	Constitución Nacional	Ley General de Medio Ambiente	Evaluación de Impacto Ambiental	Residuos	Aguas	Conservación de Suelos	Atmósfera
PANAMÁ	Art. 7; 114 y 115; 116, 117, 255, 256 y 291.	<b>Ley 41/98.</b> Ley General del Medio Ambiente.			<b>Res. 49/00.</b> Reutilización de Aguas Residuales Tratadas.		
PARAGUAY	Art. 7, 8 y 112		<b>Ley 294/93.</b> Ley de Evaluación de Impacto Ambiental				
PERÚ	Art. 66 a 69.	<b>Ley 613/90.</b> Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales.	<b>Ley 26.786/97.</b> Ley de Evaluación de Impacto Ambiental. <b>Y otras.</b>	<b>Ley 27.314/00.</b> Ley General de Residuos Sólidos	<b>Ley 17.752/69.</b> Ley General de Aguas		<b>Dec. 33/00.</b> Ratifica el Protocolo de Montreal. <b>Dec. 7401.</b> Calidad de Aire.

PAIS	Constitución Nacional	Ley General de Medio Ambiente	Evaluación de Impacto Ambiental	Residuos	Aguas	Conservación de Suelos	Atmósfera
URUGUAY	Art. 47.	<b>Ley 17.283/00.</b> Ley General de Protección Ambiental. <b>Y otras</b>	<b>Dec. 435/94.</b> Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.		<b>Ley 13.667/68.</b> Conservación de Suelos y Aguas	<b>Ley 13.667/68</b> Conservación de los Suelos y Aguas	<b>Ley 16.157/91</b> Aprueba Protocolo de Montreal
VENEZUELA	Art. 127 a 129	<b>Ley Orgánica del Ambiente</b> (1976). <b>Código Penal Ambiental</b> (1992).	<b>Dec. 1.257/96.</b> Evaluación de Impacto Ambiental.	<b>Ley 38/01.</b> Sustancias Materiales y Desechos Peligrosos.			<b>Dec. 3.220/03</b> Capa de Ozono.
BAHAMAS						Conservation and Protection of the Physical Landscape (2000).	





Aeropuertos Argentina 2000



PAIS	Constitución Nacional	Ley General de Medio Ambiente	Evaluación de Impacto Ambiental	Residuos	Aguas	Conservación de Suelos	Atmósfera
CUBA	Art. 27	<b>Ley 81/97.</b> Ley del Medio Ambiente			<b>Dec. 138/93.</b> Aguas Terrestres.		
GRENADA					Water Supply Act 23 (1969)	Land Development Act 40 (1968)	
JAMAICA	Art. 18 (2)					Land Development and Utilization Act (1997)	
REPUBLICA DOMINICANA		<b>Ley 64/00.</b> Ley General sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales			<b>Ley 487/69.</b> Aguas Subterráneas		



Aeropuertos Argentina 2000



# ***ASPECTOS AMBIENTALES DE LOS MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO***





Aeropuertos Argentina 2000



Todas las instituciones financieras internacionales, tanto públicas como privadas, exigen lo siguiente de las empresas que solicitan préstamos:

- **Sistema de Gestión Ambiental** que asegure el cumplimiento de la legislación nacional e internacional.
- Correcta **Gestión de Riesgos**.
- Programas de remediación de **Pasivos Ambientales**.
- **Organización adecuada**.





Aeropuertos Argentina 2000



## Antecedentes

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) ha establecido la “**Declaración sobre Ambiente y Desarrollo Sustentable de Instituciones Financieras**”, basado en los siguientes aspectos:

- **Enfoque Precautorio** en la Gestión Ambiental, que anticipa y previene potenciales impactos negativos sobre el medio.
- **Cumplimiento de la Legislación** local, nacional e internacional de aplicación.
- **Identificación y Cuantificación** de los **Riesgos Ambientales** como parte del proceso normal de Evaluación y Gestión de Riesgos.



Aeropuertos Argentina 2000



El Banco Interamericano de Desarrollo (**BID**), una de las entidades crediticias más importantes del mundo, integrada por 46 países, presta dinero a los gobiernos de los países miembros para financiar su desarrollo.

Desde su creación concentró su esfuerzo en los sectores de la producción y de la industria, así como en los de la energía y el transporte, todos ellos de gran relevancia desde el punto de vista ambiental.





Aeropuertos Argentina 2000



## Mecanismo del BID:

- El pedido de préstamo requiere de un capítulo ambiental básico.
- **BRIEF** (Informe Ambiental Previo).
- **Due Dilligence** (auditar la Gestión Ambiental de la empresa y evaluar los Pasivos Ambientales).
- **Estudio de Impacto Ambiental** (aprobado por el BID).

El **mecanismo de acceso** a estos créditos funciona **a través de los respectivos gobiernos**, ante quienes los empresarios deben presentar sus proyectos de desarrollo para que a su vez estos los eleven a las autoridades del BID.



Aeropuertos Argentina 2000



**Entidades privadas** como el BBV Francés, BankBoston, Galicia, HSBC y organizaciones como la Corporación Financiera Internacional (CFI) -integrante del Banco Mundial- y el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) tienen como política no involucrarse en proyectos contrarios a la preservación del medio ambiente; los dos últimos disponen de líneas de apoyo financiero para proyectos ambientales.





Aeropuertos Argentina 2000



# ***RIESGOS Y OPORTUNIDADES***



Aeropuertos Argentina 2000



Una **mala Gestión Ambiental** genera **riesgos** de daños con consecuencias civiles, penales y de imagen a la empresa.

Por el contrario, un **buena Gestión Ambiental** brinda **oportunidades** para la realización de **mejores negocios**, **obtención de financiamiento** y fortalece la **imagen empresaria** ante la comunidad (activo intangible)





Aeropuertos Argentina 2000



# ***PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA***



Aeropuertos Argentina 2000



- **Pasivos Ambientales.**
- **Gestión Ambiental.**
- **Planificación y Uso del Terreno.**





Aeropuertos Argentina 2000



## ***Pasivos Ambientales***

- Son aquellas situaciones de deterioro ambiental que le implican a una empresa, la necesidad actual o potencial de afrontar erogaciones para recomponer, resarcir y reconstruir o construir instalaciones a fin de compensar o reducir los riesgos que la situación ha generado.
- El estudio que determina la existencia y características de los pasivos ambientales se denomina **Línea de Base Ambiental**



Aeropuertos Argentina 2000



# LÍNEA DE BASE





Aeropuertos Argentina 2000



## Objeto:

- Determinación de la existencia de pasivos ambientales existentes o potenciales y evaluación de operaciones:
  - Si constituyen situaciones medioambientales preexistentes a una fecha determinada.
  - Si son situaciones propias de los aeropuertos o son consecuencia de actividades externas.



Aeropuertos Argentina 2000



Se subdivide básicamente en **2 etapas**:

- **Fase I:**

Se tiene como referencia la norma **ASTM E 1.527/97** Práctica Estándar para Evaluación Ambiental de Sitio. Se trata de la **primer verificación**, basada sobre el estudio de información existente y un relevamiento visual, **para identificar potenciales pasivos**





Aeropuertos Argentina 2000



- **Fase II:**

Se tiene como referencia la **norma ASTM E 1.903/97** Guía Estándar para Evaluación Ambiental de Sitio. Se trata de **determinar** en forma detallada la naturaleza y la extensión de **la potencial contaminación**.



Aeropuertos Argentina 2000



## **Pasivos Ambientales más frecuentes:**

- 1. CANTERAS ABANDONADAS**
- 2. TRANSFORMADORES CON PCB`s EN CONDICIONES DE RIESGO**
- 3. SUELOS Y ACUÍFEROS CONTAMINADOS POR DERRAMES DE HIDROCARBUROS**
- 4. BASURALES**





Aeropuertos Argentina 2000



## 1) Canteras Abandonadas

### Problemas que pueden causar:

- Ocasionalmente, las canteras abandonadas se llenan de agua convirtiéndose en **puntos de atracción de aves**.
- También pueden ser **basurales potenciales**.
- Representan un **riesgo para la seguridad de la gente**.



Aeropuertos Argentina 2000



## 2) Transformadores Con PCB's

- Los PCB's (**Bifenilos Policlorados**) son sustancias altamente tóxicas al ser absorbidas por vía respiratoria, dérmica o por ingestión.
- El **mayor riesgo** de contaminación es **durante el manipuleo**, especialmente durante el cambio.
- **Otros problemas que generan:**
  - Contaminación potencial por derrames.
  - Contaminación potencial por fugas.
  - Generación de dioxinas en caso de calentamiento o incendio.





Aeropuertos Argentina 2000



### 3) Suelos y Acuíferos Contaminadas con Derrames de Hidrocarburos

- En las viejas instalaciones es muy probable encontrar suelo contaminado.
- Significa un **alto riesgo** para la salud de la población y del personal por 2 causas:
  - Los **componentes tóxicos** se transportan a través del medio afectando la salud de personas.
  - Se pueden formar **mezclas explosivas** en sitios confinados.



Aeropuertos Argentina 2000



El camino a seguir será establecer para cada sitio un **Programa de Trabajo** en tres etapas:

***I. Diagnóstico de la Contaminación***

***II. Propuesta de Remediación***

***III. Desarrollo de la Remediación***





Aeropuertos Argentina 2000



## 4) Basurales

- **Generados por la disposición incontrolada de residuos dentro o fuera del predio aeroportuario.**
- Se recomienda **prevenir la formación de basurales** mediante un correcto **vallado de la propiedad** que impida el acceso al público, ya que en muchos casos los residuos presentes en estas zonas de depósito son ajenos a las actividades del aeropuerto
- Existen **basurales cubiertos** por vegetación o tierra y **otros a la vista.**



Aeropuertos Argentina 2000



Un **programa de Remediación de Basurales** se compone de 3 fases.

- I. Diagnóstico de la contaminación:***
- II. Ejecución de las tareas de remoción, segregación y tratamiento/**disposición final de los residuos.*****
- III. Recomposición paisajística.***





Aeropuertos Argentina 2000



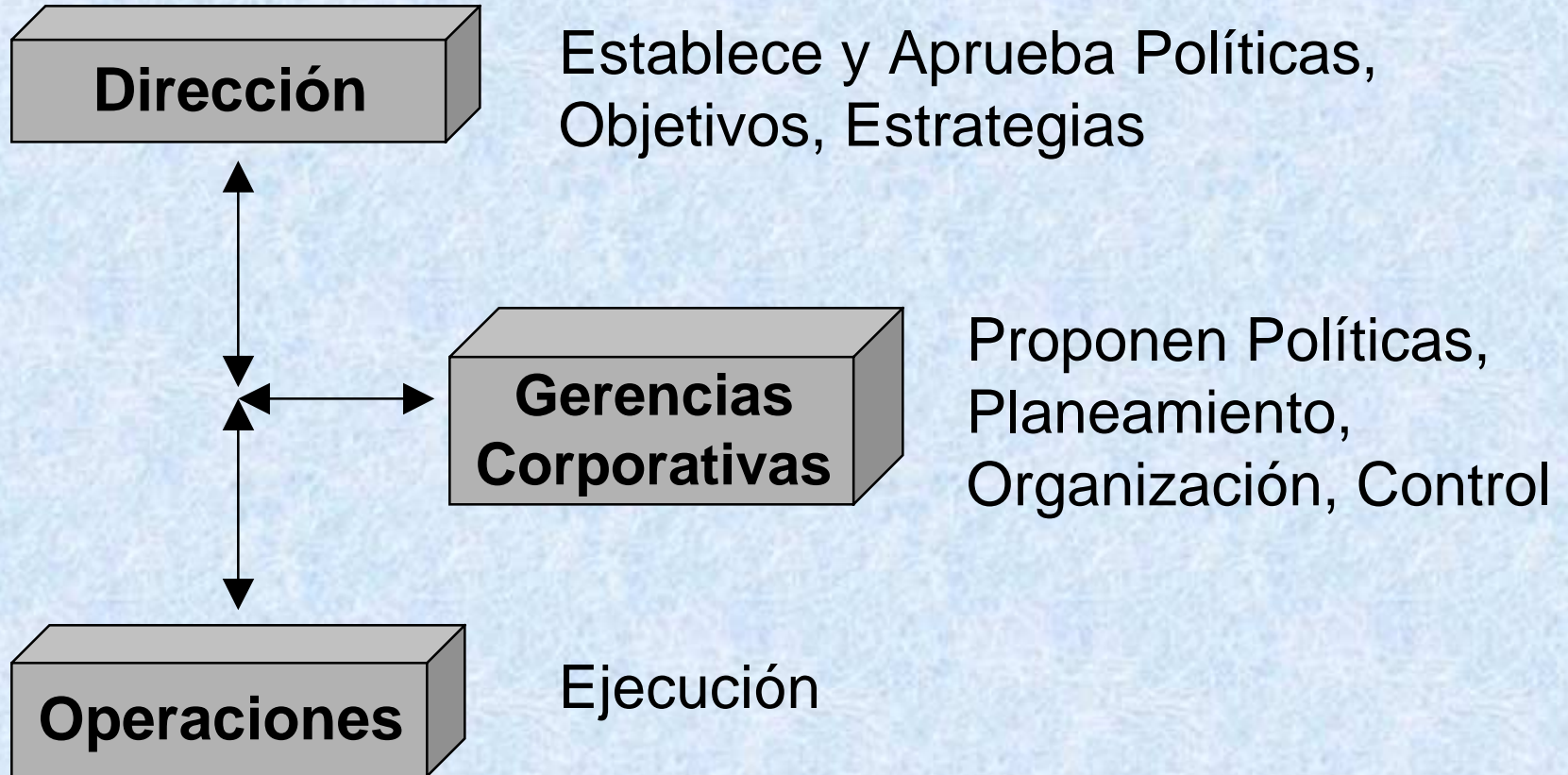
# **SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA)**

*Un SGA es la estructura organizativa, las responsabilidades, estrategias, asignación de prioridades, planes, prácticas, procedimientos, procesos y recursos para llevar adelante los objetivos ambientales de la empresa.*

- Debe entenderse que no es un fin en si mismo, sino una **herramienta** para lograr un fin.



Aeropuertos Argentina 2000







Aeropuertos Argentina 2000



➤ **Existen distintos tipos de SGA:**

- **Sistemas tipo ISO 14.000**
- **Sistemas basados en estándares regionales o por actividad**
- **Sistemas a Medida**



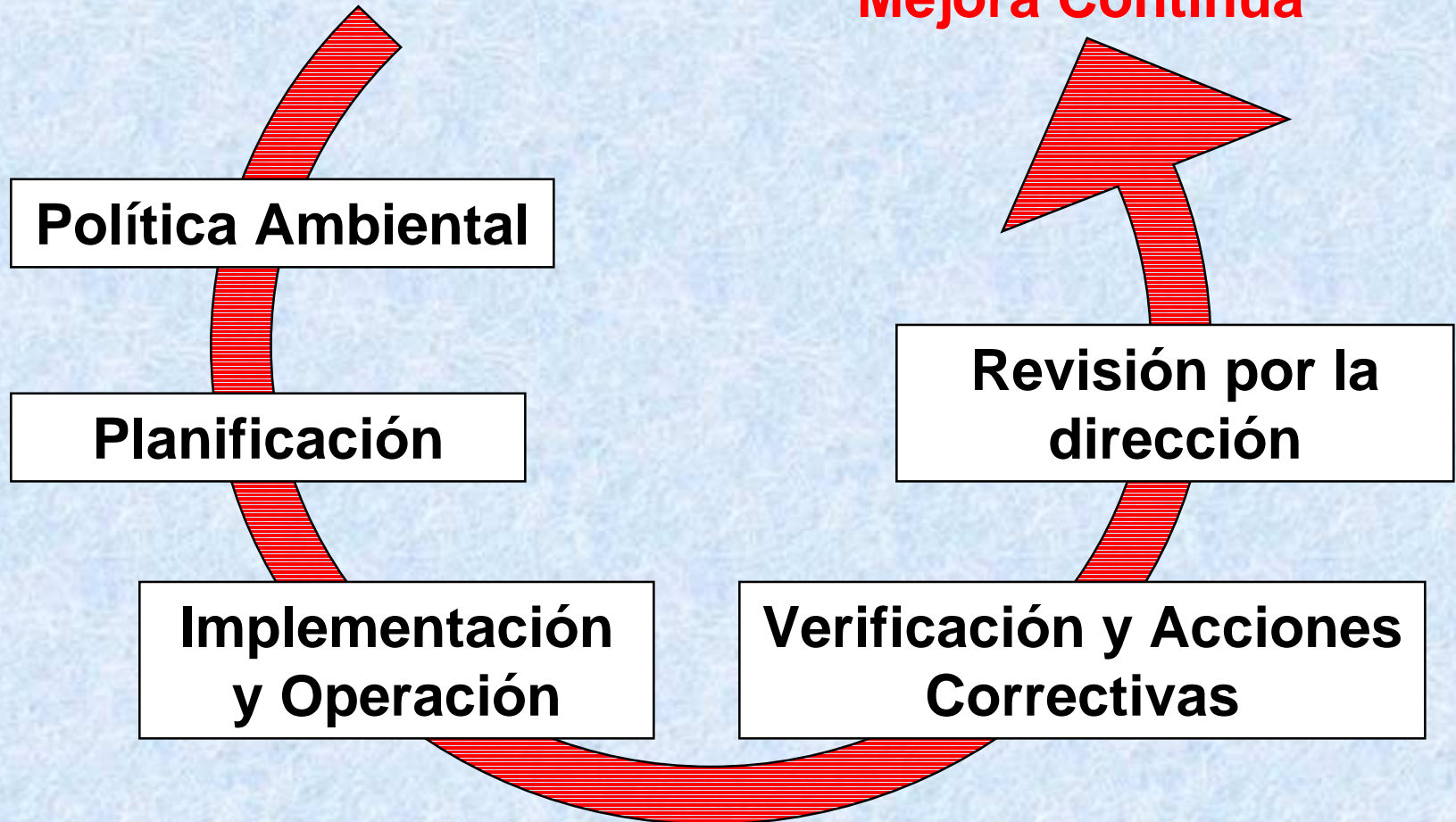


Aeropuertos Argentina 2000

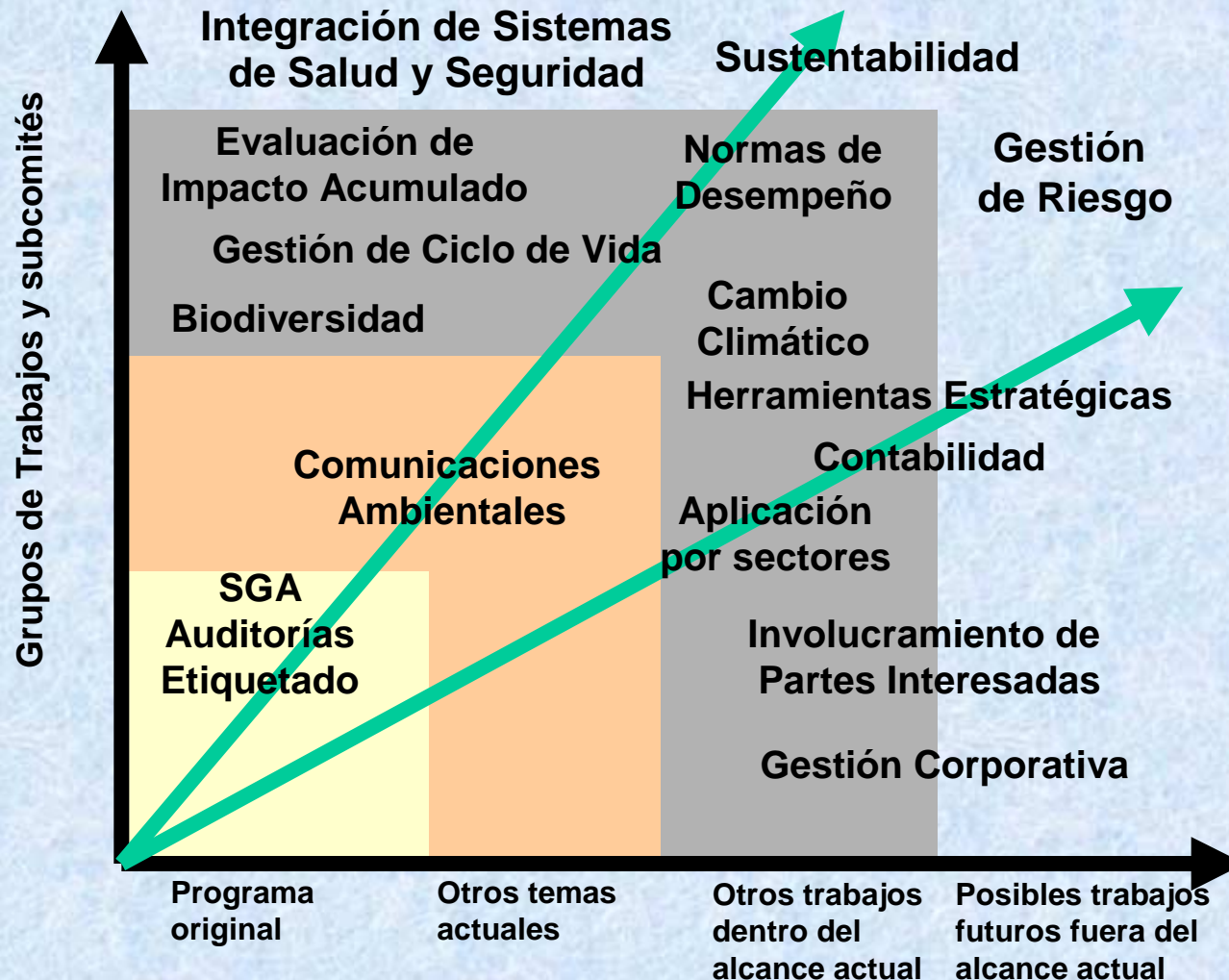


# ISO 14.000 - Esquema

**Mejora Continua**



# ISO 14.000 - Influencias Y Tendencias







Aeropuertos Argentina 2000



## **Sistema ISO 14.000**

### **Ventajas:**

- ✓ Estandarizado
- ✓ Incluye mejora continua
- ✓ Es internacionalmente reconocido
- ✓ Se actualiza permanentemente en sus alcances
- ✓ Permite la certificación por terceros
- ✓ Se complementa con otros sistemas de gestión

### **Desventajas:**

- × Menor flexibilidad que en el caso de un Sistema a Medida
- × Costo de la Certificación (llegada la instancia)
- × Puede llegar a resultar excesivamente burocrático



Aeropuertos Argentina 2000



## Política Ambiental

- Es esencial que el nivel directivo proceda a su definición.
- Conforman los cimientos sobre los cuales cualquier organización establece sus **Objetivos y Metas**, por lo que debe estar **documentada, implementada y comunicada a todo el personal**.
- Debe asegurar el **cumplimiento de estándares y normas de protección ambiental** en la operación, mantenimiento y expansión de la empresa, buscando prevenir y/o minimizar los impactos ambientales.
- Deberá definirse un área de la empresa responsabilizada de asegurar y controlar la implementación de los compromisos derivados de la Política Ambiental. Teniendo en cuenta que el Medio Ambiente es un recurso estratégico, el área responsable de controlar su cuidado deberá reportar a las máximas autoridades corporativas, evitando su dependencia de áreas operativas para no perjudicar la objetividad y visión **holística** que tales tareas requieren.





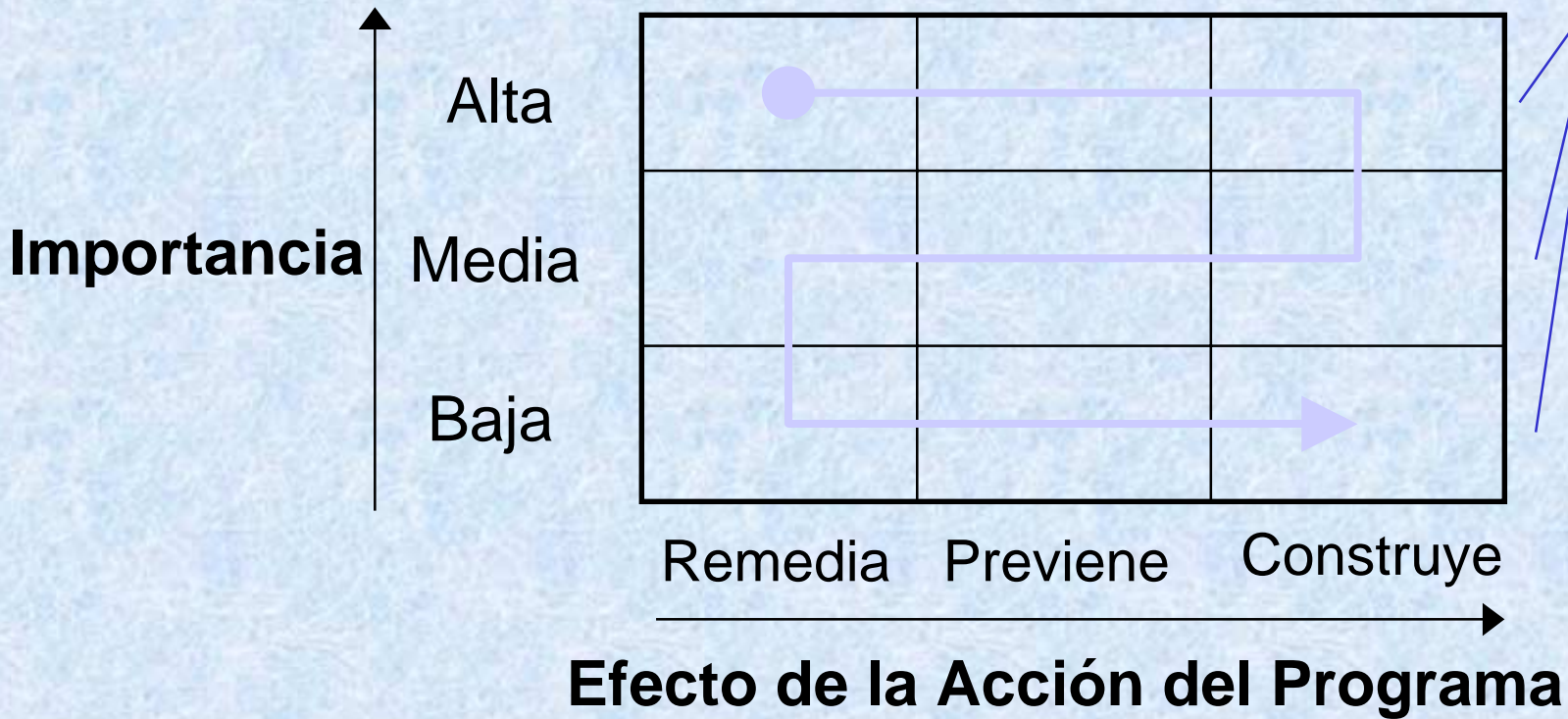
Aeropuertos Argentina 2000



## Planificación

- El proceso se inicia con la **identificación de los aspectos ambientales relevantes**
- En base a éstos **se establecen las metas, programas y prioridades**

## Curso de Análisis







Aeropuertos Argentina 2000



## Implementación Y Operación

- **Las Normas Corporativas establecen los lineamientos, cursos de acción y responsabilidades a nivel corporativo**
- **En función de las Normas cada unidad de la empresa debe desarrollar sus propios procedimientos**



Aeropuertos Argentina 2000



## ***Aspectos Básicos a Considerar en un Aeropuerto***

- Efluentes líquidos
- Riesgo de Fauna Salvaje
- Agua potable
- Derrames de combustible
- Lavado de vehículos
- Baños químicos
- Gestión de residuos sólidos y semisólidos
- Residuos patogénicos
- Residuos provenientes del exterior
- Equipos con PCB's
- Basurales
- Gestión de compra
- Seguridad e Higiene
- Descontaminación de pistas
- Almacenamiento de combustible
- Manejo de recursos forestales
- Emisiones gaseosas
- Ruido y vibraciones
- Movimiento de suelos
- Registros ambientales
- Visitas de las autoridades
- Diseño Sustentable
- Estudios de Impacto Ambiental





Aeropuertos Argentina 2000



## Verificación y Acciones Correctivas

- **Programa de Auditorías y Control** en los aeropuertos.
- En función de las auditorías o de la interacción con las unidades **se identifican las acciones correctivas y las necesidades de capacitación.**



Aeropuertos Argentina 2000



## Revisión Por La Dirección

La revisión es necesaria para **retroalimentar** al sistema y eventualmente adaptarse a nuevas condiciones

- Cambios Societarios o Corporativos
- Cambios en el entorno económico
- Redefinición de objetivos estratégicos
- Redefinición de planes de acción

El Sistema de Gestión puede estar muy bien desarrollado, pero sin el compromiso de la Dirección y de los usuarios lo más probable es que no sea exitoso





Aeropuertos Argentina 2000



# RIESGO AVIARIO

- Un plan de prevención de riesgo aviario debe incluir acciones a ejecutar tanto dentro como fuera de los aeropuertos
- Debe tener en cuenta.
  - Aspectos regionales
  - Corrientes migratorias
  - Especificidad del entorno de cada aeropuerto
  - Un sistema confiable de retroalimentación para evaluar permanentemente las medidas de mitigación y control que se están tomando
- La situación de la región Latinoamericana es diferente de la de Europa o Estados Unidos (solamente Argentina tiene más de mil especies de aves diferentes)





Aeropuertos Argentina 2000



# PLANIFICACIÓN Y USO DEL TERRENO



Aeropuertos Argentina 2000



# **Impactos del aeropuerto al Medio - Ruido -**





Aeropuertos Argentina 2000



- El ruido de las turbinas de los aviones es considerado molesto por 2 razones:
  - Es un **ruido esporádico** con un patrón distintivo de aumento y disminución.
  - La intensidad del ruido depende de la localización relativa de la ruta aérea y el modo de operación que se esté realizando (aterrizaje o despegue).



Aeropuertos Argentina 2000



- El ruido producido por las turbinas modernas, contiene una energía acústica sobre un gran rango de frecuencia.
- El sonido audible incluye sonidos desde una baja frecuencia hasta una alta frecuencia.
- **El ruido de baja frecuencia (menos de 500 Hz) penetra más fácilmente paredes, techo, puertas y ventanas.**
- **El ruido de alta frecuencia (más de 1.000 Hz), atraviesa con mayor facilidad los espacios de ventilación e infiltración.**
- **El oído humano escucha mejor por encima de los 1.000 Hz.**





Aeropuertos Argentina 2000



- Las personas que están expuestas a **emisiones** extremas **de ruido** en la zona del aeropuerto deben protegerse adecuadamente conforme a lo estipulado en la reglamentación correspondiente.
- La **intensidad** y los **efectos** del ruido producido por un aeropuerto se determinan mediante los **siguientes parámetros**:
  - Horas de despegues y aterrizajes (día/noche)
  - Cantidad de despegues y aterrizajes
  - Procedimiento para el despegue y el aterrizaje
  - Procedimiento de frenado (inversión del empuje)
  - Tipo de avión
  - Otras emisiones de ruido en el ámbito de las zonas operativas de vuelo (ensayos de turbinas, turbinas auxiliares, etc.)
  - Situación de las pistas de despegue y aterrizaje y de la trayectoria de vuelo.



Aeropuertos Argentina 2000



## ***Mitigación Del Impacto Del Ruido Producido Por Aeronaves***

Las **medidas** que se indican a continuación permiten **reducir la emisión de ruidos**:

- Medidas para reducir el ruido de los motores, adoptadas por el fabricante de aviones
- Configuración de las áreas de movimiento orientada al entorno del aeropuerto
- Insonorización de las fuentes de emisión fijas (ensayo de motores, turbinas auxiliares, etc.)
- Protección acústica de los edificios ya existentes, especialmente en las zonas expuestas al ruido.





Aeropuertos Argentina 2000



Además, se puede conseguir una reducción de la emisión de ruidos mediante las siguientes **medidas operativas**:

- Restricciones horarias para el despegue y aterrizaje
- Fijación y uso alternativo de trayectorias de despegue y aterrizaje
- Amortiguación de ruidos en las operaciones de despegue y aterrizaje
- Limitación del frenado con inversión de empuje
- Aumento de las tasas de despegue y aterrizaje para los aviones antiguos con motores ruidosos (con ello se puede reducir la frecuencia de su uso)
- Aplicación de un sistema de control de ruidos para sancionar las infracciones contra la normativa sobre protección acústica.



Aeropuertos Argentina 2000







Aeropuertos Argentina 2000

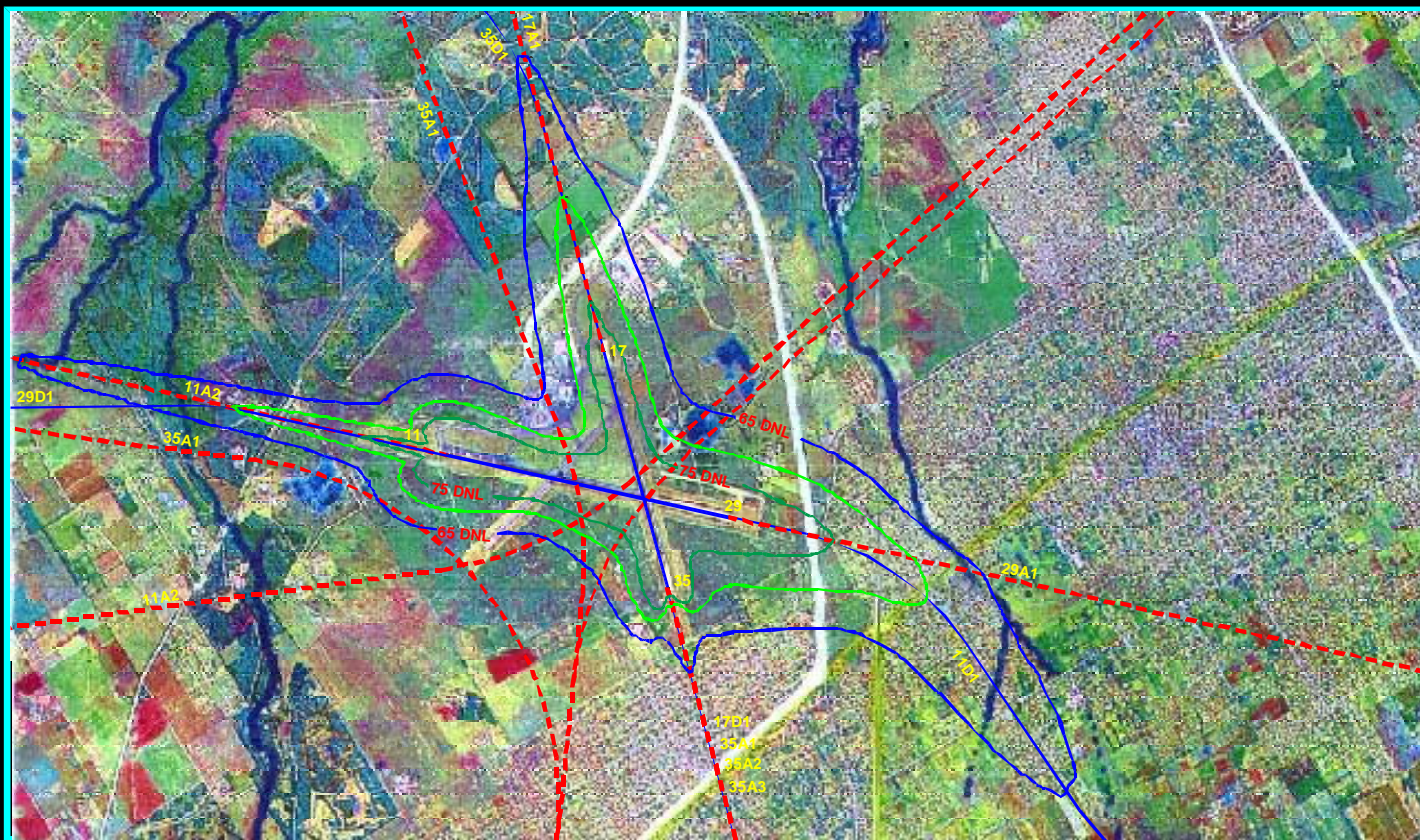


***Barrera de amortiguación del ruido***





Aeropuertos Argentina 2000



**DAMES & MOORE**  
A DAVIS BRUNTON COMPANY

1000 500 0 1000 2000  
SCALE: 1:400

AEROPUERTO ARGENTINA 200  
INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL  
EZEIZA AEROPUERTO INTERNACIONAL

FIGURA 3.8: CONTORNOS DEL CASO BASE DE REFERENCIA-198





Aeropuertos Argentina 2000



Las urbanizaciones localizadas dentro de las curvas isofónicas están sometidas a impacto sonoro y en la medida que crezcan las urbanizaciones en las áreas impactadas, aumentará la magnitud del impacto.

**El ruido producido por las aeronaves** es el factor más importante en la planificación de la utilización de los terrenos que se encuentran en las cercanías de los aeropuertos.

**ANEXO 14 de la OACI** – Manual de Planificación de Aeropuertos, Parte II (Utilización del Terreno y Control del Medio Ambiente) es una herramienta básica para planificar.



Aeropuertos Argentina 2000



# **Impactos del aeropuerto al Medio (Estudios de Impacto Ambiental)**





Aeropuertos Argentina 2000



Un **Impacto Ambiental** (IA) es cualquier alteración que se produce en el medio cuando se lleva a cabo un proyecto o una actividad. La alteración puede ser favorable o desfavorable para el ambiente.



Aeropuertos Argentina 2000



## Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)

- Examen ordenado y metódico de los problemas resultantes de una actividad, programa o proyecto, cuyo **objeto** es la **identificación, predicción, interpretación y comunicación de los impactos ambientales** que un proyecto o actividad produciría en caso de ser ejecutado.



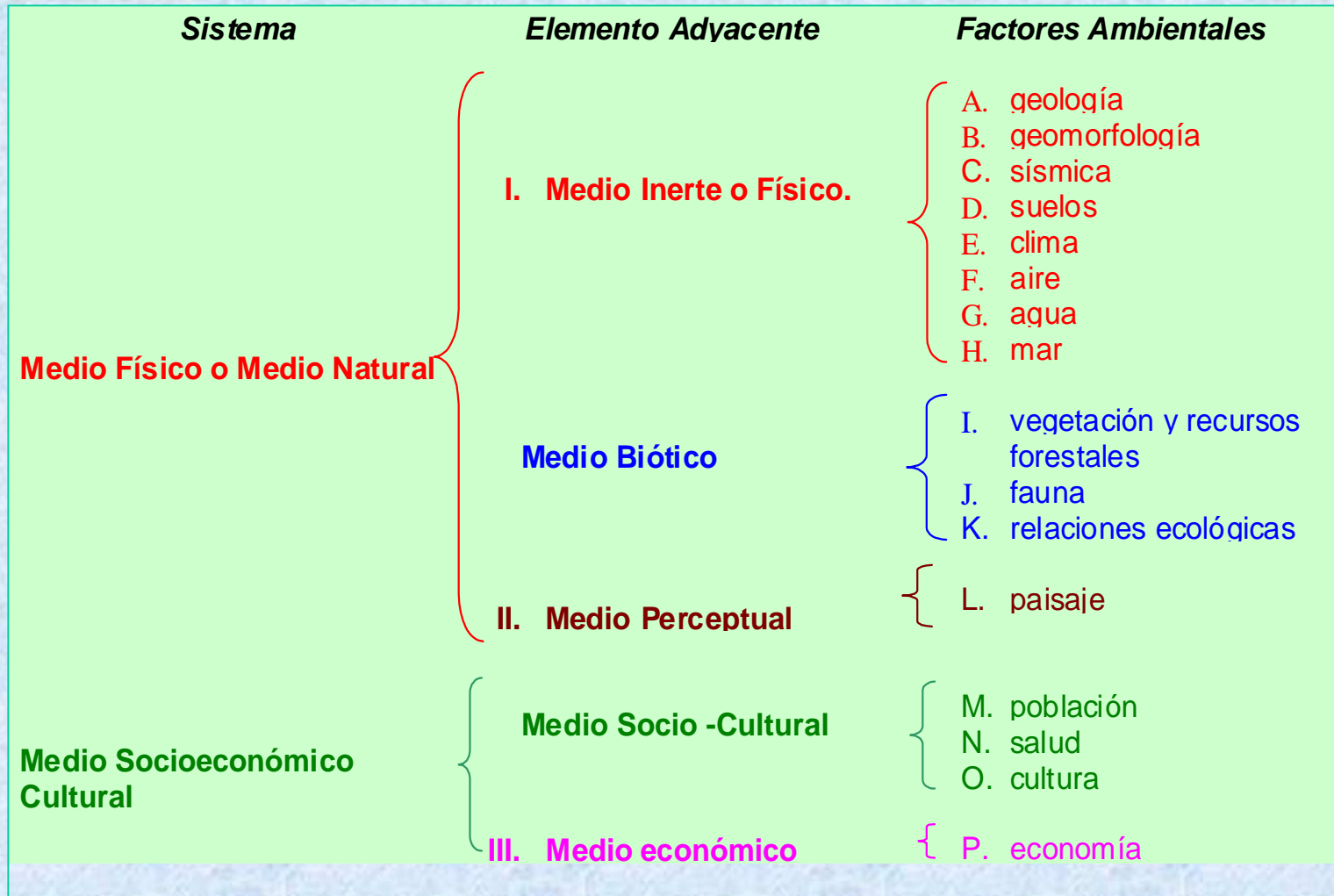


Aeropuertos Argentina 2000



El trabajo comprende las siguientes **fases**:

- Descripción del Ambiente Físico
- Descripción del Ambiente Socioeconómico
- Descripción del Proyecto
- Evaluación de Impactos Ambientales
- Cronograma de Correcciones y/o Adecuaciones
- Elaboración de un Manual de Gestión Ambiental



## FACTORES AMBIENTALES A EVALUAR





Aeropuertos Argentina 2000



El EsIA analiza las alternativas presentadas y evalúa la alternativa más viable o la inviabilidad del proyecto, culminando con la redacción de un **Plan de Manejo Ambiental y Social**. Dicho Plan comprende:

- **Plan de Medidas de Mitigación/ Reparación/ Compensación**
- **Plan de Monitoreo y Seguimiento**
- **Plan de Respuesta ante Emergencias**
- **Plan de Gestión Ambiental**



Aeropuertos Argentina 2000



# Impactos del Medio hacia el Aeropuerto





Aeropuertos Argentina 2000



Los **problemas** ambientales más comunes vinculados a la ausencia de un Plan Regulador para la actividad aeroportuaria son los siguientes:

- **Basurales**
- **Anegamientos**
- **Focos artificiales de atracción de aves**
- **Urbanizaciones**
- **Otras actividades**, tales como:
  - Quemadas en plantaciones
  - Emisiones de industrias contaminantes
  - Tala de bosques.



Aeropuertos Argentina 2000



## **Basurales**

Los basurales que se encuentran cercanos a los aeropuertos presentan los siguientes riesgos:

- **Atractores de aves:** generando riesgo de colisión con las aeronaves durante las operaciones de aproximación y despegue. La OACI lo considera como riesgoso si el foco se encuentra en un radio menor a 13 km del aeropuerto.
- **Focos infecciosos** que generan riesgo de contaminación sobre todo de las aguas subterráneas fuente común de agua en aeropuertos y áreas aledañas además de atraer vectores como ratas y alimañas.
- **Focos de incendio:** En los basurales a cielo abierto es probable que se produzcan incendios ya sea por prácticas habituales o por accidente.





Aeropuertos Argentina 2000



**Basurales externos**



Aeropuertos Argentina 2000



## ***Anegamientos***

- Se producen debido a la presencia de líquidos pluviales y/o cloacales producto de vertidos de zonas aledañas al aeropuerto (normalmente de áreas urbanizadas en desarrollo).
- Las obras con ausencia o deficiente planificación hidráulica generan anegamientos por impermeabilización de terrenos naturales o alteración de las dimensiones o trazas de canales de escurrimiento generando riesgos e inconvenientes operativos.
- Adicionalmente pueden generar **atracción de aves** a causa del desarrollo de microfauna y flora.





Aeropuertos Argentina 2000



**Efluentes líquidos en las proximidades de un aeropuerto**



**Represa en campo próximo al aeropuerto**



Aeropuertos Argentina 2000



## ***Focos artificiales de atracción de aves***

- Además de los que fueron comentados, existen otros focos artificiales de atracción de aves consistentes en instalaciones de acumulación de líquidos tales como:
  - **Plantas potabilizadoras de agua.**
  - **Piletas de regulación / compensación de cuencas hídricas.**
  - **Lagunas de tratamiento de efluentes.**





Aeropuertos Argentina 2000



***Laguna de Planta de tratamiento lindera al aeropuerto***





Aeropuertos Argentina 2000



## Otras actividades que impactan a los aeropuertos

- **Prácticas de quemas de plantaciones - Reducción de la visibilidad** por emisiones atmosféricas (polvos y humos)
- **Emisiones contaminantes de industrias aledañas**
- **Alteración de las estructuras** del aeropuerto y de la **calidad de aire** por emisiones de vapores corrosivos y/o irritantes a las vías respiratorias.
- **Talas de bosques e implantación de especies alóctonas.** Migraciones forzadas de especies animales hacia el aeropuerto generando riesgos por **presencia de fauna** en áreas operativas.
- El desarrollo de **urbanizaciones linderas obstaculiza** la expansión aeroportuaria.



Aeropuertos Argentina 2000



## Otras actividades que impactan a los aeropuertos

- Instalaciones que generan **interferencia eléctrica con las radiocomunicaciones.**
- Instalaciones u obras con **Luces** de características tales que puedan confundir a los pilotos y dificultar la interpretación de las luces aeronáuticas.
- Cualquier tipo de instalación o proceso que genere **humo**, de forma que pueda que reducir la visibilidad.





Aeropuertos Argentina 2000



***Quema de plantaciones***



***Emisiones sulfurosas de una industria próxima al aeropuerto***





Aeropuertos Argentina 2000



***Desforestación de bosques naturales en sectores cercanos a una pista***



Aeropuertos Argentina 2000



***Cantera ubicada hacia el oeste del aeropuerto de Posadas***



Sector de molienda de piedra





Aeropuertos Argentina 2000



## **Para una correcta Planificación, es necesario:**

- Un marco regulatorio que pueda armonizar las actividades aeroportuarias y el desarrollo de la comunidad.
- Las autoridades que aprueben EIA en áreas cercanas al aeropuerto, deberán tener en cuenta las restricciones e incompatibilidades específicas con el aeropuerto.
- Un eficiente sistema de comunicación entre el aeropuerto y las autoridades locales y federales.





Aeropuertos Argentina 2000



**MUCHAS GRACIAS**

# **SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN Y VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL CLAC - OACI**

## ***SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DE TRANSPORTE AÉREO***

*Marco Ospina Y*

# **SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

## **ANTECEDENTES**

- **Grupo de expertos CLAC**
- **Memorandum de entendimiento CLAC - OACI (Montreal, 1 de octubre de 1998)**
- **Reglamento del Sistema**
- **Acuerdo CLAC para adhesión**
- **Proyecto de cooperación técnica RLA/99/901**



# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- ✿ Resolución de la 35° Asamblea de la OACI A35-7, entre otras cosas:
  - Reconoce el potencial de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad
  - Reconoce que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro.
  - Alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional.

# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL



# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## ASPECTOS LEGALES E INSTITUCIONALES

### ORGANIZACION REGIONAL

- 11 Estados participantes
- 2 Organismos observadores
- apoyo económico de la CE

### MARCO INSTITUCIONAL

- Memorandum de Entendimiento CLAC/OACI
- Acuerdo CLAC/Estados miembros
- Acuerdo fondos en fideicomiso

### MARCO REGULATORIO

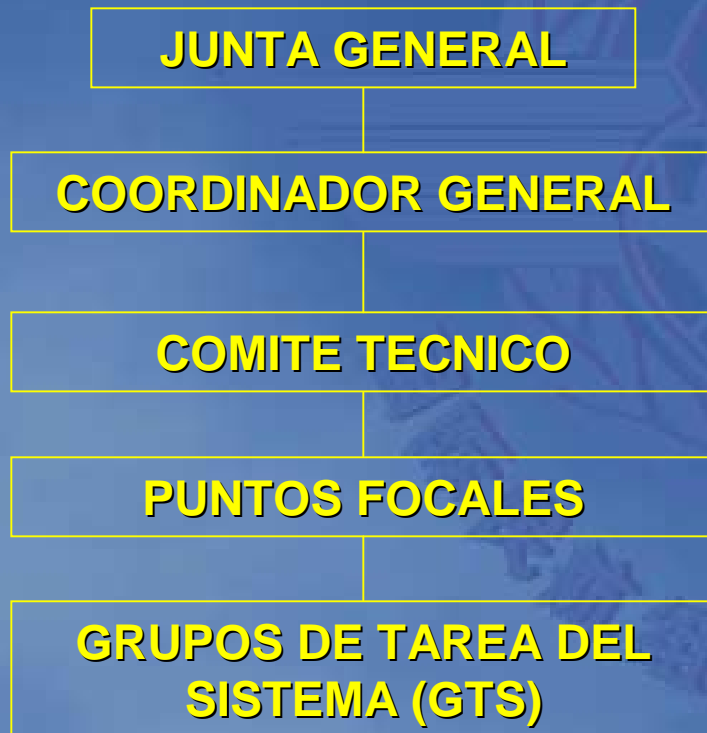
- Documento de proyecto
- Regulaciones del Sistema



# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## ESTRUCTURA Y ACTIVIDADES

### ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



### PROGRAMA DE ACTIVIDADES

ARMONIZACION DE REGULACIONES AERONAUTICAS LATINOAMERICANAS (LARs)

ENSAYOS PARA CERTIFICACION OMA<sub>s</sub>

ASESORIAS A ESTADOS PARTICIPANTES

ENTRENAMIENTO A PERSONAL SRVSOP

BANCO DE INGENIEROS AERONAUTICOS PARA APROBACIÓN DE ALTERACIONES Y REPARACIONES MAYORES

PROGRAMA DE INTERCAMBIO DE RESULTADOS DE INSPECCIONES EN RAMPA A AEROLÍNEAS INTERNACIONALES (2006)

# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## PERSONAL Y ACTIVIDADES

<b>Actividad</b>	<b>Resultados</b>	<b>Personal Involucrado</b>
<b>Procedimientos generales sobre regulaciones</b>	<b>LAR 11 (2002) Manual del Escritor (2002 – iniciativa en lenguaje común)</b>	<b>CT CT</b>
<b>Estrategia para la implantación</b>	<b>Estrategia para la implantación de LAR (2002)</b>	<b>CT</b>
<b>Encuesta regional sobre recursos humanos</b>	<b>Bancos de datos sobre expertos regionales (2002)</b>	<b>CT</b>

# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## PERSONAL Y ACTIVIDADES

Actividad	Resultados	Personal
Armonización de LARs	LAR 1 (2004)	CT
	LAR 11 (2004)	CT
	LAR PEL 61, 63, 65 y 67 (2004)	CT
	LAR 145 (2004)	CT
	LAR OPS (En proceso de aprobación)	CT + ECU(1)
	LAR CIAC (2005)	CT + PER (1)
Material Guía	Circular Asesoramiento 6.425 RVSM	CT
	Manual Inspector Aeronavegabilidad	CT + BOL(1), CHI(1)
	Manual Inspector Operaciones, Parte I	CT + ARG(1), ECU(1), VEN(1)
	Manual Inspector Operaciones, Parte II	
	Circular Asesoramiento 6.471 RNP	CT



# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## PERSONAL Y ACTIVIDADES

Actividad	Resultados	Personal Involucrado
Ensayos de Certificación OMA	Material Guía (2004) Primer Ensayo SEMAN Perú (2004)	CT CT + BRA(1), VEN(1)
	AEROPOSTAL	CT, BRA (1) ,CHI (1), CUB (1) ,ECU (1), PAN (1), ECU (1)
	LAB	CT, ECU(1), PAN (1), ARG (1), BRA (1)
	CUBANA	CT, ECU (1), PER (1), BRA(1), BOL (1).

Mediante los ensayos de auditorías de certificación LAR 145 una OMA puede obtener con un solo proceso de certificación hasta 11 Certificados de aprobación de los miembros del SRVSOP.

# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## PERSONAL Y ACTIVIDADES

Actividad	Resultados	Personal Involucrado
Entrenamiento	Curso Auditor Lider (2004 y 2005)	Becas otorgadas 21
	Seminario RVSM (2004)	BRA(2), CHI(1), EUA(2), ARINC(1), CT + ARG(1), BOL(1),
	Curso LAR 145 (2004)	CT + BRA (1), BOL (1), VEN(1)
	Curso ETOPS URU y PER. (2004 y 2005)	CT + CAN (1) + BOL (1)
	Curso LAR OPS (2006)	CT + CAN (1)
	Curso LAR PEL (2006)	CT + PER (1)
	Curso Reparaciones y Alteraciones Mayores (2005)	Becas otorgadas (29), FAA.

# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## PERSONAL Y ACTIVIDADES

Actividad	Resultados	Personal Involucrado
Asesoramiento a Estados miembros	Panama (2003)	CT
	Ecuador (2003)	CT
	Paraguay (2003)	CT
	Chile (2004)	CT + BOL(1) + CAN (1)
	Peru (2004)	CT + BOL(1)
	Uruguay (2004)	CT + CAN (1)
	Venezuela (2004)	CT + CAN (1)
	Peru (2005)	CT + CAN (1)
Reuniones	Junta General	Coordinador General
	Puntos Focales:	CT
	Paneles de Expertos (2005)	CT



# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## LOGISTICA

El Sistema Regional utiliza un Acuerdo de Fondos en Fideicomiso suscrito por los Estados participantes

Código	Nombre	Presupuesto (en USD M)
RLA/99/901	Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional	3.2

# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## CONCLUSIONES

### El sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional:

- ✱ Fortalece a los Estados participantes
- ✱ Aumenta el nivel de la seguridad operacional en la Región
- ✱ Permite a las administraciones de aviación civil discutir los problema que afectan a la región en materia de seguridad
- ✱ Proporciona un modelo común de regulaciones de aviación civil
- ✱ Preserva la sostenibilidad se la seguridad operacional en la región

# SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

## CONCLUSIONES

### El Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional:

- ✿ Permite la participación activa del personal AIR/OPS/PEL en el desarrollo de regulaciones y material de orientación
- ✿ Asesora oportunamente a las administraciones de aviación civil para resolver sus problemas
- ✿ Ofrece una base de capacitación común para los inspectores de los Estados participantes
- ✿ Asigna los recursos adecuados para atender requerimientos de seguridad operacional de la aviación
- ✿ Recapta el apoyo de la industria que es fundamental para el éxito del proceso de armonización de normas.

The background features a large, faint watermark of the International Civil Aviation Organization (ICAO) logo. The logo consists of a globe with latitude and longitude lines, surrounded by a laurel wreath. The acronym 'ICAO' is written in English at the top, and its Chinese equivalent '国际民航组织' is written at the bottom. The globe is flanked by two stylized wings.

***Muchas gracias***





**“La visión de las líneas aéreas  
sobre la seguridad operacional, la seguridad y la  
facilitación”**

***“Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo  
CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC”***

***Cartagena, Colombia, 20 al 22 de setiembre de 2005***

***Presentado por Cap. Eduardo Chacin***

***Gerente de IATA***

# Agenda

- 1. Seguridad operacional**
- 2. Seguridad y facilitación**



# 1. Seguridad operacional



# Seguridad operacional

***“Para la industria y para la IATA  
la seguridad operacional es  
prioritaria”***

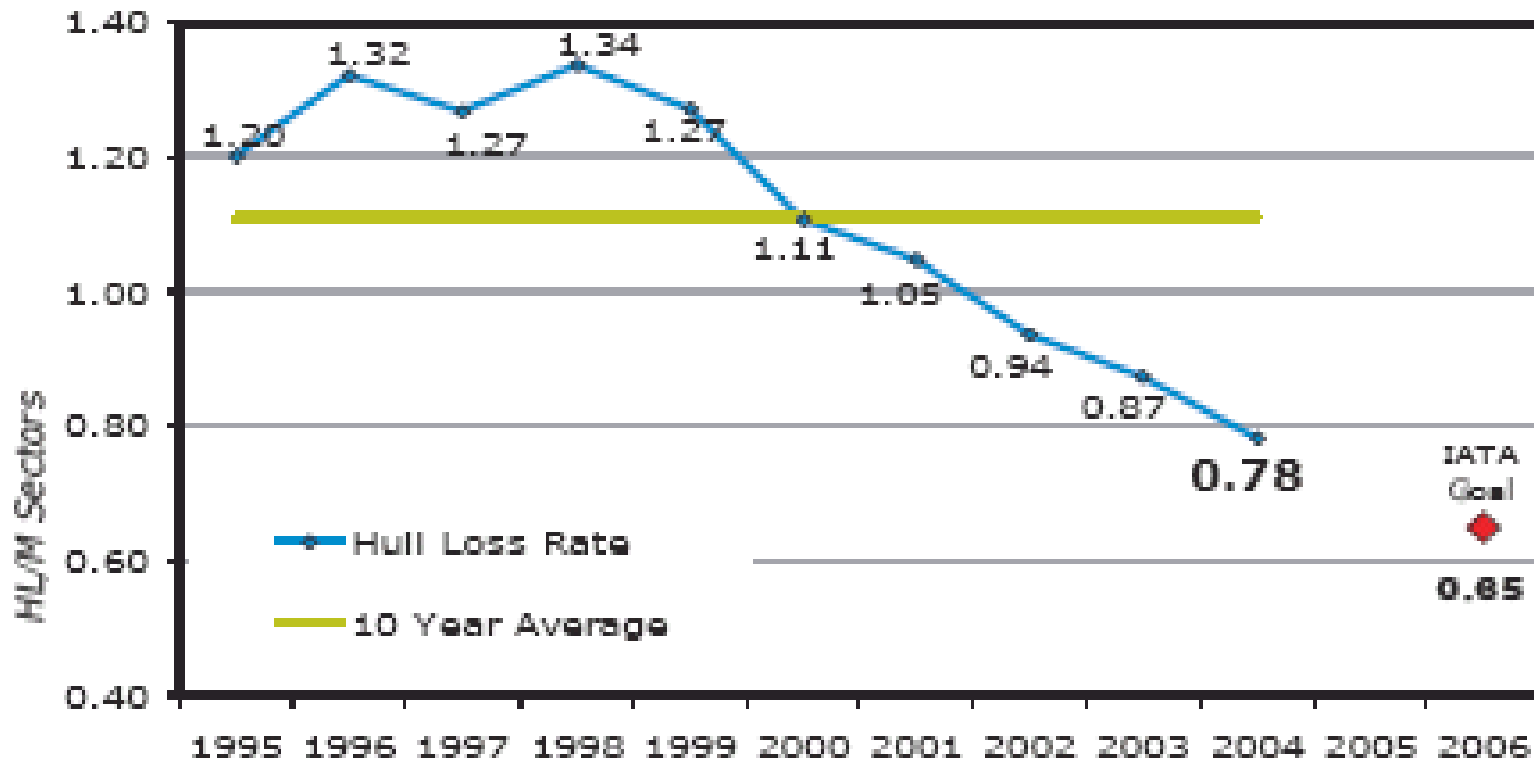




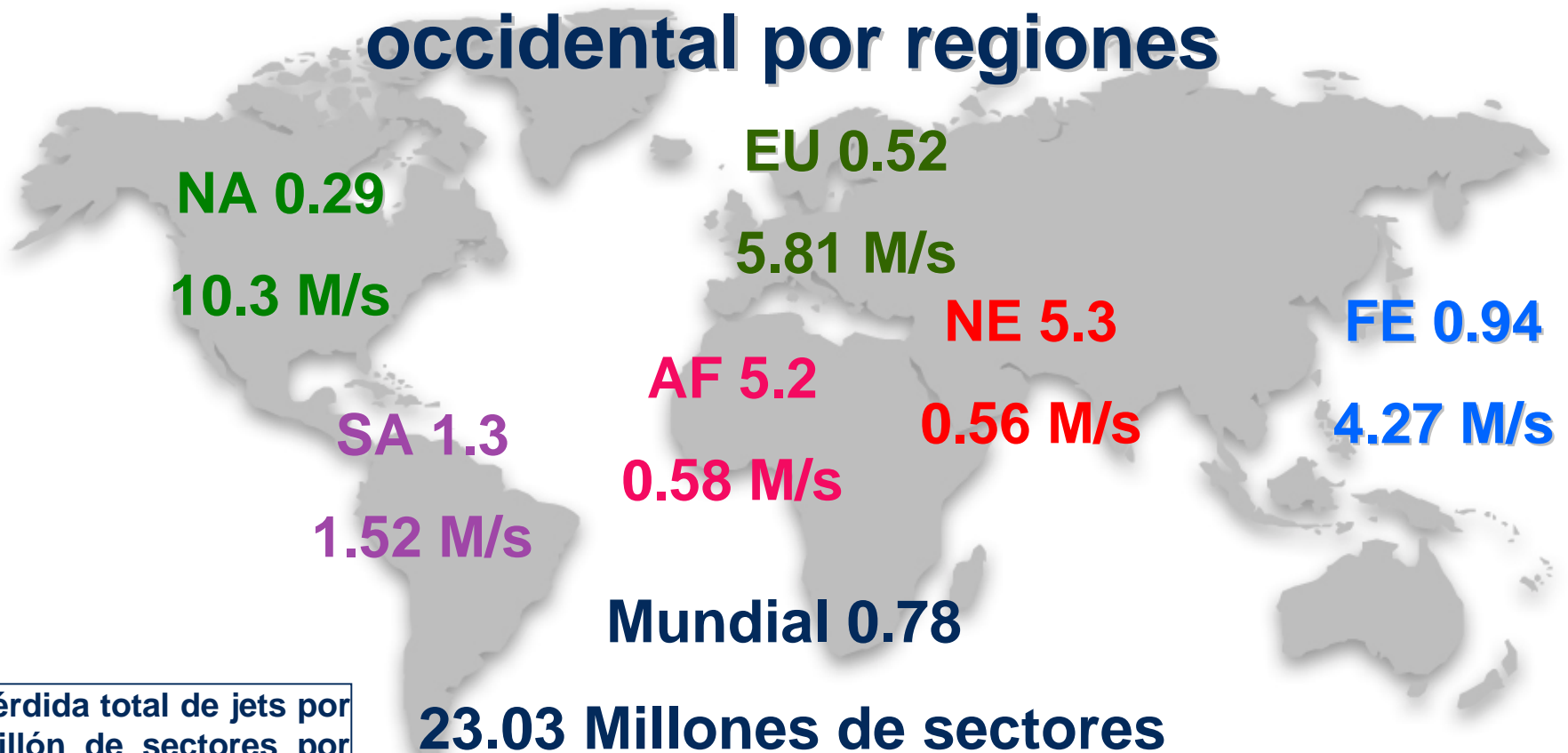
## Meta de la IATA

***“Liderizar el compromiso de las líneas aéreas de mejorar la seguridad operacional y reducir en 25% más, la rata de accidentes para el año 2006”***

# 1995-Q2/2005 rata estimada de pérdida de jets de fabricación occidental



# 2004 rata de pérdida de jets de fabricación occidental por regiones



Pérdida total de jets por millón de sectores por región del operador

# IATA STEADES

## Safety Trend Evaluation, Analysis and Data Exchange System

2005

2004

	YTD	Aug	YTD	Aug
Total Accidents	63	8	63	7
Western-built Jet	30	6	35	4
Eastern-built Jet	2	0	4	0
All Turboprops	31	2	30	3
Fatal Accidents	21	4	15	2
Fatalities	632	336	311	3



# Resumen de los accidentes de agosto de 2005

Date	Aircraft	Class	Severity	Phase	Region	Category
2 August	A340-300	Western-built Jet	Hull Loss	LND	NAT/NAM	ENV
6 August	ATR-72	Western-built Turboprop	Hull Loss	CRZ	EUR	ORG
9 August	MD-90	Western-built Jet	Damaged	TXI	MID	TEC
14 August	B737-300	Western-built Jet	Hull Loss	CRZ	EUR	HUM
16 August	MD-82	Western-built Jet	Hull Loss	CRZ	LATAM/CAR	TEC
19 August	B747-200	Western-built Jet	Damaged	LND	ASPAC	TEC
23 August	B737-200	Western-built Jet	Hull Loss	APR	LATAM/CAR	ENV
29 August	ATR-42	Western-built Turboprop	Damaged	LND	EUR	HUM

## 5 áreas relevantes del 2004

- **Operaciones de carga: 33% de accidentes**
- **Africa: 25% de los accidentes**
- **Operación terrestre: US\$ 4 billones en pérdidas**
- **ALA (accidentes durante la aproximación y aterrizaje): 50%**
- **Tripulaciones de vuelo: entrenamiento y competencia**

# Factores contribuyentes

- Ausencia o deficiencia de un sistema de gestión de seguridad operacional (Safety Management System)
- Falta intencional del cumplimiento de las normas y procedimientos
- Entrenamiento y competencia de las tripulaciones deficientes
- Deficiencias de la infraestructura de los aeropuertos
- Vigilancia y control deficientes por parte de las autoridades o entes reguladores

A stylized map of Latin America and the Caribbean, rendered in a halftone dot pattern. The map is centered behind the text, with the words "Latinoamérica" and "el Caribe" overlaid in large, bold, red letters.

*MEXICO, ACAPULCO, TEGUCIGALPA, MANAGUA, EL SALVADOR, GUATEMALA, BELIZE, GUATEMALA, SAN JOSE, PANAMA, HAVANA, PORT AU PRINCE, SANTO DOMINGO, SAN JUAN, KINGSTON, PORT OF SPAIN, ST. MAARTEN, ARUBA, CURACAO, BONAIRE, CARACAS, BOGOTA, GEORGETOWN, PARAMARIBO, CAYENNE, QUITO, LIMA, SUVA, ASUNCIÓN, EVIDEO, ASUNCION, LA PAZ, SAO PAULO, CANCUN, SAN PEDRO, MONTEGO BAY, PUNTA CANA, SAINT CROIX, GRANADA, BARBADOS, ST. KITTS Y NEVIS, CARTAGENA, GUAYAQUIL, IQUITOS, ANTOFAGASTA, SANTA CRUZ, MENDOZA, RIO DE JANEIRO, MONTERREY, LIBERIA, FT. DE FRANCE, GUADELOUPE, NASSAU, MARACAIBO, BARRANQUILLA, TRUJILLO, PTA. ARENAS, USHUAIA, CORDOBA, BELEM, MANAUS, CAYMAN ISLAND, SAN LUCAS, PORT STANLEY, GALAPAGOS, CALI, BARCELONA, CORDOBA, CAYMAN, MANTA, VALENCIA, ISLA DE PASCUA...*



# Realidades regionales Latam/Car

- **Aeropuertos internacionales: >250**
- **Aerovías internacionales: >400**
- **Pilotos: >20000**
- **Controladores ATS: >4500**
- **Líneas aéreas IATA que operan: >70**
- **Crecimiento de tráfico pronosticado: 5%**
- **FAA-IASA: >40% de los Estados en categoría 2**
- **Lista de deficiencias de la OACI: >300**
- **Cultura de seguridad operacional: deficiente**

# Realidades regionales Latam/Car cont.

- **Infraestructura deficiente: radio-ayudas, AIS, MET, SAR, procedimientos, comunicaciones, aeropuertos, WGS-84**
- **Recursos insuficientes: desviación de ingresos**
- **Legislación: heterogénea y compleja**
- **Datos: ausencia de información actualizada**
- **Entrenamiento y capacitación: inadecuado o mínimo**
- **Vigilancia, auditoría y control de calidad: deficiente**
- **Investigación de ATS incidentes: <50% de eventos (IATA)**
- **Concesiones y privatizaciones: poco exitosas**

# Acciones preventivas

- **IOSA: auditoría de seguridad operacional IATA**
  - 100 líneas aéreas registradas (2005)
- **ASET: African Safety Enhancement Team**
- **Ground Damage Prevention Program: reducir en 10%**
- **ALAR/CFIT (FSF/PAAST) Tool Kit:**
  - Promover aproximaciones de descenso constante
  - Eliminar aproximaciones de no precisión
  - Implementar procedimientos GNSS/RNAV
- **Misiones y/o visitas técnicas: aeropuertos, Estados**
- **PAAST: Pan American Aviation Safety Team**

# Acciones preventivas cont.

- **Programa de seguridad operacional de la IATA:**
  - **Incidentes ATS (reporte de operadores/base de datos con OACI)**
  - **Peligro aviario (reporte de operadores/base de datos con OACI)**
  - **Tabla de deficiencias regionales (Misiones IATA)**
  - **Rutas de escape sobre Los Andes (AITAL/IATA)**
  - **Prevención de incursión en la pista – RIPP CD-ROM (FAA/IATA/PAAST)**
  - **ATS Tool Kit (DVD)**



# Acciones preventivas cont.

- **Programa de seguridad operacional de la IATA:**
  - **Cursos: entrenamientos de seguridad operacional (IATA-ITDI)**
  - **Idioma: competencia del idioma inglés (Berlitz/IATA)**
  - **Base de datos:**
    - **FDA: Flight Data Analysis (Flightscape/IATA)**
    - **STEADES: Safety Trend Evaluation, Analysis and Data Exchange System**
  - **Publicaciones: Safety Report (anual), Safety Bulletin (mensual)**
  - **PRIOR (FAA/IATA)**
  - **Procedimientos de falla de motor (AITAL/IATA)**

# La visión de la IATA

- Reconocer el valor de la seguridad operacional como elemento clave para el éxito de la misión
- Convertir la seguridad operacional en la primera prioridad e involucrar a toda la comunidad aeronáutica
- Implementar medidas correctivas inmediatas para evitar los accidentes e incidentes
- Mancomunar esfuerzos con otras organizaciones
- Apoyar iniciativas tales como PAAST, IOSA, USOAP, GREPECAS – ASB, etc.

# Conclusiones

- **Lanzar una campaña de concientización para crear o mejorar la cultura de seguridad operacional**
- **Establecer una relación transparente entre los reguladores, los proveedores de servicio y los operadores**
- **Desarrollar, aceptar e implementar reglas comunes, homogéneas sobre la seguridad operacional**
- **Crear un “Plan de Acción” inmediato para lograr una aviación latinoamericana mas segura, que incluya a las autoridades o entes reguladores, proveedores de servicios, concesionarios y operadores**

## 2. Seguridad y facilitación





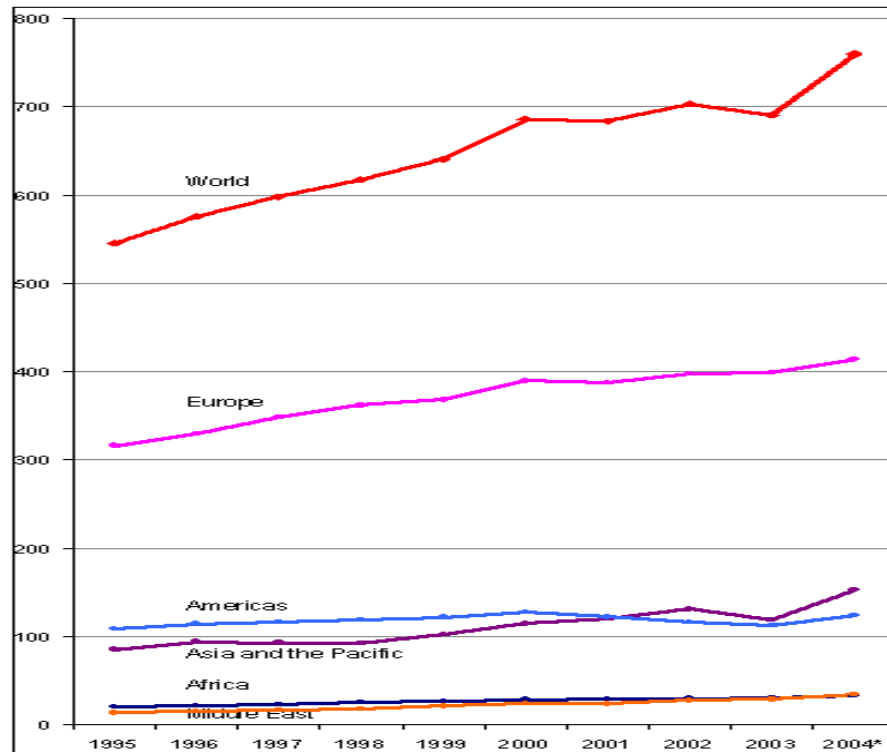
# Metas de seguridad de la IATA

## Asegurar:

- Normas y medidas integrales armonizadas de seguridad
- Normas de auditoría y de cumplimiento de seguridad en aviación
- Responsabilidad de los Estados de disponer de los fondos económicos
- Confianza en la aviación comercial

# Turismo mundial y regional

World and regions: Inbound tourism  
International Tourist Arrivals million



Source: World Tourism Organization (WTO) ©



## **Ambiente actual**

- Procedimientos de documentación, seguridad e inmigración complejos y heterogéneos (pasajeros y carga)**
- Procesos costosos que requieren mayor personal**
- Procesos que perturban al pasajero y al comercio**
- Congestión en los aeropuertos (pasajeros y carga)**
- Costo para la industria por año: US\$ 5 billones**

# Posición de la IATA

## Seguridad y facilitación

- **Asegurar que las nuevas medidas de seguridad sean efectivas, armonizadas internacionalmente y que causen mínimo inconveniente a los pasajeros y a la carga**
- **Reducir regulaciones innecesarias**
- **Mejorar los procedimientos de inspección para agilizar el tránsito de pasajeros y mercancías**
- **Promover la aceptación universal de las normas y métodos recomendados de los Anexos 9 y 17 de la OACI**



# Asuntos de seguridad

- **Armonización**
- **MANPADS: Man Portable Air Defense Systems**
- **Air Cargo Security**
- **Screening Checkpoint Security**
- **SPT: Simplifying Passenger Travel**

# Asuntos de facilitación

- **Armonización**
- **API: Advance Passenger Information**
- **PNR: Passenger Name Records**
- **US-VISIT Program**
- **MRP: Machine Readable Passport**
- **Cargo Facilitation**
- **ACI: Advance Cargo Information**
- **Supply Chain Security**

# La visión de la IATA

## Relación entre seguridad y facilitación

- **La seguridad tendrá prioridad sobre la facilitación**
- **Las medidas de seguridad se llevarán a cabo de manera de mantener la ventaja que representa la rapidez del transporte aéreo**
- **Las medidas de seguridad y los procedimientos deberán ser flexibles y proporcionales con la amenaza existente en un momento dado.**
- **Es importante el balance entre seguridad y facilitación en los aeropuertos**

## **La visión de la IATA cont.**

### **Relación entre seguridad y facilitación**

- **Las medidas deberán ser efectivas y ser vistas como tal**
- **La amenaza deberá ser identificada de manera de preparar las medidas de seguridad**
- **Las medidas de seguridad restringen la libertad de movimiento y tienden a ir en contra de la facilitación**
- **Las medidas deberán ser acordadas con la comunidad aeronáutica (aduana, inmigración, policía, aerolíneas, aeropuertos, etc.)**



## **Beneficios colectivos**

- Pasajeros y clientes: simplificación, confianza, satisfacción...**
- Líneas aéreas: satisfacción del cliente, ingresos, eficiencia, crecimiento...**
- Aeropuertos: eficiencia, ingresos, crecimiento...**
- Autoridades de inmigración y aduanas: seguridad, mayor control...**
- Estados: sistema eficiente de transporte, comercio, ingresos, seguridad, progreso...**

# Conclusiones

- **Integrar la seguridad con la facilitación**
- **Disponer de los instrumentos legales y técnicos**
- **Aplicar la tecnología**
- **Armonizar los procedimientos y las regulaciones**
- **Optimizar los gastos en seguridad**
- **Vigilar los cambios en el mercado mundial**
- **Tomar en cuenta el crecimiento continuo del tráfico de pasajeros y de carga**

## Conclusiones cont.

- **Concientizar sobre la necesidad del transporte rápido y continuo de pasajeros y carga**
- **Mantener la confianza del público**
- **Exhortar a las autoridades, aeropuertos, líneas aéreas, reguladores, organizaciones de seguridad a trabajar en conjunto**

A faint, dotted map of Latin America is visible in the background, centered behind the text.

***“La IATA está dispuesta  
a participar para  
alcanzar  
las metas trazadas”***



Visite: [www.iata.org](http://www.iata.org)

Contacte: [chacine@iata.org](mailto:chacine@iata.org)

***Muchas gracias!***

We represent, lead & serve  
the airline industry





**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**

# **Seguridad y Facilitación Cooperación Regional**

**Rogério BENEVIDES Carvalho**  
Jefe de la División de Facilitación y Seguridad de la Aviación Civil  
Departamento de Aviación Civil  
Brasil



## ***ROTEIRO***

- ✓ **Escenario Actual**
- ✓ **Metodología de Seguridad**
  - ✓ **Planes de Seguridad**
  - ✓ **Inspecciones y Equipos**
  - ✓ **Capacitación y Control de Calidad**
- ✓ **Elemento Fundamental - Inspecciones**
- ✓ **Auditoria USAP**
- ✓ **Sistema Regional de Cooperación FAL/AVSEC**





## Terrorismo - Definições

- No hay definición concensuada
- El uso de la fuerza o su amenaza con intenciones de provocar cambios sociales o políticos deseados;
- El uso ilegítimo de la fuerza para alcanzar objetivos políticos, molestando personas inocentes;

Terrorismo es una forma de violencia criminosa, utilizando tácticas militares, con el objetivo de cambiar comportamientos a través del miedo;





- Hechos Recientes
  - EUA 2001
  - España 2004
  - Rusia 2004
  - Londres 2005
- Naturaleza
  - Religión
  - Político-Social
  - Medio Ambiente
  - Tecnológico
  - Narcotráfico
- Objetivo
  - Atención
  - Ruptura social
  - Dinero
  - Miedo



## **Intención:**

Terroristas siguen con el objetivo de llevar a cabo operaciones de larga repercusión y consideran la aviación civil como uno de sus blancos de interés.

## **Capacidad:**

Aunque hayan esfuerzos anti-terroristas, nuevos reclutamientos e instrucciones comprueban que los grupos terroristas siguen siendo capaces de llevar a cabo apoderamientos ilícitos de aeronaves, así como introducir artefactos explosivos en ellas.



## Actores

- Usama bin Ladin / al-Qa'ida
- Abu Musab al-Zarqawi
- Worldwide Islamic Extremists
- Regional Terrorists
- Lone Wolves







# Usama bin Ladin / Al-Qa'ida

## Filosofía:

- Acciones terroristas no pueden acabarse o reducirse
- Operaciones de la Al-Qa'ida siguen activas, a pesar de las prisiones
- Futuros ataques deben ser de mayor escala e intensidad, cuando comparemos con el de 11 Septiembre 2001
- Simbolismo sigue como prioridad máxima







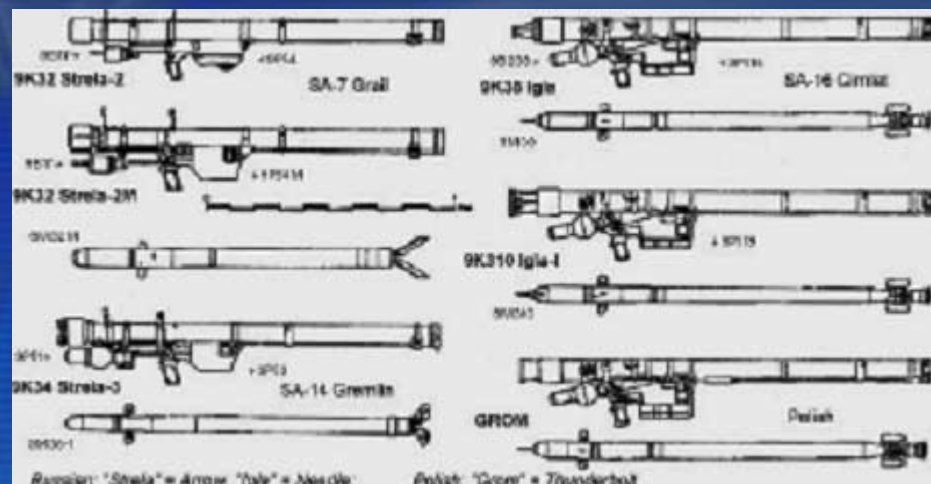
### Actividades:

- Al-Qai'da y grupos afiliados siguen encarando la aviación como un blanco importante
- Los planes operacionales actuales consideran el empleo de innovaciones con alta probabilidad de éxito
- Bombas de zapato y otros artefactos camuflados IEDs permanecen como las más probables estrategias de los grupos terroristas.
- Han sido empleados occidentales y mujeres para reducir las probabilidades de detección durante el registro





# Modus Operandi





## Modus Operandi:

- Richard Reid
- Vlo. 63 American Airlines
- Paris - Miami 22 Dez 2001

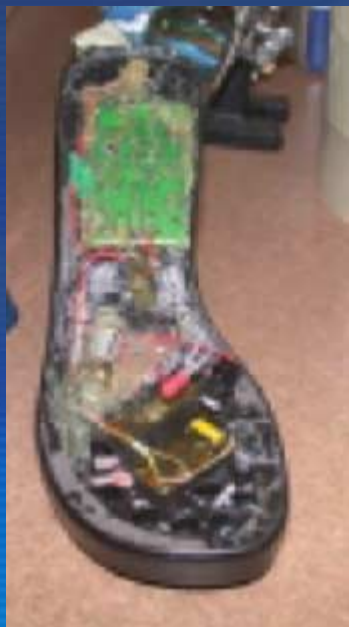






## Modus Operandi

➤ Envío de bomba por  
zapatos em 13 Set  
2004







## Prevenção - Enfoque Sistemico - AVSEC

- Fase 1 – Planeamiento – Recurrir informaciones por las entidades gubernamentales y evaluaciones continuas del nivel de amenaza
- Fase 2 – Proactiva – Acciones operativas conjuntas de varios actores del sistema AVSEC. Aeropuerto – Emp. Aéreas – Concesionarias -, Programas de Seguridad, Control de Calidad, Capacitación, etc
- Fase 3 – Reactiva – cuando ocurre una falla en el sistema, todos los actores toman acciones de emergencia, previamente planeadas, Planes de Contigencia.



# Inspecciones

- Habilidades interpersonales
- Agentes de seguridad tercerizados
- Personas armadas bajo autorización
- Pasajeros físicamente incapaces
- Dignitarios, VIPs, testemuñas criminales
- Pasajeros que no hablan Inglés
- Pasajeros idosos, niños
- Empleados de Gobierno
- Transportadores aéreos, empleados del aeropuerto y terceros

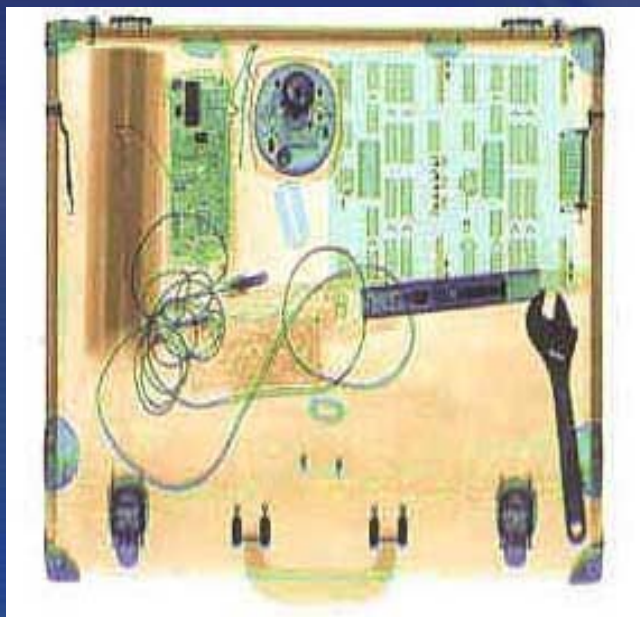


- Gran reducción en los secuestros con la efectivación de inspecciones de los pasajeros y de 100% de la equipaje
- Agentes de seguridad han detectado millones de armas. Ellas fueran confiscadas y prisiones fueran llevadas a cabo, cuando necesario.
- Creemos que centenas de secuestros fueron evitados.
- Incontables vidas fueran salvas.
- Millones de dólares en equipos y instalaciones aeroportuarias fueran economizados.





# Inspecciones



## Interpretación del X-Ray



- Hay bomba ?
- Que puedes hacer ?
- Amenaza obvia
- Sin amenaza
- Posible amenaza



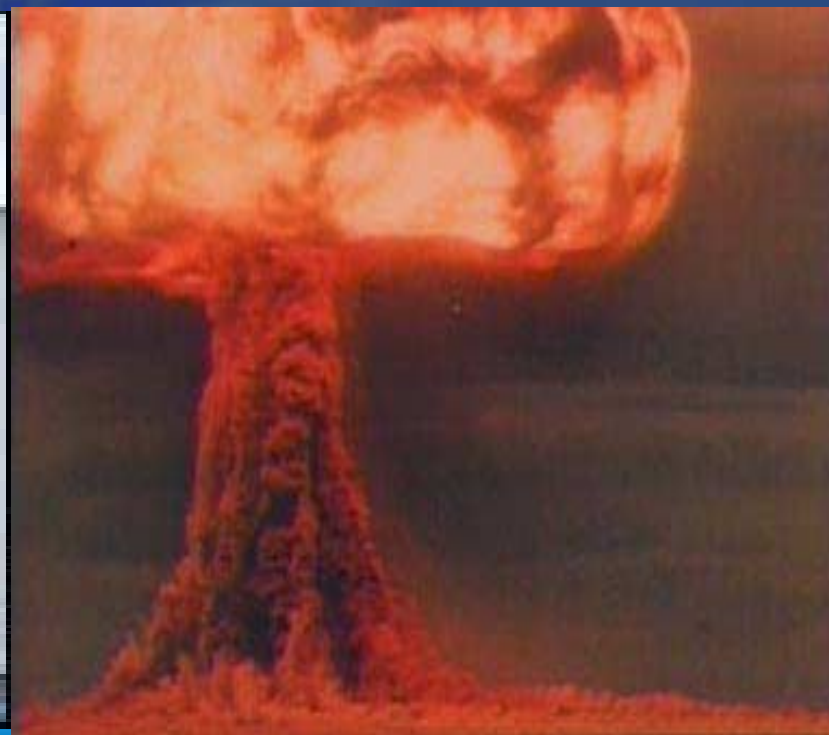


# Conflicto

Facilitación



Seguridad



AFTERNOON **EXTRA** EDITION

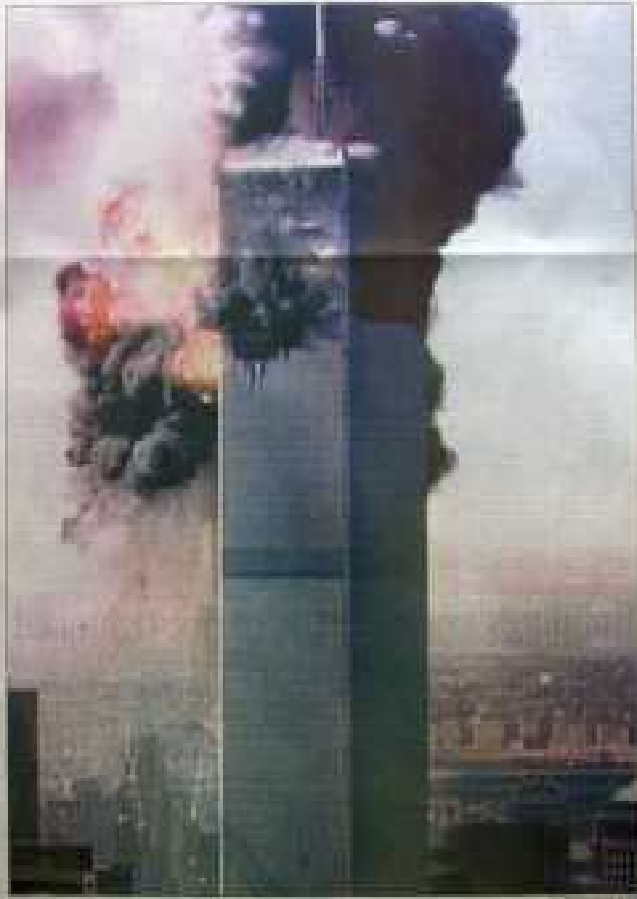
# THE CINCINNATI ENQUIRER

THURSDAY, SEPTEMBER 11, 2001

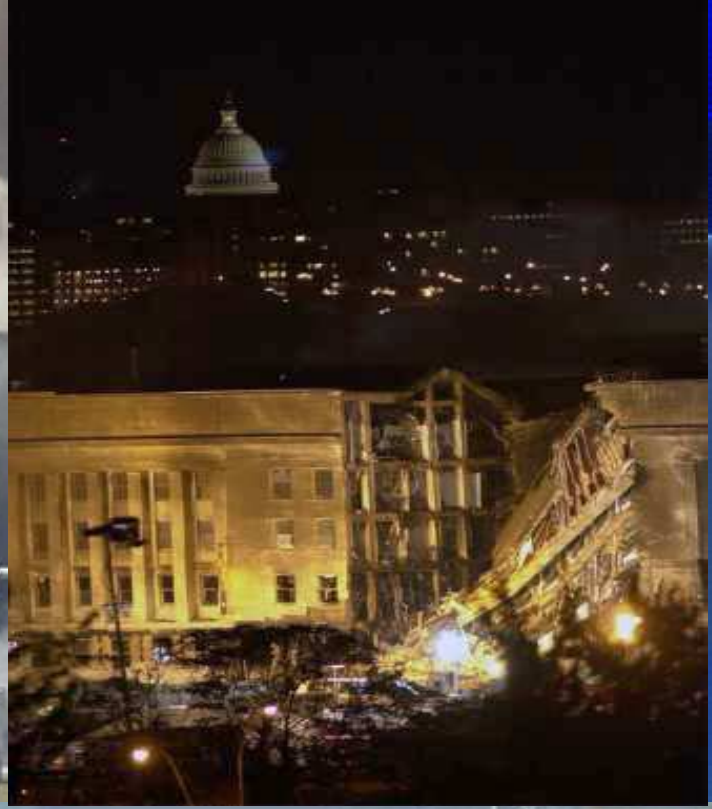
TERROR FROM THE AIR

## U.S. ATTACKED

Hijacked airliners lead terrorist assault on World Trade Center, Pentagon









# FACILITACIÓN

## Nuevas Solicitudes

- MRTD, Biometria;
  - Necesidad de acciones para compatibilizar las metodologías a ser aplicadas para la región;
- APIS+, APIS + 24, PNR;
  - Política Regional para el desarrollo de una posición común con el objetivo de reducir los costos involucrados en dichos procedimientos;
- Cortina de Aire en aeronaves.





# SEGURIDAD

## 11 Septiembre 2001

- Asamblea OACI – Reunión de Alto Nivel
- Panel AVSEC - Enmiendas 10 y 11 al Anexo 17;
- Programa Universal de Auditorias AVSEC
- Sistema de Evaluaciones de Amenaza;
- Aplicaciones, en la medida del posible, de las normas en la aviación doméstica;
- Nuevos requisitos para la carga aérea;
- Nuevos requisitos de capacitación;
- Nuevos requisitos de control de calidad, involucrando procedimientos de seguridad, mantenimiento de equipos, certificación, capacitación, entre otros.



Ministério da Defesa  
Comando da Aeronáutica  
Departamento de Aviação Civil

***SEMINARIO FAL/AVSEC***

# **MECANISMO DE INTERCAMBIO DE INFORMACIONES**



## **OBJETIVOS DEL MECANISMO**

- **Prestar a los Estados la información necesaria para fortalecer sus sistemas de seguridad/facilitación de la aviación;**
- **Considerar estos objetivos en la Política Regional AVSEC/FAL para la CLAC; y**
- **Además buscar elementos de apoyo para las deficiencias y no cumplimientos comunes de la región**





## **PERSPECTIVAS FUTURAS**

- **Establecer/adherirse al Memorándum de Entendimiento suscrito entre la CLAC y la OACI**

### **MISIÓN**

- **Proporcionar asesoría a los Estados participantes con miras a:**

- **superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en  
FACILITACIÓN / SEGURIDAD**





- Conclusión

supported in part by  
 



- Hay una amenaza allá fuera
- Manténgase informado



Libertad y Orden

**POLITICAS PUBLICAS – DERECHO  
AERONAUTICO Y AEROPORTUARIO  
JUAN CARLOS SALAZAR G.**

**Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo  
CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC  
Cartagena, Septiembre 20 -22 de 2005**

**Ministerio de Transporte - U.A.E. de Aeronáutica Civil**

# CONTENIDO

1. Políticas Públicas y Regulatorias:
  - 1.1 Servicios de Transporte Aéreo
  - 1.2 Servicios de Infraestructura
  
2. Derecho Aeronáutico



# 1. POLITICAS PUBLICAS

Desde sus inicios, el sector aeronáutico ha sido percibido como un sector estratégico y por tanto los Estados han intervenido directamente en su desarrollo y regulación.





# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

- Al finalizar la segunda Guerra mundial, los Estados intervinieron directamente en la prestación de los servicios de transporte aéreo (aerolíneas nacionales o de bandera)
- Sin embargo, en los albores del Siglo XX, se fortaleció la tendencia a “salir” del negocio de la aviación, vendiendo su participación en la aerolíneas nacionales.



# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

- Desde sus inicios, los servicios de transporte aéreo han sido regulados técnicamente y económicamente.
- La regulación económica ha existido incluso desde que los Estados intervenían directamente en el servicio.



# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

- Los convenios bilaterales de transporte aéreo regulan diversos aspectos. Entre ellos se destacan los aspectos relativos al acceso al mercado y las tarifas.
- El acceso al mercado se regula definiendo número de designaciones, "cuadros de rutas", frecuencias, equipos, ejercicio de derechos de tráfico, entre otros aspectos.



# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

- Las tarifas se han regulado a través de conferencias tarifarias y esquemas de aprobación gubernamental.
- Las últimas Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo de la OACI han invitado a los Estados a avanzar en la progresiva liberalización del transporte Aéreo tema en el cual se han logrado avances materiales.





# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

- Sin embargo, la profunda crisis de la industria del transporte aéreo a nivel mundial ha llevado a que los Estados reaccionen de diferente manera.
- Algunos han intervenido con auxilios de emergencia a su industria
- Otros han intervenido con subsidios indirectos a su industria



# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

- En nuestro país, luego de un amplio debate, decidimos intervenir nuevamente sobre el acceso al mercado nacional
- Otros Estados incluso han decidido prestar servicios a través de líneas aéreas con capital público
- FINALMENTE: la CLAC es escenario propicio para la discusión de las políticas públicas relativas al transporte aéreo



# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

- En este escenario debemos discutir y construir escenarios comunes en aspectos tales como liberalización del transporte aéreo, y la convergencia de las legislaciones y regulaciones del sector.
- Adicionalmente, diseñar estrategias comunes para hacer frente a los problemas que aquejan a nuestra industria.



# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.1 Servicios de Transporte Aéreo

Mas que mirar al pasado, cabe preguntarnos como vamos a enfrentar situaciones como:

- Nuevas barreras de acceso al mercado: slots, regulaciones ambientales y técnicas.
- “Subsidios indirectos” a las aerolíneas que operan bajo ley de bancarrota





# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.2 Servicios de Infraestructura

- Durante muchos años los Estados se han encargado de invertir y gestionar la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica.
- Presionados por restricciones fiscales, se han promovido procesos de participación de capital privado en el desarrollo de esta infraestructura



# 1. POLITICAS PUBLICAS

## 1.2 Servicios de Infraestructura

- Esta vinculación plantea nuevos retos legales y regulatorios.
- La vinculación de capitales privados al sector, precisa de total claridad y transparencia.
- La CLAC es el escenario propicio para el diálogo y la convergencia en la regulación regional de los servicios de infraestructura.



## 2. DERECHO AERONAUTICO

- Latinoamérica tiene una reconocida tradición en materia de derecho aeronáutico.
- El reto consiste en avanzar no solamente en la unificación de las principales instituciones de derecho aeronáutico de la región, sino también respecto a los desarrollos regulatorios y los procedimientos utilizados por nuestras autoridades.



## 2. DERECHO AERONAUTICO

- El en Gepejta 16, propusimos trabajar en un estudio comparado de instituciones aeronáuticas nacionales en aspectos tales como:
  - Contratos de utilización de aeronaves (Fletamentos, Arrendamientos, Locación, etc)
  - Reconocimiento de derechos sobre aeronaves (Hipoteca, Embargo, Secuestro, etc)





## 2. DERECHO AERONAUTICO

- Régimen de los Explotadores de Aeronaves (empresas aéreas)
- Actividades Aéreas Conexas (Transporte Privado, Escuelas de Aviación, Turismo y Mantenimiento)
- Régimen Legal de las Aeronaves
- Personal Aeronáutico
- Infraestructura Aeronáutica
- Daños a Terceros en la Superficie
- Abordaje



## 2. DERECHO AERONAUTICO

- Régimen de Responsabilidad en el transporte aéreo (interno e internacional)
- Seguros Aeronáuticos
- Búsqueda, Rescate, Asistencia y Salvamento
- Investigación de Accidentes de Aviación
- Al respecto, formulamos una invitación a todos los participantes en este Coloquio sobre la metodología a emplear y la priorización de la institución a estudiar.



**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**  
**(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**FABIO VILLEGAS**  
**COO AVIANCA**

Están regulados los productos, está regulado la forma con que se hace competencia, etc. Sin embargo uno sale de allí y entra a la industria aeronáutica y se da cuenta de que de pronto, si hay un sector regulado en la industria aeronáutica, sector donde haya una complejidad regulatoria de fondo, es el sector en que todos y cada uno de nosotros estamos participando. Uno se pregunta por qué hay temas originarios. La industria aeronáutica surge, de alguna manera, como resultado de intereses nacionales, muchas veces de materia de seguridad, muchas veces de desarrollo tecnológico y, por lo tanto, hay una cantidad de valores alrededor de la industria que hacen que, en cada país, exista un cúmulo grande de regulación alrededor del sector. Yo creo que, más allá, en la medida en que los tiempos han evolucionado, hay algo que explica por qué el sector está densamente regulado, tan rico, si se quiere en tipos de regulación, en áreas de regulación, es que el sector, en sí mismo, es un sector supremamente complejo.

Pocas veces puede uno decir que trabaja en una actividad que tiene los niveles de complejidad de interrelación, de ínter dinamismo entre diferentes áreas como el sector aeronáutico. Aquí están involucrados una cantidad de variables importantes que exigen una presencia del Estado. La primera, tal vez, es que es un sector estratégico para el desarrollo de muchos países, es un sector estratégico para el crecimiento económico, para el desarrollo social, para el desarrollo turístico y eso hace que, en muchos países, se le dé importancia a la existencia y al desarrollo de una industria aeronáutica propia en donde primen algunos tipos de interés puramente nacional. Hay intereses estratégicos desde el punto de vista de generación de empleo, que obligan al desarrollo de carácter regulatorio.

Alrededor de la industria aeronáutica existe desarrollo de carácter científico y tecnológico que también obligan a su regulación. Existen externalidades en la operación misma en la industria aeronáutica, hay alrededor del sector una gama realmente importante de actividades que sirven como proveedores de servicios o proveedores de bienes a la industria con distinto nivel de competitividad y de desarrollo y, por lo tanto, exige, de alguna manera, regulación e intervención por parte del Estado y al final, tal vez la más importante y es que es un sector en el cual estamos velando especialmente por los temas de la seguridad, la seguridad de nuestros pasajeros, la seguridad de nuestros usuarios, la seguridad de nuestras tripulaciones y, en la medida en que hay temas de seguridad de por medio, les exigimos lo tanto una regulación.

El tema no es por lo tanto si se necesita o no una regulación. Coincidimos en que hay regulación. La pregunta es si la cantidad de regulación que tenemos hoy en toda las áreas favorece o entorpece el desarrollo del sector aeronáutico o de la industria aeronáutica en nuestros países y en nuestra región. La pregunta es como modernizar esa regulación para hacer que la industria aeronáutica pueda realmente cumplir con los objetivos de colaborar con el desarrollo económico y social de nuestros países en una forma totalmente segura. Creo que el entorno de la industria hoy nos obliga a responder esas preguntas, de qué manera la regulación nos puede ayudar. Es una industria en crisis, es una industria que aquí se han mencionado cifras que estamos perdiendo alrededor de 7 billones de dólares, sumados unos con los otros, pero es interesante por qué, si bien es una industria que esta perdiendo 7 billones de dólares, es una industria que esta mostrando niveles de oferta en permanente crecimiento. Uno mira las cifras de la BOEING y de AIRBUS y encuentra que si quisiera un avión, tendría que esperar hasta el 2012, o sea, cómo se explica uno que haya una industria que está perdiendo esos niveles de dinero, pero para los

proveedores fundamentales de la industria, las aeronaves están en un *boom* como no se veía desde hace muchísimos años. Eso sólo se explica en la medida en que acá, en esta industria, hay un desarrollo desigual; hay unos que están perdiendo y perdiendo mucho a costa de otros que están ganando y eventualmente tienen potencialidad de ganar mucho. Hay una tendencia general en el sector, que yo quisiera referirme, y es el tamaño. Acá se necesitan economías de escala, los costos de estar en la industria son cada vez más altos, son cada vez más grandes, los costos fijos de permanencia en el sector han venido evolucionando de manera creciente y nos ha llevado a pensar en el tamaño, a pensar en crecer todos las empresas aéreas. Siempre estamos mirando en cómo podemos crecer para aliviar, de alguna manera, la presencia de los costos fijos dentro de nuestras estructuras, y creo que un primer paso que tenemos que dar es el de la integración regional.

Una opción para las industrias aéreas de la región en América latina es encontrar un nicho de crecimiento y desarrollo dentro del mercado latinoamericano, cómo regionaliza. Generar posibilidades de crecimiento interregional en la industria aérea es una de las posibilidades y una de las opciones que tiene la industria dentro de América latina y, respondiendo esa pregunta, desde luego entidades como la CLAC pueden aportar muchísimo al desarrollo aéreo-regional. Hay gran cantidad de opciones de carácter regulatorio que podrían hacer más fácil, más expedito y más eficiente ese proceso de integración regional de la industria aeronáutica dentro de nuestros países.

La primera gran pregunta es el tema de la liberalización. Yo quisiera, al respecto, señalar que cada país tiene que mirar dentro de sus propias estrategias de desarrollo económico y social, cuál es el rol que juega la industria aeronáutica y cuáles son los niveles de liberalización que quiere tener; pero también quisiera llamar la atención sobre algo, y es que existen distintos niveles de ser proteccionista dentro de la industria aérea. Uno desde luego es lo habitual a través de nuestros bilaterales con nuestros propios esquemas de rutas en donde los países miran sus mercados, lo protegen si lo consideran que vale la pena proteger los mercados, pero hay otras escondidas que no se mencionan de alguna manera en estos foros, como son las restricciones a la inversión extranjera dentro de la industria de cada uno de nuestros países en América latina, en términos generales, está abierta a la inversión extranjera dentro de la industria aeronáutica en todos y cada uno de nuestros países. Eso es una forma de apertura que, desde luego, no existe en muchos de los países que han venido propiciando por la mayor apertura en nuestra región, pero creo que hay otro tipo de instrumento de carácter regulatorio hacia los cuáles debemos evolucionar más allá de los temas de liberalización. Menciono, por ejemplo, que la homogenización en normas y procedimientos en el manejo y registro de flota sería muy conveniente, ya que las aerolíneas dentro del continente latinoamericano podrían mover su flota de manera indiscriminada dentro de los distintos países con una mayor liberalización y para ello, desde luego, requeriríamos una homogenización en los términos de registro aprobación y regulación de la flota.

Lo mismo puede decirse de las tripulaciones, si nosotros podemos manejar flota y manejar tripulaciones con mayor flexibilidad dentro de la región, estaríamos abriendo realmente una puerta importante hacia el crecimiento de la industria aeronáutica latinoamericana; tenemos el tema de los procedimientos operacionales, acá los países están tomando distintos caminos y distintas tendencias, y mal puede tratar de buscarse unificar un solo conjunto de regulación. Hay países que, por su cercanía, por su relación con el mercado norteamericano, han venido acercándose mucho más a su paquete regulatorio, otros países, en su relación con el mercado europeo han venido, orientándose por el paquete de normas europeas y creo que sería inapropiado plantear que hubiera una unidad en el conjunto de América Latina, lo que si es importante es que en todos y cada uno de nuestros países siempre estemos dando pasos hacia adelante en materia regulatoria, buscando un escalón adicional en materia regulatoria, de tal forma que mañana, cuando haya una integración como se nos anunciaba hoy en materia regulatoria entre Europa y Norteamérica, podamos nosotros movernos dentro de esa unidad de criterio.



En materia operacional, creo que con la ayuda de los organismos que los regulan, de los cuales participamos, deberíamos evolucionar todas las aerolíneas en un periodo de tiempo relativamente corto hacia los mismos estándares, ofrecerles a nuestros usuarios que las aerolíneas tienen estándares internacionales reconocidos por los usuarios y reconocidos dentro del medio; pueden ser las auditorías que ya conocemos por parte de la IATA. Ayudaría mucho si tuviéramos procedimientos aduaneros comunes y flexibles para poder movilizar partes y componentes de nuestras flotas entre los distintos países si uno tiene alguna dificultad de una aeronave en un país, si pudiéramos internar parte y componentes de esas aeronaves con total libertad y con total flexibilidad, ayudaría bastante al desarrollo de la industria aérea en la región. Me refiero también a las necesidades de establecer normas regulatorias de competencia. Uno se extraña de que, en general, en otros sectores de la industria existen una cantidad de elementos para proteger la competencia o para permitir que la competencia se dé de manera transparente y de manera limpia.

En pocas cuerdas de acá, en otro auditorio, estamos discutiendo sobre el TLC de la Región Andina, en particular de Perú, Ecuador y Colombia con los EEUU y allí están los señores de la industria química, los señores de los textiles y los señores de las confecciones, mirando cómo protegerse en un entorno competitivo, cómo participar de ese entorno competitivo, pero garantizando que se están realmente protegiendo los derechos del desarrollo de cada una de las industrias en sus respectivas regiones. En este sector no tenemos eso, acá hay un producto, nosotros tenemos un producto, que son sillas en nuestros aviones y, producir esas sillas, tienen un costo, un costo unitario.

La verdad es que es una industria proclive al *dumping*, si uno tiene unas economías de escalas y unos tamaños realmente grandes, bien puede simplemente invadir un mercado costoso, variables por sillas kilómetros, como lo queramos llamar, sin que exista ningún tipo de regulación al respecto. Es lo que la industria necesita, una regulación de protección de la competencia, en este caso, de introducir criterios que vienen de otras industrias tendientes a que la competencia sea realmente leal. Hay otros elementos dentro de los cuales podríamos trabajar, como es la facilitación del tránsito de personas. En la medida dentro de la región, logremos liberarnos de buena parte de las cortapisas que existen en materia de visas, en materia de permisos para que los latinoamericanos, en general, podamos movernos en nuestro continente con toda libertad.

Vamos a prestar un servicio importante a la industria aeronáutica, a nivel de cada país hay elementos que yo quisiera mencionar: uno desde luego tiene que ver con el tema de combustible. En general, en América Latina, el costo del combustible es muy superior al 20%, superior al que se está pagando por ejemplo en Europa, y esto obedece a una cantidad de elementos también regulatorios y fiscales que existen detrás del manejo y suministro de esta materia prima fundamental para nuestra industria. En algunas de nuestras empresas puede estar representando 20% ó más de los costos de operación.

Hay otro elemento importante que tiene que ver por la distribución cómo hacer que se pueda evolucionar hacia sistemas muchos más transparentes, sistemas de menor costo, de mayor desarrollo tecnológico en materia de sus canales de distribución y, hago alguna una reflexión ahora sobre esto y otro punto fundamental, que tiene que ver con el tema de aeropuertos que se a tocado en esta reunión. Nosotros estamos a favor de la privatización, entre comillas, de los aeropuertos. Creemos que es importante vincular el capital privado hacia la construcción de desarrollo de operación de los aeropuertos, pero tenemos una diferencia con el concepto con el cuál muchas veces se ha hecho ese proceso de vinculación de capital privado y es que, en muchos de los países, la vinculación de capital privado nace simplemente de una necesidad fiscal, es decir, cómo hacemos para que esta operación que está en manos del Estado, se pueda transferir al sector privado y, en ese proceso, el Estado recaude el mayor número de recursos posibles. La variable por tanto que se maximiza en esa operación es cuál es la cantidad de ingresos que le

entran al Estado. Esa variable o ese proceso de maximización es totalmente contradictorio con otro objetivo social y económico importante, que es el desarrollo de la industria aeronáutica.

Los aeropuertos como tal, hacen parte fundamental de la cadena de productividad y eficiencia del sector aeronáutico. A lo que voy es que la variable objetivo, al vincular el capital privado, no debe ser cuánta plata genera para el Estado, si no, qué es capaz de ofrecer más al desarrollo eficiente de la industria aeronáutica de un país y allí, por lo tanto, desde el luego el tema de costos de prestación de los servicios, tiene que estar presente como tienen que estar presente en el proceso de evaluación, componentes como que si en determinados aeropuertos se está poniendo atención o no al potencial del aeropuerto como un *hub* de carácter nacional / internacional en materia de carga y en materia de pasajeros. Nosotros hemos oído hablar, para terminar, que acá hay aerolíneas tradicionales y aerolíneas de *low cos*. Eso la verdad a ratos es un poco insultante, porque desde que yo me levanto desde la 07:00 de la mañana, llego a la oficina es a ver cómo reduzco costos y yo creo que lo hacemos todas las aerolíneas en América Latina. Cómo hacemos para reducir costos y la verdad es que uno encuentra que la gran diferencia entre los *low cost* y las aerolíneas tradicionales. No tiene que ver con un tema de actitud de vocación o de objetivo, todos queremos reducir costos, si no que tan amarrados estamos o no han determinado tipo de regulación.

Las aerolíneas de bajo costo se diferencian fundamentalmente de las aerolíneas aéreas tradicionales en que han logrado evolucionar dentro de los marcos de la regulación, buscan tradicionalmente aeropuertos más pequeños con menor costo, buscan canales de distribución completamente diferentes que salen de los sistemas tradicionales de distribución de los GDS, de las propias agencias como canal de distribución directo, buscan formas, entre comillas, pasar por encima de las tradicionales obligaciones en materia laboral que tenemos las aerolíneas de largo tiempo de duración y eso, lo que hace la aerolínea de bajo costo no es la actitud ni la capacidad gerencial, es cuál es el entorno regulatorio en la cual se está moviendo esa aerolínea y el llamado, por lo tanto, es a que en América Latina, si queremos aerolíneas fuertes exitosas que sean capaces de aportar al desarrollo estratégico de nuestros países, tenemos que facilitar que nuestra propia regulación haga y lleve y conduzca a una mayor integración entre nuestros propios países.

# POLITICAS PUBLICAS

## Derecho Aeronautico y Aeroportuario

Segundo Coloquio Regional del  
Transporte Aéreo

CLAC-IATA/AITAL-ACI-LAC

Cartagena, Colombia 20-22 Septiembre 2005

# Derecho Aeronautico

- Derecho Internacional Publico
  - Convenio de Chicago
  - Convenios Internacionales - Seguridad
  - Leyes Aeronáuticas Civiles
- Derecho Internacional Privado
  - Convenio de Varsovia
  - Convenio de Montreal



# Derecho Aeronautico

- Autonomía
  - Diferenciado – Reglas Propias
- Especialización
  - Circulación Aérea
  - Transporte Aéreo
  - Responsabilidad Civil
  - Aeropuertos

# Derecho Aeroportuario

- Reglas Autónomas
  - Leyes de Aeropuertos
  - Operador aeroportuario
  - Responsabilidad Civil
  - Potestades
  - Facilitación – Programas - Comités
  - Seguridad de la Aviación – Comités
  - Seguridad Operacional

# Derecho Aeroportuario

- Gestión Aeroportuaria
  - Operación
  - Poderes – Facultades
- Regulación
  - Tarifas
  - Inversiones
  - Acceso



# Derecho Aeroportuario

- Gestión Pública y Privada
  - DGAC – Entidades Estatales
  - Entidades Privadas – Contratos de Concesión
  - Poderes – Delegación
- Regulación
  - Tarifas
  - Inversiones
  - Acceso
  - Multiplicidad de Jurisdicciones – Autonomía



# Derecho Aeroportuario

- Actualización de Documentos OACI – CLAC
- Legislaciones internas ( Leyes)
  - Operador aeroportuario privado
  - Plan Maestro – Reguladores
  - Responsabilidad Civil – Limitada ???
  - Servicio Publico – Efectos – Interdicción de Aeronaves
  - Facilitación – Seguridad de la Aviacion – Seguridad Operacional – Coordinador Fundamental
  - Asignación / administracion de franjas horarias
  - Política Aérea Bilaterales – Desarrollo de Rutas

# PRECIO DEL COMBUSTIBLE

**Cartagena, 21 de Septiembre**



**“Cada dólar adicional en el precio del barril, le cuesta a la industria Un Billon de dólares”**

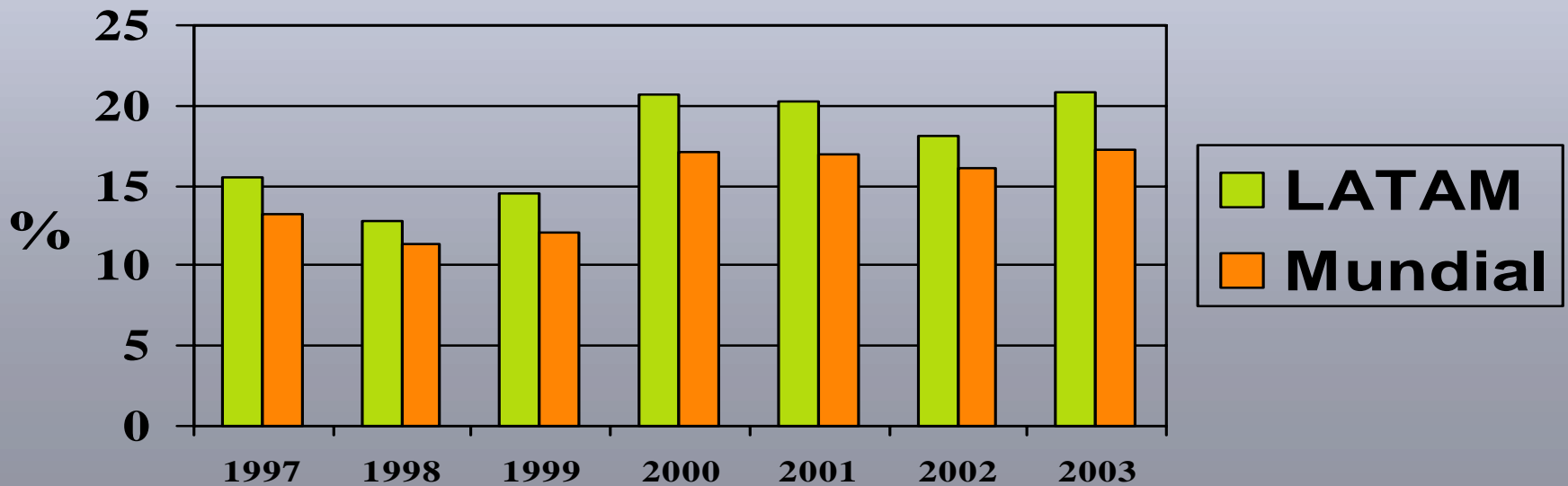


**“En Latinoamérica, un centavo de aumento en el precio del galón, le cuesta a las líneas aéreas 15 millones de dólares anuales.....”**

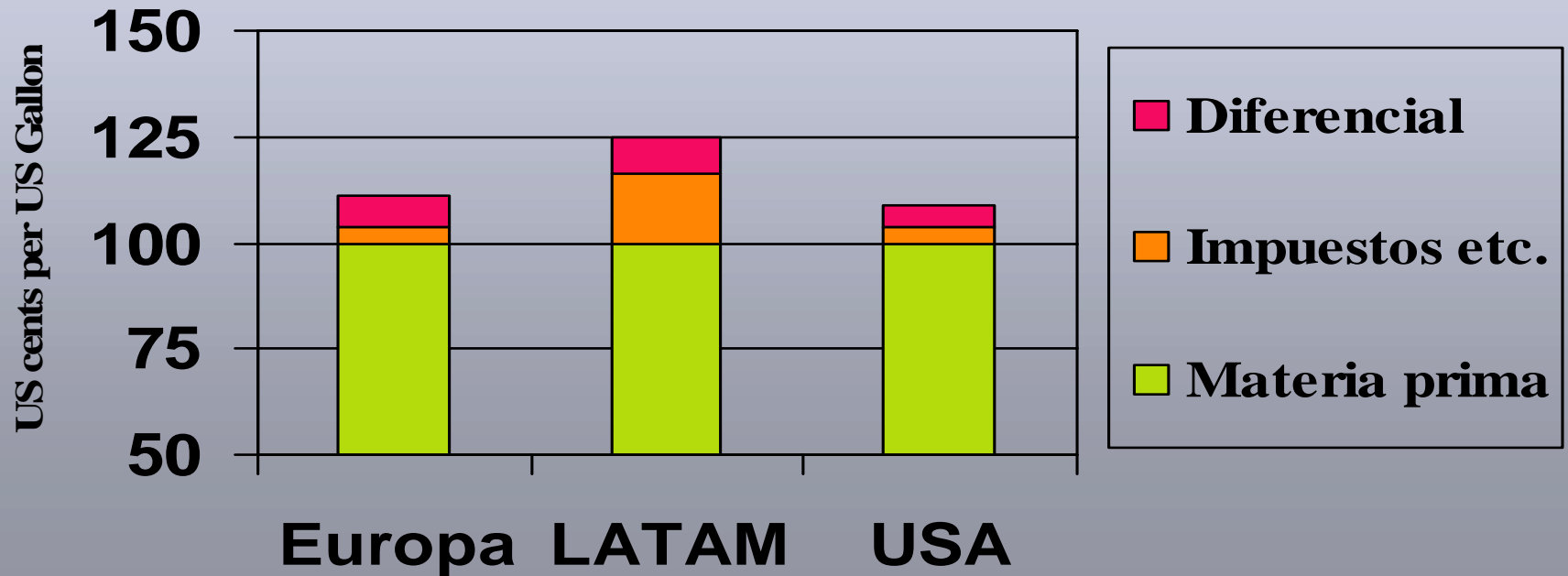




# El combustible es el costo mas alto de costos operacionales directos de las líneas aéreas latinoamericanas



# Composición total del precio del combustible (base 100)



# EFEECTO MULTIPLICADOR

- **Los costos de combustible son un 25% mas altos en LATAM que en otras regiones del mundo**
- **Impuestos en Porcentaje**
- **Este año las autoridades cobrarán 60% mas de impuestos que el año anterior**



# SITUACION ACTUAL

- **Impuesto Directos**
- **Impuesto al Valor Agregado**
- **Tasas Aeroportuarias**
- **Derechos de Concesión**
- **Otros componentes**





# IMPUESTOS DIRECTOS

- **Fondos para el Estado vs. la industria**
- **Impuesto de Timbre**



# TASAS AEROPORTUARIAS

- Fuentes de ingresos para los estados
- En muchos casos no hay relación con el servicio prestado
- En muchos casos fijados como porcentaje
- Transparencia ?



# DERECHOS DE CONCESION

- **Mismo que lo anterior (pero para el concesionario)**
- **Además añadir el canon o costos de concesión**



# OTROS COMPONENTES

- **Transporte Interno**
- **Seguros**
- **Inspección**
- **Turismo**

relación con infraestructura ?





# Peticion de la industria

- a) Una moratoria de impuestos al combustible de aviación durante los próximos 6 meses
- b) Búsqueda de consenso entre aerolíneas, autoridades, aeropuertos y petroleras:
  - Disminución de los impuestos/ tasas y cargos al Combustible
  - Cargos basados en costos y no en porcentajes



---

# PRIORIDADES

- **Brasil**
- **México**
- **Argentina**
- **Perú**
- **Colombia**



---

# RECOMENDACIÓN

- **Creación de grupo de trabajo conjunto**
  - **CLAC**
  - **ACI-LAC**
  - **IATA**
  - **AITAL**



**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**  
**(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**JORGE ARAM CHOULDIAN**  
**AEROPUERTO CARRASCO, URUGUAY**

**PRECIO DEL COMBUSTIBLE**

Agradecimientos a la CLAC y Autoridad Aeronáutica Colombiana por la oportunidad de estar en este tan importante evento que tiende a un sistema de integración regional en materia de transporte aéreo.

En esta materia puntual, ACI a trabajado desde siempre en dirección a colaborar y ayudar a las líneas aéreas en la obtención de soluciones o en su caso mitigar el alto impacto que tiene el precio del combustible.

Como lo ha manifestado nuestro Presidente, ACI-LAC desarrolla mecanismos formales de comunicación de sus políticas y visiones de la industria a través de declaraciones anuales que son aprobadas por la Asamblea General de la organización.

La declaración de Varadero (2002), Lima 2003 y Trinidad y Tobago (2004) constituyen en ese sentido el trípode de principios de los aeropuertos.

En ese sentido, la última de las declaraciones muestra formalmente la preocupación de los Aeropuertos por el precio del combustible.

Allí se considera que el combustible es un insumo esencial para la aviación civil cuyos costos impacta seriamente en el costo de las líneas aéreas y por consiguiente en el desarrollo del comercio, el turismo y en los aeropuertos, y por tanto los niveles alcanzados por el precio del petróleo a nivel mundial como consecuencia de toda la situación generada en el Golfo Pérsico y demás acontecimientos mundiales de público y notorio conocimiento como ser el reciente “Katrina”, requiere del apoyo y trabajo conjunto entre ACI y las líneas aéreas.

Como resultado del trabajo conjunto entre las partes ACI termina por “INSTAR a los Estados y esta es una inmejorable oportunidad para reiterarlo, a reconocer el impacto económico positivo que tiene la industria aerocomercial en la Región y en los Estados, en particular en lo que se refiere a todos los aspectos vinculados con la facilitación del turismo, el comercio y el desarrollo económico y en consecuencia a establecer políticas que tengan por finalidad hacer que los ingresos generados por la industria aerocomercial y que reciben los Estados vuelva a reinvertirse en el mismo sector aerocomercial a fin de hacer sostenible el desarrollo aeroportuario con sus inversiones y costos de infraestructura, así como también a la situación de las líneas aéreas como soportes por excelencia de la industria.

Siguiendo esa línea de acción, se resolvió “OFRECER a IATA-AITAL la estrecha colaboración de ACI-LAC para la búsqueda de soluciones y medidas para reducir el precio final del combustible de aviación a fin de promover y facilitar el turismo, el comercio y el desarrollo económico”.



La presentación de IATA en este mañana confirma lo que venimos exponiendo, en la misma se remarco la importancia que tiene la Aviación Civil en su impacto directo en el desarrollo del comercio y el turismo a nivel mundial.

La realización de este coloquio y el tratamiento conjunto en un panel en el marco de la CLAC es una muestra concreta de este proceso y un prueba de que cuando hay buenas intenciones y buena voluntad los aeropuertos y líneas aéreas son capaces de ser los “socios estratégicos” que en muchos lugares se menciona.

Es así que renovamos el compromiso desde los aeropuertos de seguir aportando desde nuestras posibilidades todo aquello que favorezca reducir el precio final del combustible como herramienta de promoción del turismo y el desarrollo económico.



Libertad y Orden

# **COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AEREA COLOMBIANA**

**Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo**

**CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**

**Cartagena, Septiembre 20 -22 de 2005**

# CONTENIDO

Experiencia en Acuerdos Multisectoriales:

- 1 Convenio Competitividad
- 2 Documento CONPES – Consejo Nacional de Política Económica y Social
- 3 Otras medidas implementadas por la Autoridad Aeronáutica



# ACUERDOS MULTISECTORIALES

**Política:** Diferentes instancias del Gobierno Nacional vienen trabajando conjuntamente con la industria aérea para facilitar su reacomodamiento y hacerla más competitiva.

## 1 CONVENIO DE COMPETITIVIDAD

Luego de una concertación entre sector público y privado, el 13 de julio de 2001 se firmó un convenio para la competitividad de la industria aérea Colombiana.





# 1 CONVENIO DE COMPETITIVIDAD

Este Convenio contempla compromisos del sector privado y del sector público sobre:

- Tarifas (costos, conocimiento de condiciones y estudios comparativos)
- Medio ambiente (flota y manejo de desechos)
- Cumplimiento y calidad del servicio (derechos de los usuarios)
- Actualización tecnológica del sector
- Productividad del personal aeronáutico



## 2. DOCUMENTO CONPES - Consejo Nacional de Política Económica y Social

Documento

# Conpes

3163

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia  
Departamento Nacional de Planeación

CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD PARA LA INDUSTRIA DE  
TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA

Ministerio de Transporte  
Unidad Especial de Aeronáutica Civil  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Ministerio de Comercio Exterior  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público  
DNP: DDE - DIE

Versión aprobada

CAMBIO PARA CONSTRUIR LA PAZ

Bogotá, D.C., 10 de mayo de 2002

El 10 de mayo de 2002 se aprobó el documento Conpes 3163, sobre el mismo tema



El CONPES es la Máxima instancia de planificación económica del Estado Colombiano. Este documento señala las principales estrategias que se implementarán para incentivar la recuperación de la industria de transporte aéreo Colombiana.

Documento

**Conpes**

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia  
Departamento Nacional de Planeación

3163

CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD PARA LA INDUSTRIA DE  
TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA

Ministerio de Transporte  
Unidad Especial de Aeronáutica Civil  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Ministerio de Comercio Exterior  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público  
DNP: DDE - DIE

Versión aprobada

CAMBIO PARA CONSTRUIR LA PAZ

Bogotá, D.C., 10 de mayo de 2002



# ESTRATEGIAS (Conpes):

Este documento incluye medidas que involucran diferentes sectores, tales como:

- Respecto al turbocombustible: metodología para determinar si el precio es competitivo y medidas para fijar plazos para el pago
- Respecto a equipos, partes y piezas: incentivos arancelarios a la modernización del sector
- Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre elementos de Equipo Móvil y Protocolo adicional (Equipo Aeronáutico)





# AVANCE DE ESTRATEGIAS (Conpes):

- Respecto al turbocombustible: El Ministerio de Minas expidió un Decreto y una Resolución para fijar un descuento en el precio del transporte interno del combustible
- Respecto a equipos, partes y piezas: Es parte de las negociaciones de libre comercio adelantadas por Colombia
- Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre elementos de Equipo Móvil y Protocolo adicional (Equipo Aeronáutico): fue aprobado mediante la Ley 967 de julio de 2005



## ATENCIÓN AL USUARIO

Es uno de los aspectos en lo que más se ha avanzado conjuntamente con las empresas:

- Se expidió la **Resolución 4498 de 2001** sobre derechos y deberes de los Usuarios del transporte aéreo
- Se tiene informado al pasajero a través de la página web y la comunicación directa por diversos medios



The screenshot shows the website of Aeronautica Civil. The header includes the logo and the text 'AERONAUTICA CIVIL'. A navigation menu contains links for 'AEROCIVIL', 'SEGURIDAD AEREA', 'INFORMACION', 'TRANSPORTE AEREO', 'AIS', 'CNS/ATM', 'CONTRATACION', 'SERVICIOS', 'QUEJAS', and 'PELIGRO AVIARIO'. The 'QUEJAS' link is highlighted. Below the navigation, there is a sidebar with 'Servicios Aerolíneas', 'Servicios Aero civil', and 'Anticorrupcion'. The main content area features an image of an airplane and the word 'QUEJAS' in large, stylized letters. Below this, there is a message: 'si desea comunicarse con nosotros via telefonica por favor utilice nuestras lineas gratuitas'. Contact information is provided: 'Linea Anticorrupcion (Teléfono y Fax): 01800-0910373', 'Linea Quejas y reclamos: 01800-0912373', 'e-mail: [anticorrupcion@aerocivil.gov.co](mailto:anticorrupcion@aerocivil.gov.co)', and [quejasvuelos@aerocivil.gov.co](mailto:quejasvuelos@aerocivil.gov.co). A small logo is visible in the bottom right corner of the screenshot.



## ATENCIÓN AL USUARIO



Principal Registro Consulta

Quejas de Servicios Aeroportuarios

Los campos marcados con asterisco (\*) son obligatorios. Si no los diligencia, su queja no será recibida.

Fecha de Recibo (DD/MM/YY HH:MM)	20/10/04 15:00
Aeropuerto *	ACANDI (ACANDI)
Nombre *	
Apellidos *	
Tipo de identificación *	CEDULA DE CIUDADANIA
Numero de identificación *	
Nacionalidad	
Direccion de Residencia *	
Ciudad de Residencia *	
Telefono	
E-mail	
Fecha de los Hechos (DD/MM/YY HH:MM)*	20/10/04 15:00
Queja en contra de *	
Descripcion de la Queja *	

Enviar Limpia Formulario

A través de la opción de Consulta, el usuario que ha puesto una queja, puede conocer la respuesta que se ha dado a su reclamación. Para tal fin debe digitar el número del documento de identificación que se ingresó en el reporte de la queja.



### 3. OTRAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

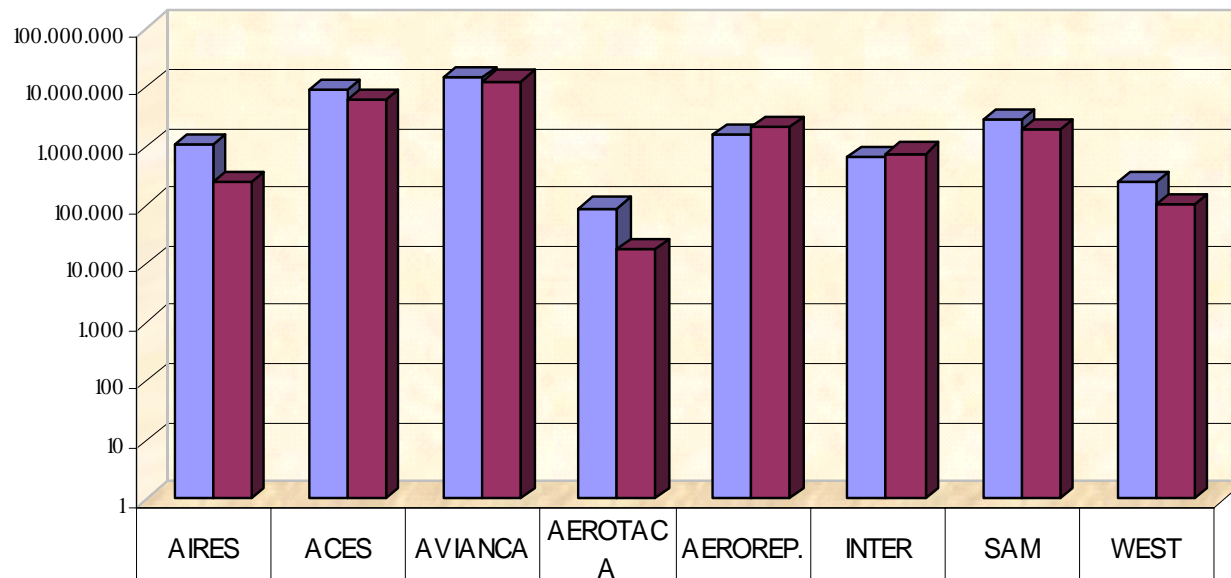
- Establecimiento de los Sobrepuestos de Seguros y de Combustible para atenuar el impacto del aumento excesivo de estos rubros
- Celebración del Primer Simposio de Política Aero comercial, celebrado el 21 y 22 Agosto de 2003 en Rionegro, Antioquia. Basado en sus conclusiones se adoptaron medidas de regulación del acceso al mercado nacional
- Flexibilización del Régimen de tiempo de vuelo y de descanso de las tripulaciones de vuelos haciéndolos mas acordes con el escenario internacional





# RECAUDO SOBREPRECIO DE SEGUROS

**OCTUBRE 2001 . SEPTIEMBRE 2003  
MAS DE US\$56 MILLONES DE DOLARES**



	AIRES	ACES	AVIANCA	AEROTAC A	AEROREP.	INTER	SAM	WEST
■ VIGENCIA 2001 - 2002	1.045.858,	9.359.099,	15.500.033	89.796,86	1.634.543,	644.309,60	2.776.433,	249.591,96
■ VIGENCIA 2002 - 2003	242.540,90	6.551.801,	13.130.429	18.464,80	2.077.299,	776.686,58	1.956.303,	107.408,54

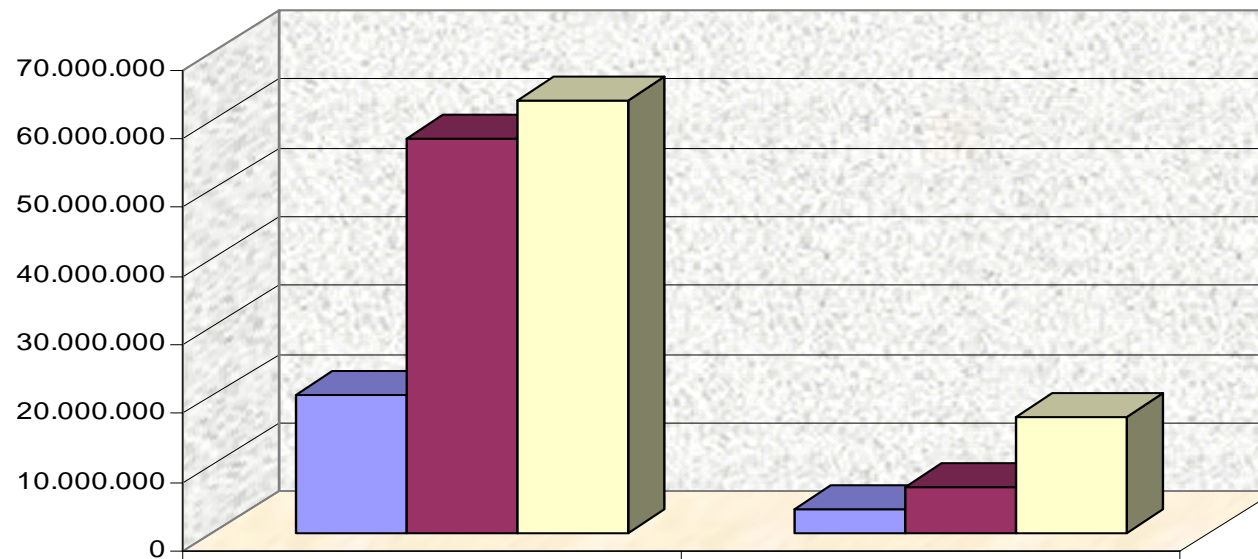
Fuente: Información aerolíneas



# RECAUDO POR SOBREPRECIO DE COMBUSTIBLE

2003 - 2005

**MARZO 2003 A JUNIO 2005**  
**US\$167 MILLONES DE DOLARES**



	Nales.	Internales.
■ 2003	20.055.334	3.550.819
■ 2004	57.570.427	6.800.315
■ 2005 ene-jun	63.017.704	16.840.987



# NUEVA POLITICA DE ACCESO AL MERCADO NACIONAL

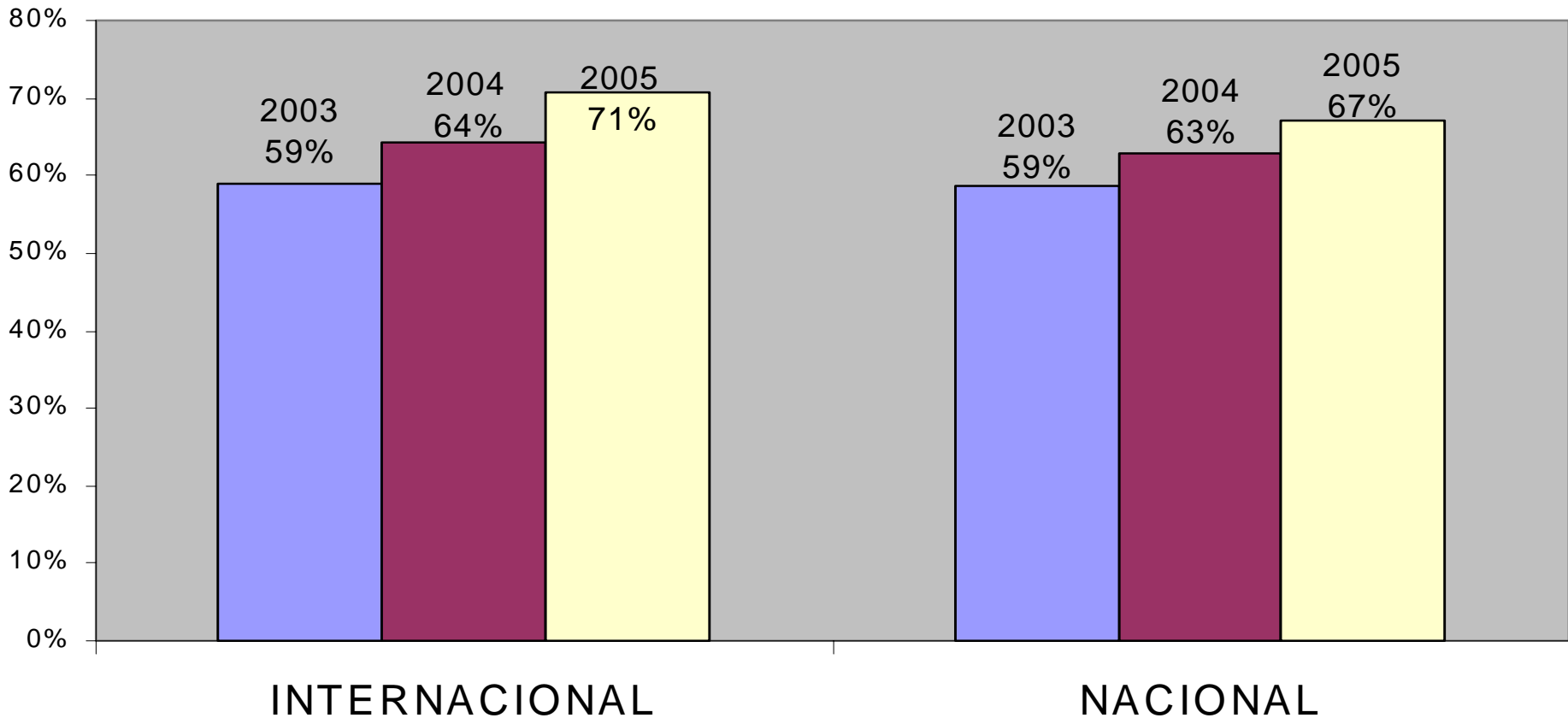
- Se decidió intervenir el mercado nacional para reorganizarlo buscando la racionalización de la oferta
- Se garantiza la competencia, pero se limita el número de operadores según el tamaño de los mercados

RUTAS	NUMERO DE OPERADORES
Con menos de 100 mil pax	2 operadores
Entre 100 mil y 399 mil pax	3 operadores
Con mas de 400 mil pax	4 operadores



# EVOLUCION DE LA OCUPACION

## CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN





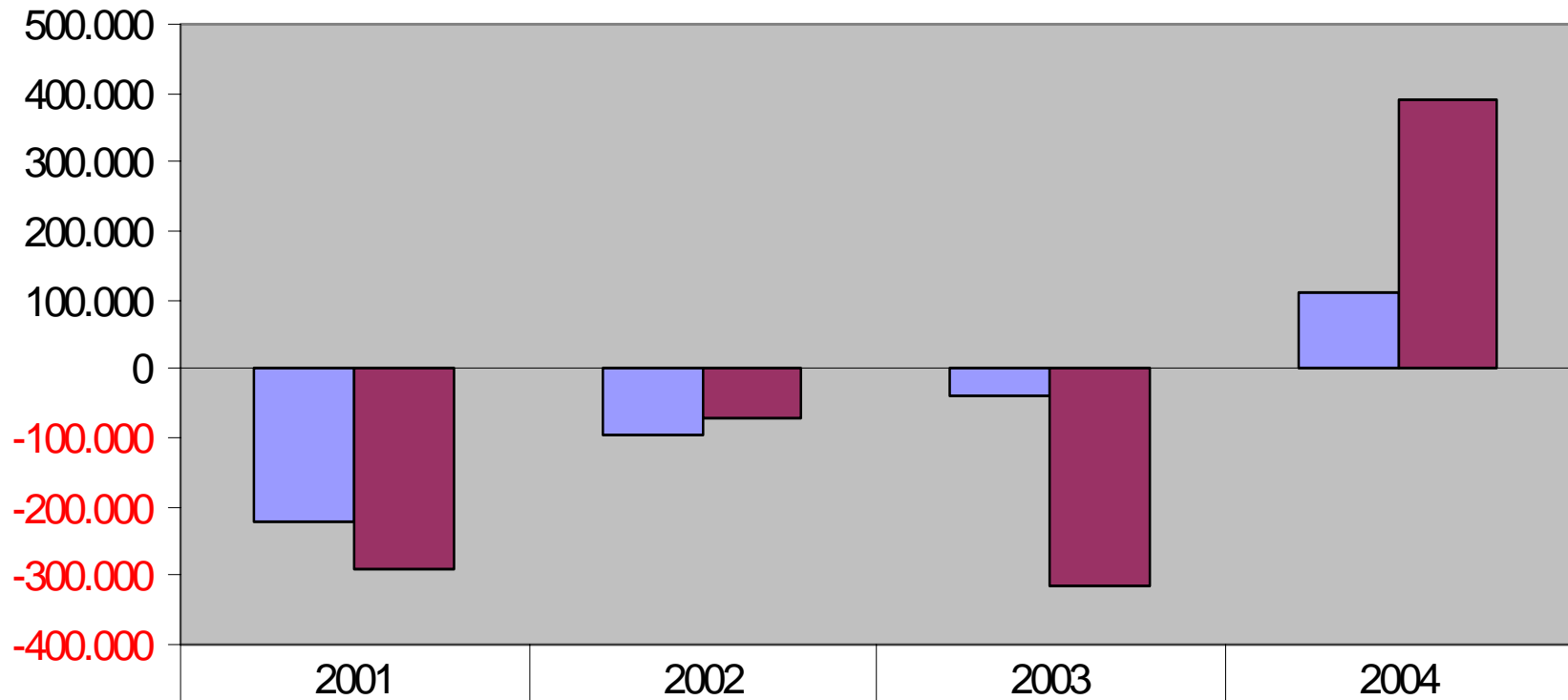
# ANÁLISIS Y REVISIÓN ASPECTOS FINANCIEROS DE AEROLÍNEAS

La Aerocivil y la Superintendencia de Puertos y Transporte han adelantado visitas de seguimiento de los aspectos financieros y administrativos de las Aerolíneas. A la fecha se han realizado visitas a todas las aerolíneas regulares que operan en el País.



# RESULTADOS FINANCIEROS

## EMPRESAS REGULARES DE PASAJEROS



Utilidad operacional

-219.952

-97.761

-39.101

108.864

Utilidad neta

-292.487

-73.261

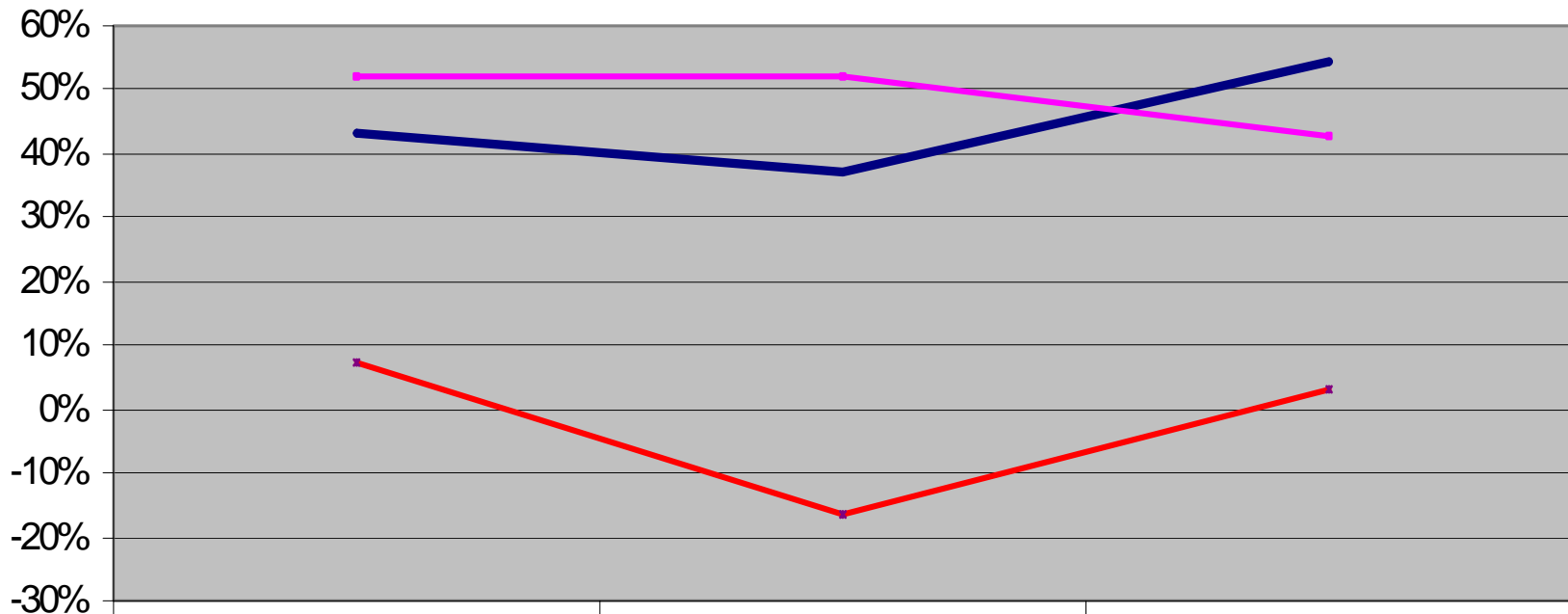
-315.100

389.562

# RESULTADOS FINANCIEROS

## EMPRESAS REGULARES DE PASAJEROS

### INDICADORES FINANCIEROS



	2.002	2.003	2.004
LIQUIDEZ	43,26%	36,98%	54,64%
ENDEUDAMIENTO	51,89%	51,99%	42,60%
PROPIEDAD	7,53%	-16,60%	3,07%

# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

REPÚBLICA ARGENTINA



Septiembre 2005



# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS



# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

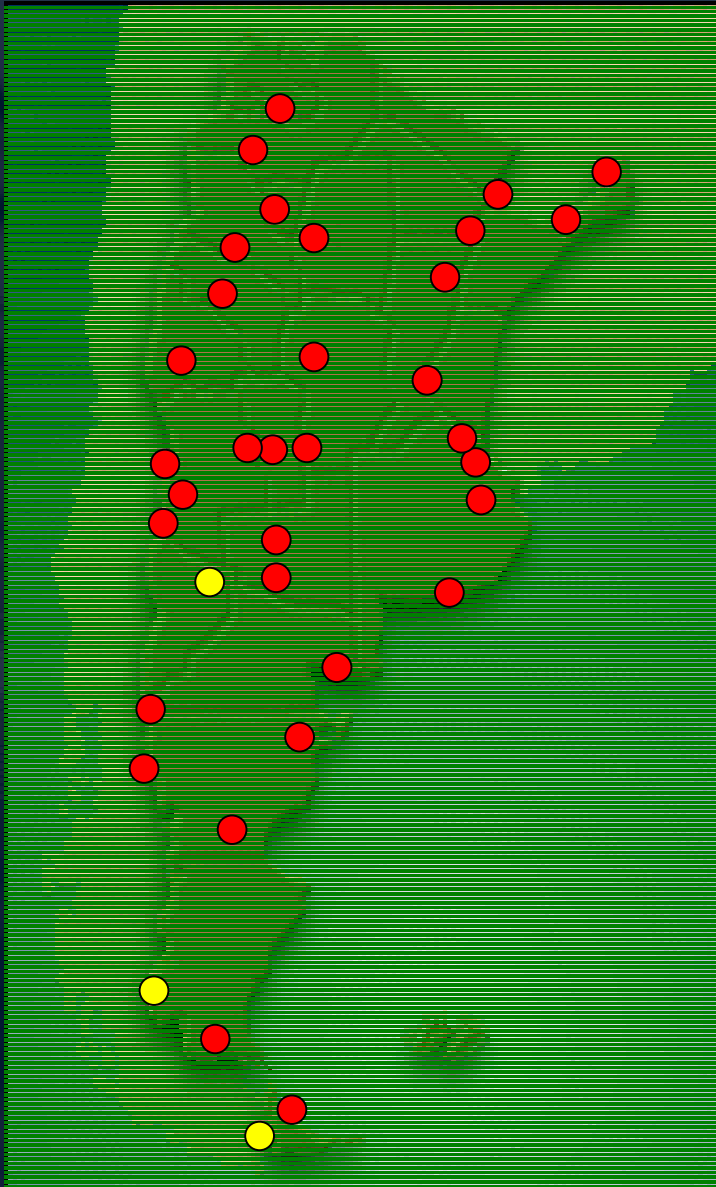


## SISTEMA NACIONAL AEROPUERTOS

54 AEROPUERTOS

- CONCESIONADOS Grupo A
- CONCESIONADOS Grupo B
- NO CONCESIONADOS

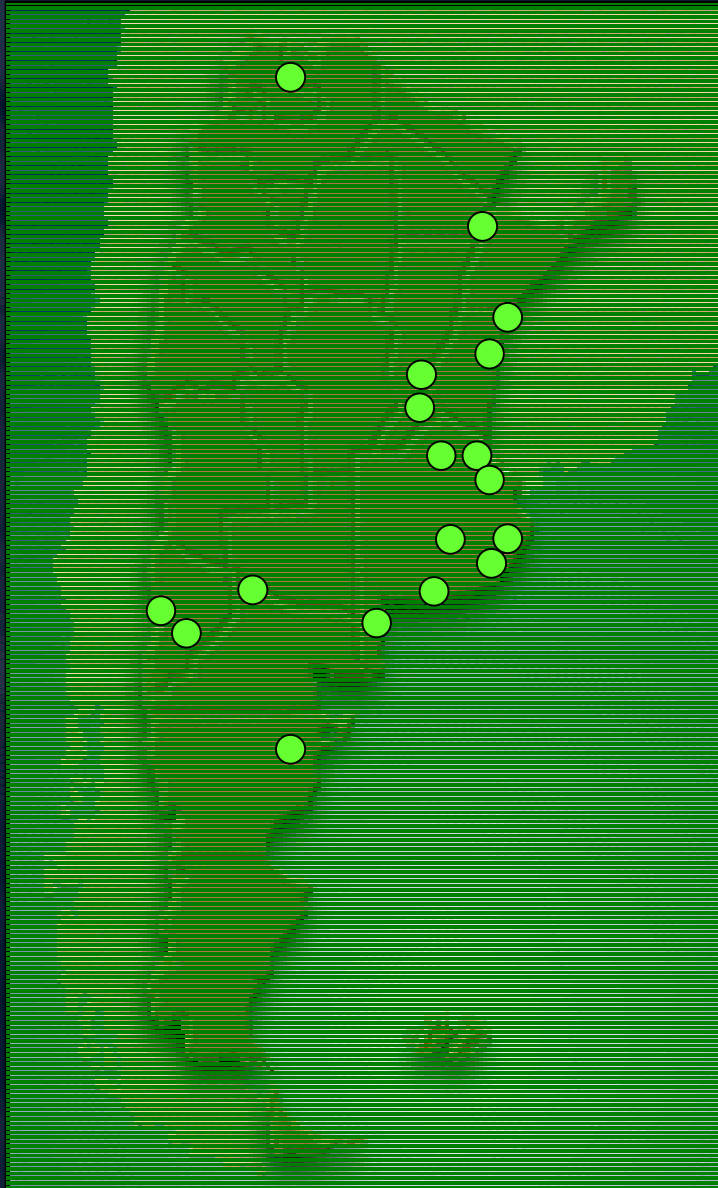
# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS



## AEROPUERTOS CONCESIONADOS

AEROPARQUE	RIO CUARTO
EZEIZA	RIO GALLEGOS
C. RIVADAVIA	RIO GRANDE
CATAMARCA	S. C. DE BARILOCHE
CORDOBA	S.DEL ESTERO
ESQUEL	SALTA
FORMOSA	SAN FERNANDO
GENERAL PICO	SAN JUAN
IGUAZU	SAN LUIS
JUJUY	SAN RAFAEL
LA RIOJA	SANTA ROSA
MALARGÜE	TUCUMAN
MAR DEL PLATA	VIEDMA
MENDOZA	VILLA REYNOLDS
PARANA	CALAFATE
POSADAS	NEUQUEN
PUERTO MADRYN	USHUAIA
RECONQUISTA	

# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS



## AEROPUERTOS NO CONCESIONADOS

BAHIA BLANCA
CHAPELCO
CONCORDIA
CORRIENTES
CUTRAL CO
DON TORCUATO
GENERAL ROCA
JUNIN
LA PLATA
NECOCHEA
PASO DE LOS LIBRES
ROSARIO
SANTA FE
SANTA TERESITA
TANDIL
TARTAGAL
TRELEW
VILLA GESELL



# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

## Función de la Regulación

R  
E  
G  
U  
L  
A  
C  
I  
O  
N

Control de la Inversión

Control de la Calidad de Servicio y la Seguridad

Fijación de Tarifas

Desarrollo del sector y búsqueda de eficiencias

Conservación de Bienes del Estado

Cobro del derecho de operación

Incentivo a la competencia

**CUSTODIO - ORIENTADOR**

# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

## Visión de la Regulación

“ el éxito de la regulación no consiste en una regulación excesiva, sino aquella que se ajuste a las necesidades de los usuarios presentes y potenciales”

Por ello debiera pensarse en un sentido amplio desde el punto de vista de las facultades regulatorias



No ofensivo en el marco de la búsqueda de una distribución equitativa de los beneficios



Acompañar el desarrollo del capital privado permitiendo un retorno justo a la inversión realizada y promoviendo acciones tendientes a la mejora de los usuarios presentes y potenciales

Competencias amplias y bien definidas

Facultades Emanadas del PEN/PL

Poder Sancionatorio Pleno

# **SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS**

## **FINANCIAMIENTO DE INVERSIONES A LARGO PLAZO MEDIANTE LA TECNICA DE SUBSIDIOS CRUZADOS**

**Dos aeropuertos superavitarios concentran gran porcentaje de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos del sistema. (90%)**

**Aplicación parcial del producido en inversiones destinadas a la mejora del resto de los aeropuertos integrantes del “Grupo A”.**

**Pago de un canon parcialmente destinado al mantenimiento de los aeropuertos no concesionados.**

**Acompañar el desarrollo de los “Ingresos No Aeronáuticos” como mecanismo compensador de los costos Aeronáuticos**

# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS



- Los lineamientos que rigen a nivel internacional deben ser tratados y considerados, como guía en la definición de problemas y alternativas, a la hora del planteamiento y resolución de regulaciones contrapuestas en el ámbito de los Aeropuertos.
- Aunque como puede desprenderse del caso Argentino, inexorablemente, las controversias en la regulación y los conflictos de intereses, requieren de soluciones principalmente locales, definidas bajo el contexto propio, características y necesidades de cada País, con una amplia participación de los involucrados, en pos del beneficio de los usuarios y el desarrollo de la actividad aeronáutica.
- Ello debe buscarse en un entorno que tenga en cuenta una perspectiva conjunta de los problemas, con amplias facultades que logren unificar y concentrar las problemáticas conjuntas y de esta manera resolverlas de modo de propender hacia el desarrollo de la actividad.



*SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS*

**MUCHAS GRACIAS**

# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

REPÚBLICA ARGENTINA



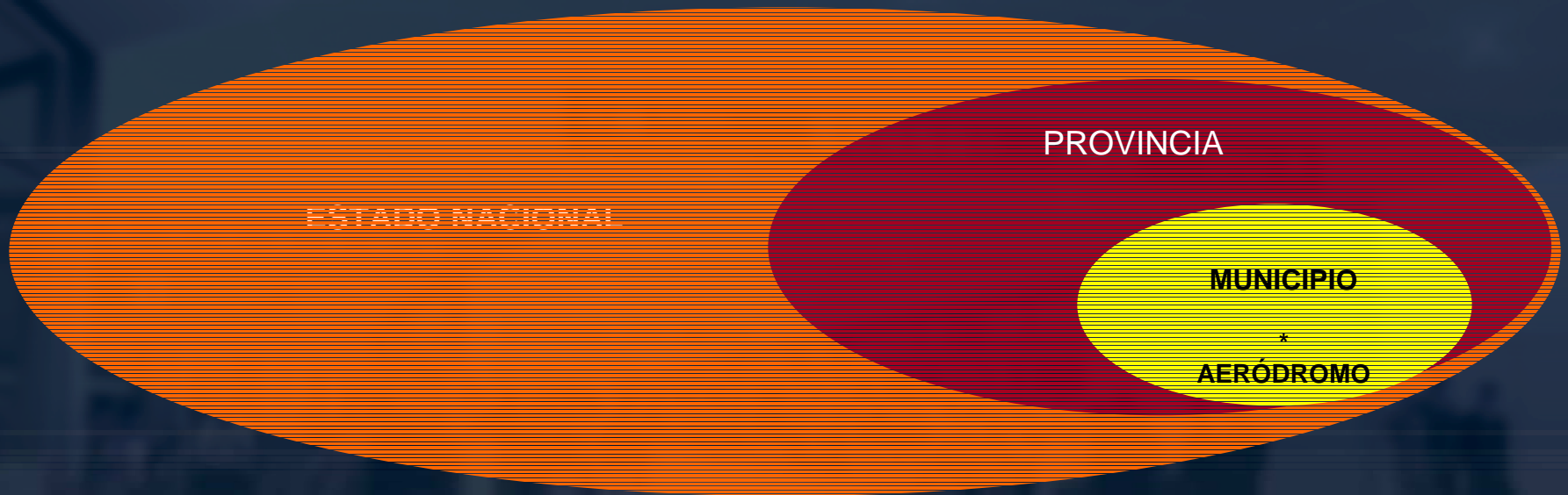
Septiembre 2005

# ***SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS***

## **CONFLICTOS EN LA REGULACIÓN DE AERODROMOS**

# SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS

## JURISDICCIONES CONTRAPUESTAS





## CODIGO AERONAUTICO

- **todo aeródromo será habilitado por la autoridad aeronáutica, la que se ajustará a las normas generales que determine, a tal fin, el Poder Ejecutivo Nacional. Será aquella autoridad la que fijará el régimen y las condiciones de funcionamiento en cada caso (art. 27)**
- **por el art. 197, inc. 1º, declara materia de la legislación nacional lo concerniente a la regulación de la circulación aérea en general, especialmente el funcionamiento de aeródromos destinados a la navegación aérea internacional e interprovincial o a servicios aéreos conectados con éstas.**

## ESTABLECIMIENTO DE UTILIDAD NACIONAL

- El art. 75, inc. 30 de la Constitución Nacional Argentina dispone que es competencia del Congreso *“ejercer una legislación exclusiva en el territorio de la capital de la Nación y dictar la legislación necesaria para el cumplimiento de los fines específicos de los establecimientos de utilidad nacional en el territorio de la República. Las autoridades provinciales y municipales conservarán el poder de policía e imposición sobre estos establecimientos, en tanto no interfieran en el cumplimiento de aquellos fines”*

**JURISDICCIONES LOCALES  
CONVIVEN CON  
JURISDICCION NACIONAL**

**CRITERIO RECTOR**

**TEORIA DE LA NO INTERFERENCIA  
CON FINALIDAD DE UTILIDAD NACIONAL**

## COMPETENCIA

- la competencia es la medida del ejercicio de la jurisdicción

## ORGANIZACIÓN DEL ESTADO

- el Estado, a los efectos de organizarse, delega sus funciones en distintos órganos u organismos que lo componen



## INTERES PUBLICO

- Las distintas actividades, cuyo desarrollo representa un beneficio para la comunidad toda y por ende comprometen el interés público, son reguladas de manera particular por estos órganos u organismo del Estado, dotados de facultades propias y especialidad.

**LA ESPECIALIDAD IMPLICA BUSCAR SOLUCIONES JURÍDICAS  
ACUDIENDO A LOS PRINCIPIOS Y FUNDAMENTOS DE LA  
PROPIA ESPECIALIDAD**

**EL ORSNA ES EL ORGANISMO DOTADO CON  
FACULTADES DE COORDINACION**

## COORDINACION

- **ADMINISTRATIVA**, para la formulación de planes y programas de infraestructura aeroportuaria, solicitar información a dichas autoridades y coordinar su desempeño
- **LEGISLATIVA**, con facultad para imponer obligaciones a las distintas dependencias y solicitar la derogación de leyes, decretos y/o resoluciones referidas a la actividad aeronáutica, siempre con intervención del PODER EJECUTIVO NACIONAL
- **ARBITRO** de las controversias que se susciten con motivo o en ocasión del desarrollo de actividades aeroportuarias





## **PRINCIPIOS Y OBJETIVOS**

**ASEGURAR AERÓDROMOS SUFICIENTES, ORDENADOS Y SEGUROS  
PARA LA ACTIVIDAD AÉREA Y SUS USUARIOS, ACTUALES O  
POTENCIALES**

***SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS***

**MUCHAS GRACIAS**



Libertad y Orden

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL**  
República de Colombia

# CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO

Ing. Miguel Angel Acosta Osío – Asesor Aeronáutica Civil

II Coloquio Regional del Transporte Aéreo  
CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC

Cartagena de Indias, Septiembre 20-22 de 2005



# Aeropuerto El Dorado

## Importancia para la Región

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



**El Dorado no es sólo el centro de distribución del sistema aéreo nacional, sino el motor del comercio internacional en Colombia y en la región Andina y la entrada a toda Latino América**





# Aeropuerto El Dorado

## Importancia para la Región

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



### Principales Aeropuertos Suramérica - Tráfico Pasajeros

	2002	2003
Sao Paulo - Guarulhos	12,8	12,6
Sao Paulo - Congonhas	12,5	12,1
Brasilia	7,2	7,5
<b>Bogotá</b>	7,5	7,3
Santiago	5,4	5,6
Caracas	6,7	5,1
Rio de Janeiro	5,2	5,0
Buenos Aires - Aeroparque	4,4	4,6
<b>Total</b>	<b>61,7</b>	<b>59,8</b>

### Principales Aeropuertos Suramérica - Tráfico Carga

	2002	2003
<b>Bogotá</b>	404,0	463,0
Sao Paulo - Guarulhos	492,0	431,6
Santiago	288,0	250,6
Sao Paulo - Viracopos	159,0	0,0
Lima	137,0	160,3
Buenos Aires - Ezeiza	117,0	141,0
Quito	124,0	118,3
Rio de Janeiro	133,0	115,3
<b>Total</b>	<b>1.854,0</b>	<b>1.680,2</b>

Fuente: ACI



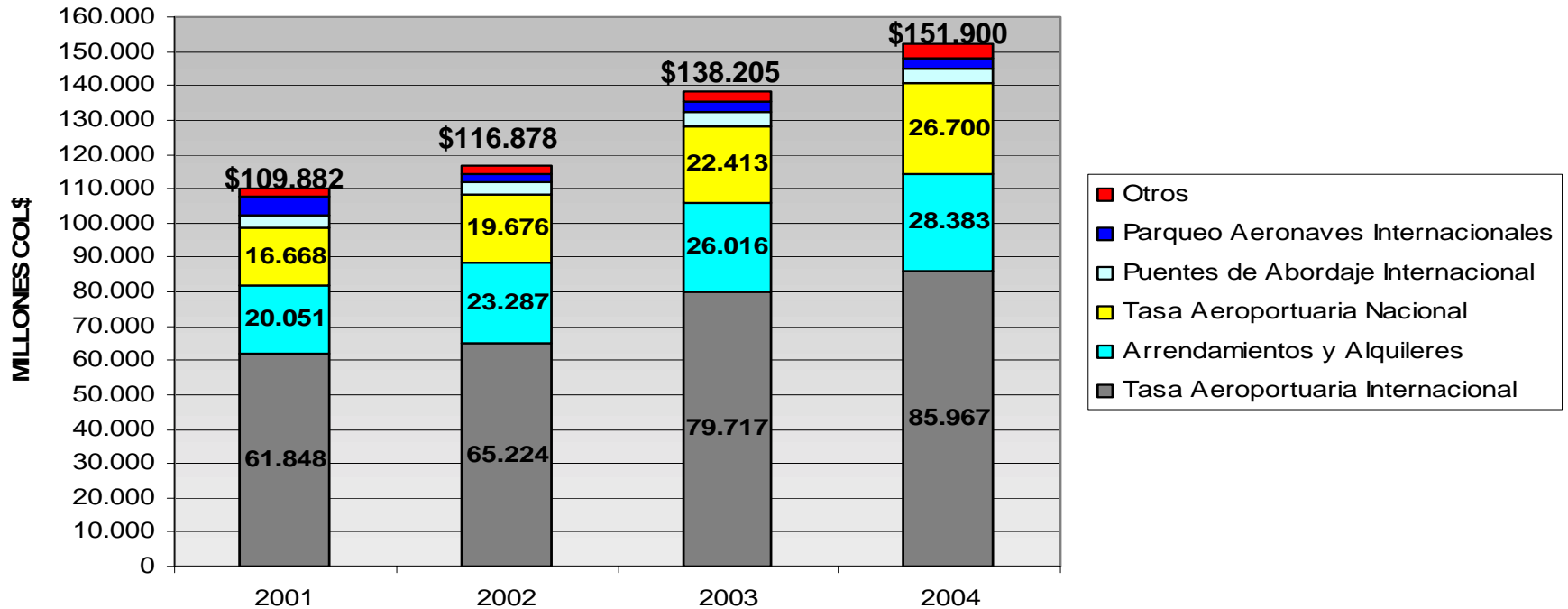
# Aeropuerto El Dorado

## Importancia para la Región

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



INGRESOS AEROPORTUARIOS EL DORADO



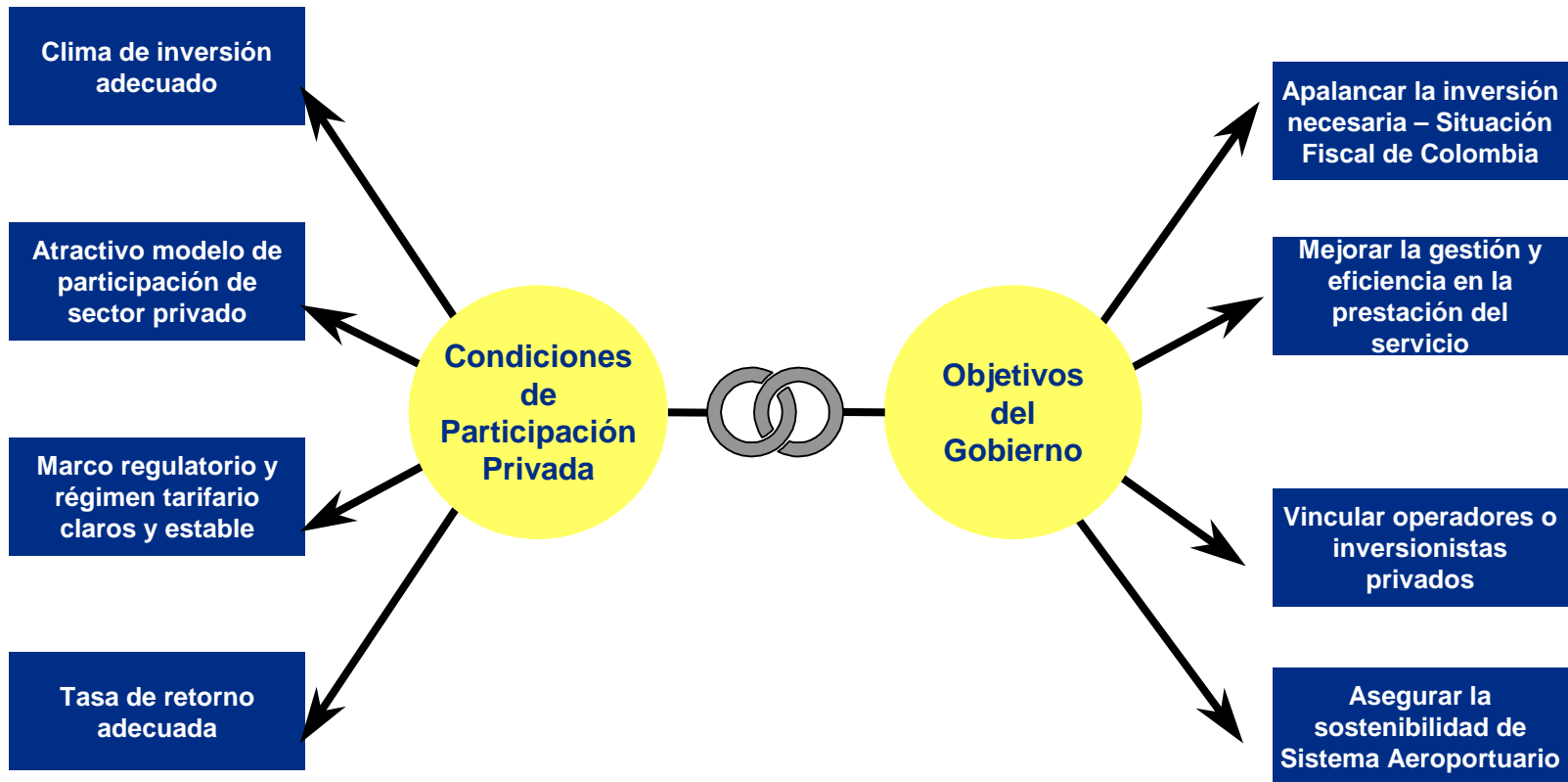
CONCEPTO	2001	2002	2003	2004
Tasa Aeroportuaria Internacional	61.848	65.224	79.717	85.967
Arrendamientos y Alquileres	20.051	23.287	26.016	28.383
Tasa Aeroportuaria Nacional	16.668	19.676	22.413	26.700
Puentes de Abordaje Internacional	3.826	3.732	3.976	3.897
Parqueo Aeronaves Internacionales	5.574	2.542	3.449	3.192
Otros	1.915	2.417	2.634	3.761
<b>TOTAL</b>	<b>109.882</b>	<b>116.878</b>	<b>138.205</b>	<b>151.900</b>

VALORES CORRIENTES



# Aeropuerto El Dorado Oportunidad de la Región

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



# Aeropuerto El Dorado

## Por qué vincular capital privado?

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



- **Situación fiscal** de Colombia que impide el endeudamiento para conseguir los recursos y desarrollar las obras.
- **Mayor eficiencia del sector privado** en la gestión administrativa y financiera de empresas:
  - Agilidad en los procesos de contratación
  - Flexibilidad en el manejo del Presupuesto
  - Autonomía en la consecución de liquidez
  - Optimización en la utilización de recursos (economías de escala)
- Mayor capacidad del **sector privado** en los procesos de **inversión y comercialización** :
  - Aumento de los ingresos no aeroportuarios
  - Mayor capacidad de negociación con proveedores
  - Mayor integración del Aeropuerto a nivel internacional
  - Posicionar al Aeropuerto como el Hub Latinoamericano de pasajeros, carga y mantenimiento.
- Consecución de un **operador especializado** para:
  - Optimizar los niveles de servicio
  - Permitir la transferencia de tecnología hacia el sector público



# Estructura del Negocio

## Pliego de Condiciones

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



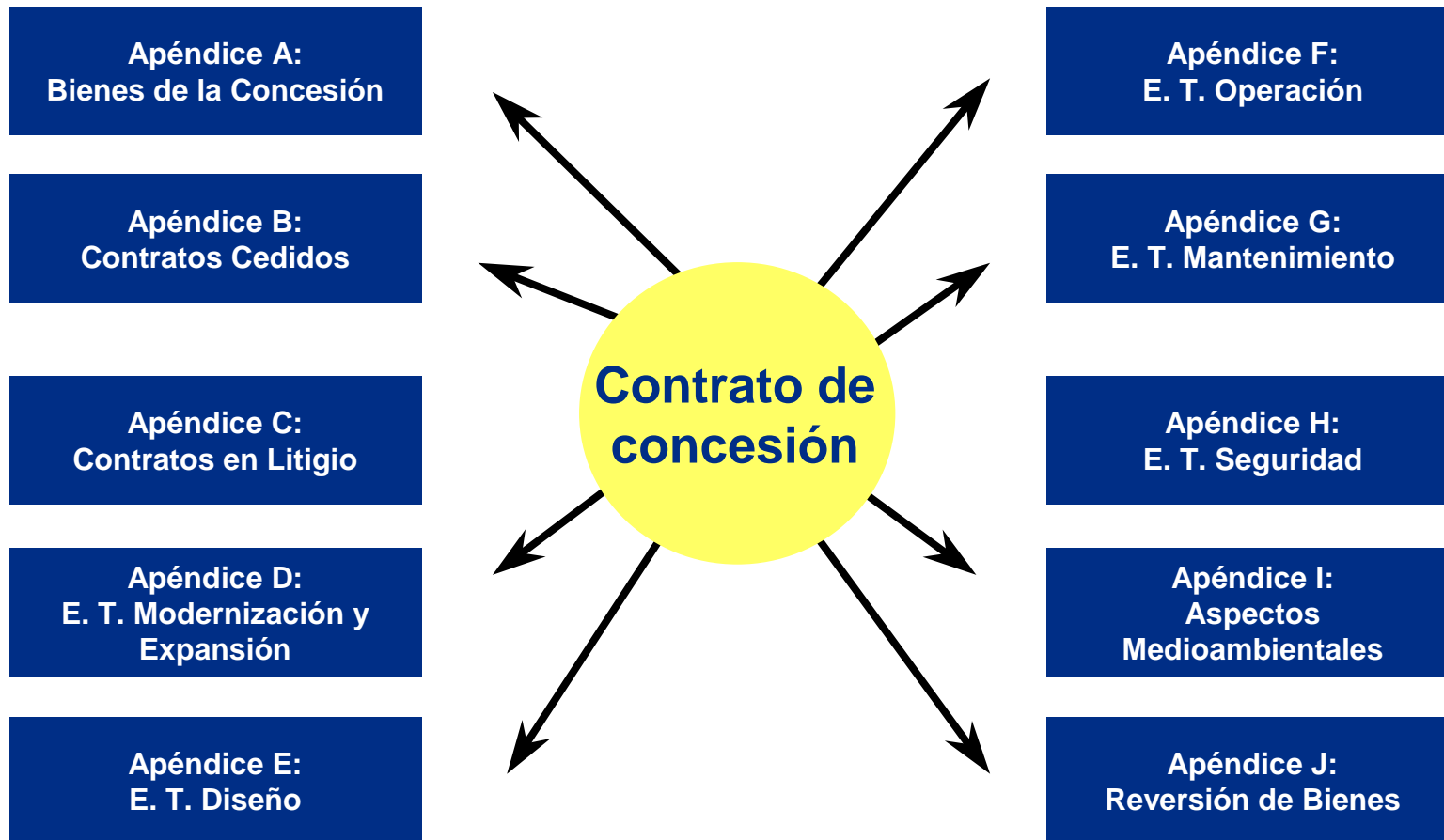
FASE I: EXPERIENCIA	REQUISITO MINIMO (PASA O NO PASA)
Diseño de Aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mínimo 2 contratos de diseño</li> <li>•Valor mínimo de cada contrato: US\$ 1.000.000.00</li> <li>•En aeropuertos de más de 10.000.000 de pasajeros movilizados anuales.</li> </ul>
Construcción de obras arquitectónicas: centros comerciales, terminales de transporte o equipamientos urbanos (estadios, coliseos, etc)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ejecución de un solo contrato o de varios contratos correspondientes a un mismo proyecto por un valor mínimo de US\$ 25.000.000.00</li> </ul>
Construcción de puentes o viaductos	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mínimo 1 contrato</li> <li>•Valor mínimo del contrato: US\$ 4.000.000.00</li> </ul>
Operación de Terminales de Pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> <li>•10.000.000 de pasajeros movilizados al año si presenta 1 solo aeropuerto como experiencia, o</li> <li>•12.000.000 de pasajeros movilizados al año si presenta 2 aeropuertos como experiencia, pero en este caso, ninguno de los aeropuertos presentados deberá haber movilizado menos de 4.000.000 de pasajeros al año.</li> </ul>
Operación de Terminales de carga	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mínimo 1 aeropuerto de 150.000 toneladas anuales movilizadas.</li> </ul>
Consecución de financiación	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mínimo 1 proyecto por valor de US\$ 80.000.000</li> </ul>

FASE II: PROPUESTA ECONOMICA	METODOLOGIA
% Sobre los Ingresos Brutos	<ul style="list-style-type: none"> <li>•La propuesta ganadora será la mayor de las que estén por debajo de: Mediana + 11%</li> </ul>





# Estructura del Negocio



- La alternativa de vinculación de capital seleccionada es la de Concesión
- Duración de la Concesión: entre 15 y 20 años
  - Etapa Previa (Entrega y Cierre Financiero- 6 meses)
  - Etapa de Modernización y Expansión (5 años)
  - Etapa de Final (Operación y Mantenimiento)
- Alcance de la Concesión:
  - Administración, Modernización y Expansión, Operación, Explotación Comercial y Mantenimiento del Área Concesionada del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C.
  - Esquema completo de multas y sanciones – Encuestas a los usuarios.
  - Amigable conponedor (OACI)



## Ingresos del Concesionario

### •Regulados:

- Tasa Aeroportuaria
- Parqueo de Aeronaves
- Puentes de Abordaje
- Expedición de Carnet
- Circulación de vehículos en plataforma
- Bomberos para abastecimiento de combustible y limpieza de plataforma
- Sistema de Uso Común de Terminal

### •No regulados:

- Comerciales
- Se aplican parámetros generales para algunos servicios no regulados

NO HAY INCREMENTOS REALES DE LAS TARIFAS REGULADAS

NO SE PODRAN CREAR NUEVOS COBROS SIN AUTORIZACION DE UAFAC



- Parámetros generales para algunos servicios:
  - Avalúos comerciales para las áreas operativas de aerolíneas.
  - Esquema de subastas públicas, abiertas y competitivas.
  - Asegurar los espacios de los contratos actuales.
  - Operadores de carga no podrán tener más del 50% del espacio en el terminal.
  - Por lo menos 3 operadores de carga por terminal.
  - Por lo menos 3 operadores de los servicios en plataforma.
  - Precio máximo por el valor de galón de combustible.
  - Precio máximo por el valor del metro cuadrado para proveedores de combustible.
- Contraprestación Aerocivil
  - Fija
  - Variable (% sobre los ingresos brutos)



# Plan de Modernización y Expansión

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



- El Concesionario esta obligado a ejecutar obras específicas de acuerdo con un cronograma pre-determinado
  - Monto estimado: US\$ 500 Millones
- Obras
  1. Obligatorias (Apéndice D)
  2. Voluntarias
  3. Complementarias
  4. Desarrollo del área de influencia del Aeropuerto





# Plan de Modernización y Expansión

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



## Instalaciones para Pasajeros

Nuevo terminal internacional de pasajeros

Desarrollo de plataforma asociada

Remodelaciones y mejoras a los terminales actuales

Instalaciones para Pasajeros			
	Situación Actual	Plan de Modernización	Incremento
Área de Terminal de Pax (m2)	54.000	133.875	<b>2,5 x</b>
Puentes de Abordaje	21	33	<b>1,6 x</b>
Posiciones Totales	31	55	<b>1,8 x</b>
Check-in Counters	80	144	<b>1,8 x</b>
Parqueadero de Vehículos (m2)	31.924	58.924	<b>1,8 x</b>



## Instalaciones para Carga

Nuevo terminal de carga (en dos fases)

Se aseguran áreas para oficinas de los operadores

Se asegura la facilidad de la operación logística para los camiones

Instalaciones para Carga			
	Situación Actual	Plan de Modernización	Incremento
Áreas de Bodegas (m2)	35.900	68.000	<b>1,9 x</b>
Posiciones de Aeronaves	11	26	<b>2,4 x</b>



# Plan de Modernización y Expansión

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



## Otras Instalaciones y Equipos

Zona de  
Mantenimiento

- Área exclusiva para hangares de mantenimiento
- Construcción de un área exclusiva para prueba de motores con barreras adecuadas
- Área para hangares: 88,000 m<sup>2</sup>

Nuevos Edificios  
de Oficinas

- Edificio de oficinas en el nuevo terminal internacional
  - 6 pisos y 4,500 m<sup>2</sup>



# Plan de Modernización y Expansión

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



## Otras Instalaciones y Equipos

### Centro de Carga

- 3 pisos de oficinas
- Alberga agencias de Gobierno (DIAN, ICA, etc.) y otras oficinas necesarias en un terminal de carga (bancos, cafetería, etc.)
- Área: 7,000 m<sup>2</sup>

### Equipos Especiales

- **BHS:** última tecnología en equipos de manejo de equipaje (garantiza la seguridad del equipaje)
- **FIDS / BIDS:** última tecnología en sistemas de información de vuelos y de equipajes
- **Scanners:** cumple con nuevas normas internacionales y mejora la seguridad en instalaciones y aeronaves
- **Hidrantes de Combustible:** tanqueo de aeronaves sin camiones
- **Equipos de Vigilancia:** cámaras y control de acceso



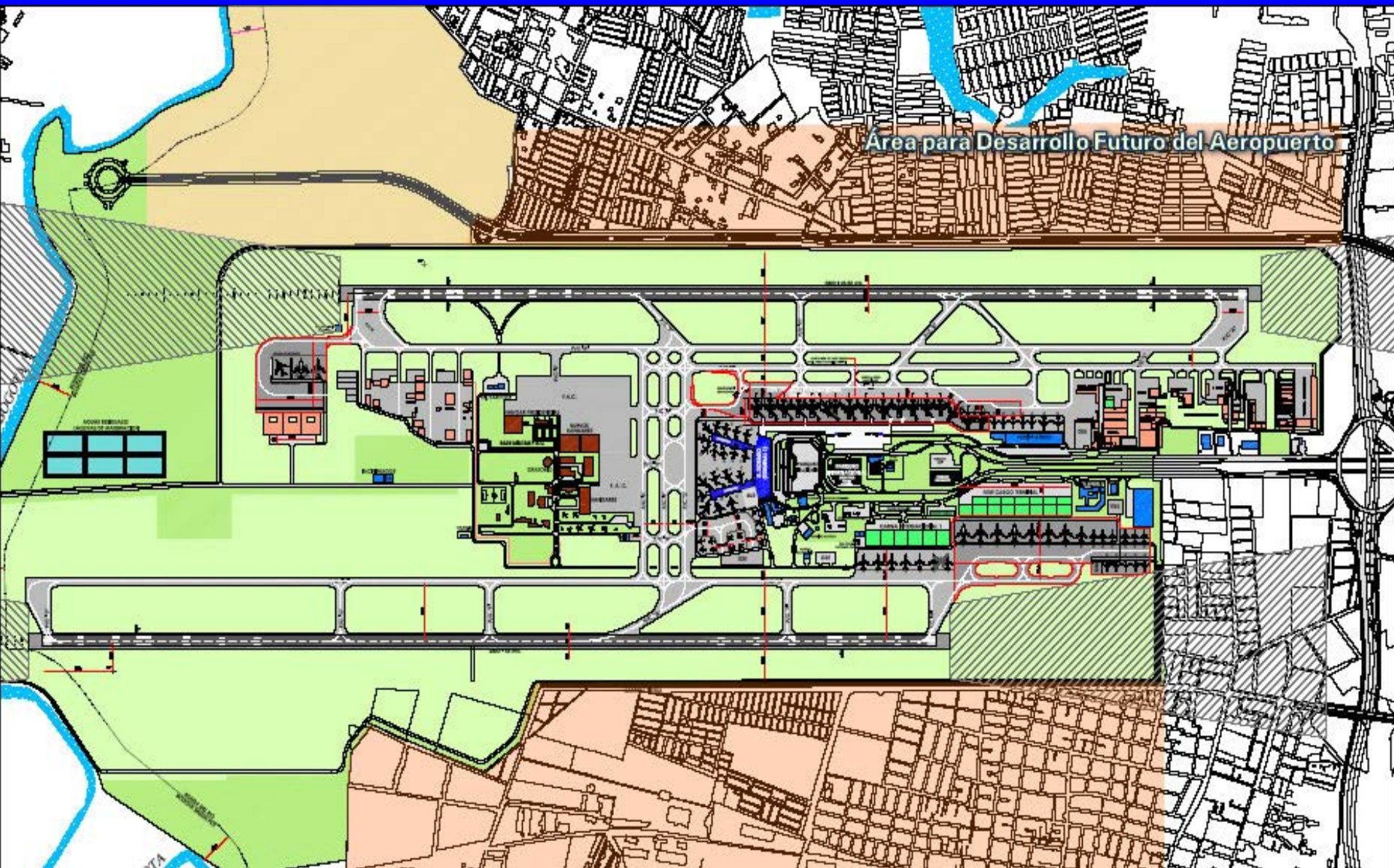


# Plan de Modernización y Expansión

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



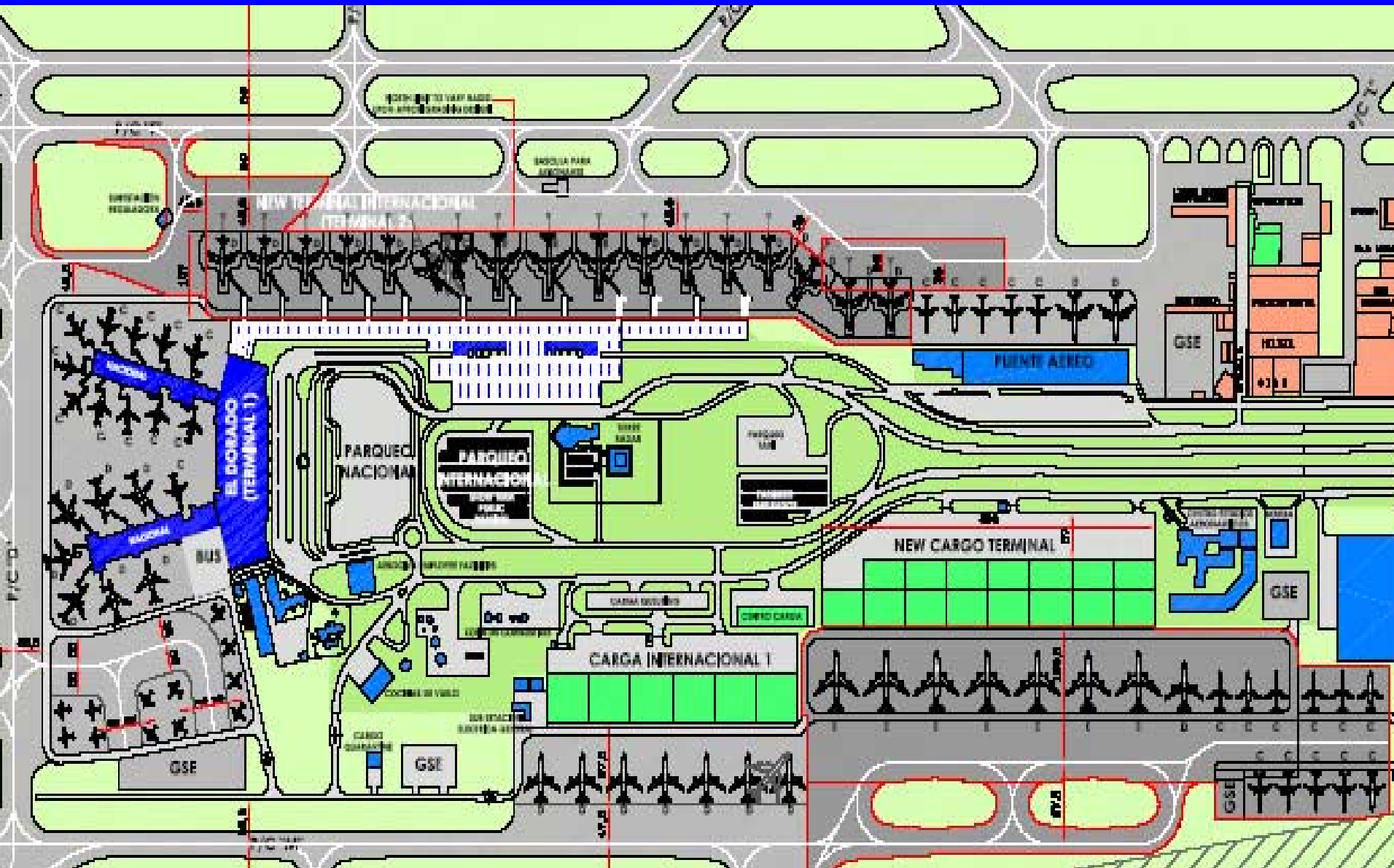
Libertad y Orden



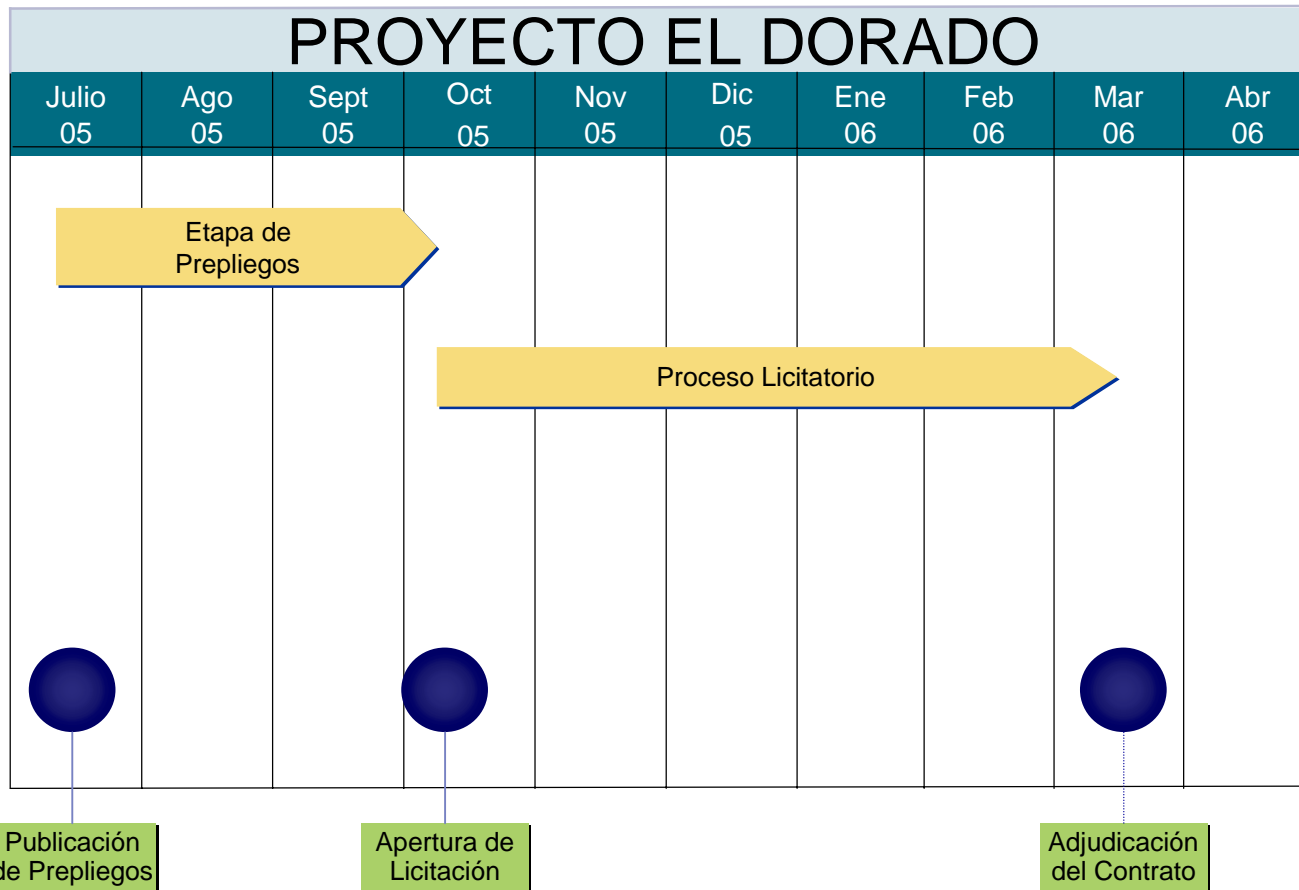


# Plan de Modernización y Expansión

Aeronáutica Civil  
República de Colombia



# Cronograma del Proceso



# MUCHAS GRACIAS



**¡Siente tu bandera,  
cree en tu país!**



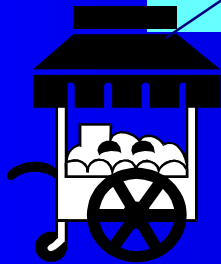
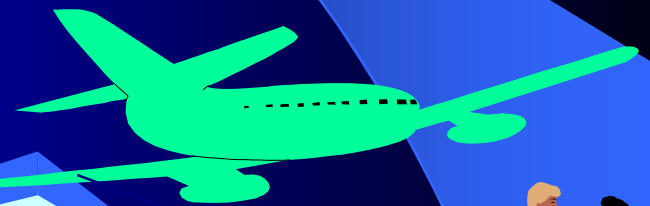
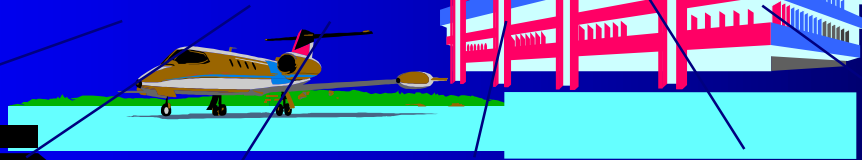
**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DE  
TRANSPORTE AÉREO  
(Cartagena, Colombia, setiembre 2005)**

**SISTEMA ESTADÍSTICO  
INTEGRADO**

*Marco Ospina Y.*  
**SECRETARIO CLAC**

# EN EL AEROPUERTO SE “GENERA TODA LA INFORMACIÓN NECESARIA PARA LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO”

## AEROPUERTO





# SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO

## FUENTE DE DATOS

- Movimiento diario de aeronaves
- Faja de vuelo
- Manifiesto de pasajeros
- Declaración de adunas
- Peso y balance
- Plan de vuelo
- Tarjeta migratoria
- Formatos de tráfico
- Sistemas de reserva

# SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO

## USUARIOS DE LA INFORMACIÓN

- Autoridad aeronáutica
- Operador aeroportuario
- Líneas aéreas
- Reguladores
- Migración
- Aduana
- Sanidad
- Narcóticos
- Turismo

# SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO



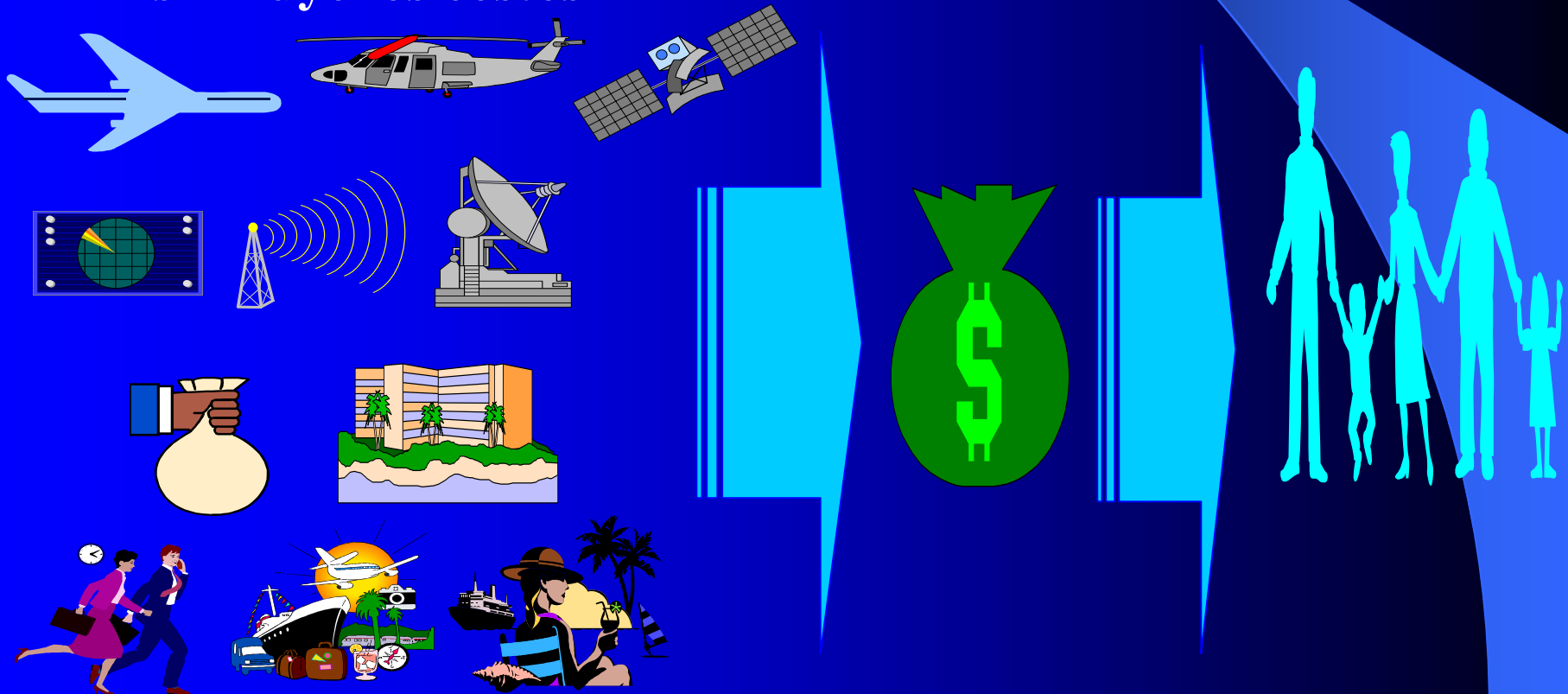
# SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO

## MENÚ DE OPCIONES

- Planificación
- Costos
- Pronósticos
- Horas pico
- Movimiento de aeronaves
- Tráfico de pasajeros
- Tráfico de carga
- Ranking aeroportuario
- Etc...

# SISTEMA ESTADÍSTICO INTEGRADO

- Facilita la planificación estratégica
- Simplifica la gestión sectorial
- Evita duplicación de esfuerzos
- Disminuye los costos





**TAMBIÉN EN EL MANEJO DE LA INFORMACIÓN SE REQUIERE QUE LOS ACTORES DEL TRANSPORTE AÉREO AÚNEN ESFUERZOS PARA OPTIMIZAR LA GESTIÓN AEROPORTUARIA**



**MUCHAS GRACIAS**

# SISTEMA ESTADISTICO UNICO Y CAPACITACION CONJUNTA

Cartagena

22 de Septiembre 2005



# Sistema Estadístico Único y Capacitación Conjunta

## Realidades

- Información muy limitada y poco consistente en la Región
- La falta de información perjudica a la región
  - Afecta a Inversionistas
  - Distorsiona mercados y decisiones
  - Crea desconfianza
  - Crea ineficiencias



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

## Estadísticas producidas en **Europa**

- Información producida por Association of European Airlines (AEA), European Regions Airline Association (ERAA) e IATA
- Reportes semanales, mensuales, cuatrimestrales y anuales
- Corto tiempo de publicación (menos de 5 días para info. de tráfico)
- Alta participación de las aerolíneas
- Publicación de información no agregada (información individual de cada aerolínea)
- Información de **Tráfico**
  - PAX, ASK, RPK, Carga del sistema y por aerolínea.
  - Pares de puntos
- Información **Operativa**
  - On-time Performance
  - Mishandled Baggage
- Información **Financiera**
  - Yields
  - Costos



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

## Estadísticas producidas en **Estados Unidos**

- Información producida por Air Transport Association (ATA), IATA y Department of Transportation (DOT)
- Obligación de reportar al DOT; esa información se publica por aerolínea
- Corto tiempo de publicación (menos de 5 días para info. de tráfico)
- Reportes semanales, mensuales, cuatrimestrales y anuales
  
- Información de **Tráfico**
  - PAX, ASK, RPK, Carga.
  - Pares de puntos
- Información **Operativa**
  - On-time Performance
  - Mishandled Baggage
  - Airline Safety Statistics
- Información **Financiera**
  - Yields, Costos Operativos, Consumo de Combustible
  - Balances, Estados de Resultados





# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

## Estadísticas producidas en **Latinoamérica**

- Información producida por IATA, AITAL y CLAC
- Largo tiempo de publicación
- Reportes mensuales y anuales únicamente
- Falta de consistencia
- Reticencia de brindar información
  
- Información de **Tráfico**
  - PAX, ASK, RPK, Carga.
  - Información limitada



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

## Cómo deben ser las estadísticas

- Se necesita un estándar común único
- Incluyendo información de las aerolíneas/aeropuertos/autoridades/etc
- Confiables y consistentes
- Claras y de fácil lectura
- Oportunas y en versión electrónica
- Dirigidas a permitir determinados análisis



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

## Objetivo de los datos estadísticos

- Planeamiento de infraestructura
- Mejor información al público
- Evaluación del tráfico y costos entre distintas regiones
- Determinación de la contribución del tráfico a la economía de cada país
- Evaluación del desempeño entre distintas regiones con respecto al desempeño de la industria
- Que permita tomar acciones inmediatas
- Que permita planeación y búsqueda de mayores eficiencias



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

## Estandarización

- Unificación y periodicidad
- Criterios y formatos OACI, CLAC, ACI-LAC, IATA y AITAL
- Establecer red de distribución
- Análisis de antecedentes y tendencias
- Resúmenes y análisis regulares



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

**Apoyo de a la Creación de un Sistema Estadístico y procesos de benchmarking como herramientas para mejorar la competitividad de la industria de la región**





# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

La importancia de la capacitación

- Mejora productividad y seguridad de la empresa
- Mejora la competitividad de la region
- Personal más calificado
- Estimula al personal
- Superándose el funcionario se supera la empresa
- Da mayor estabilidad al personal



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

Cursos fuera de la región:

- Gran selección de cursos dictados por IATA
- Costos de registro y viáticos en US\$
- Problemas de visado
- Idioma inglés
- Patrocinio IATF: 4 cursos
- Becas limitadas



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

Cursos dictados por otras Entidades:

- OACI-CLAC
  - Dictados por las Autoridades Aeronáuticas
  - Dedicados especialmente a funcionarios públicos
- Universidad Técnica Federico Santa María
  - En alianza con Lan
  - Principalmente técnicos (mantenimiento, electrónica digital, etc.)
  - Menor costo de inscripción



# Sistemas Estadístico Único y Capacitación Conjunta

Necesidad de mayor organización de cursos en la región

- Cursos en español y portugués
- Mas facil acceso para la mayoria
- Reducción de costos en viajes y viáticos
- Se mejora cooperación entre las empresas
- Mejoramiento de recursos humanos en la región



# Gracias





A satellite-style map of South America with a white grid overlay. The map shows the continent's outline and some internal features like rivers and coastlines. The text is overlaid on the map.

CONTABILIDAD REGULATORIA

SISTEMA UNICO Y UNIFORME  
DE INFORMACIÓN

Superintendencia de Transportes - BOLIVIA

# ASIMETRIA DE INFORMACION

- **Concepto:** Cuando dos partes celebran un contrato, una de ellas cuenta con mas información para la toma de decisiones, respecto de la otra parte, y la parte desinformada sabe que la información puede ser utilizada en su contra.
- **Consecuencias de la Asimetría**
  - **Decisiones gerenciales poco eficientes o ineficientes, debido a información oculta en poder de la empresa, ocurre antes de la transacción y perjudica la toma de decisiones. (SELECCIÓN ADVERSA)**
  - **No ejecución de acciones comprometidas o acciones ocultas, ocurre después de acordado el contrato. (RIESGO MORAL)**

# ASIMETRIA DE INFORMACION

- Intereses contrapuestos
  - Objetivos del Regulador: Beneficios Normales y un alto interés por la calidad del servicio.
  - Objetivos del regulado: Beneficios extraordinarios y bajo interés por la calidad del servicio.
- Diferencias en la calidad y Cantidad de la información
  - Regulado: Posee información precisa sobre costos, tecnología, demanda, mercado, etc.
  - Regulador: Obtiene indirectamente información de reportes contables, datos no contables, estimaciones, etc.

## CONSECUENCIA DE LA ASIMETRIA:

- Precios “artificialmente” superiores en adquisiciones a empresas relacionadas (servicios, insumos, obras) para desvío de utilidades.
- Apropiación de renta de actividades o etapas sin competencia, integradas verticalmente por ventajas de economías de escala.
- Costos superiores por imputación a actividades reguladas de la operación de actividades NO reguladas.

***Ineficiencia – Mayor Tarifa – Calidad***

***Deficiente – Utilidad Excesiva***

1990	1991	1992	1993	1994	1995
2001					2007

# QUE SE BUSCA ?

- Reducir los beneficios de OCULTAR INFORMACIÓN: Se debe diseñar incentivos que induzcan a que el regulado revele la verdadera información.
- Reducir la capacidad de OCULTAR INFORMACION: Diseñar sistema informativo que reduce la discrecionalidad del regulado.



# QUE SE BUSCA?

- Unificar la información
- Las estadísticas sean comparables
- Al igual que las normas internacionales de contabilidad generalmente aceptadas todos tengan información similar.
- Que se tengan variables o indicadores comparables, como ser:
  - Costos de Operación:
    - Alquileres de aviones – Benchmarking
      - Monetario
      - Numero de personas por avión
  - Costos administrativos:
    - Benchmarking – 20% del costo total?, 30%, etc.
  - Centros de Costos:
    - Mantenimiento
    - Administrativo
    - Catering
    - Operativo
    - Otros importantes

# COMO HACERLO?

- Contabilidad Regulatoria:
  - Instrumento que permite transparentar la información que remite el regulado, limitando su discrecionalidad a través de un sistema único de información que fija: datos requeridos, forma de presentación, criterios de elaboración, periodicidad.
  - Es único instrumento que debe satisfacer las necesidades del regulador, los usuarios, la autoridad concedente, las jurisdicciones y otros agentes con datos de la gestión contable, financiera, técnica, operativa y comercial uniforme e integrada. **TODA LA INFORMACION SURGE DE LA MISMA BASE: CONTABILIDAD REGULATORIA.**

# CONTABILIDAD REGULATORIA

- Sistema adaptado para clasificar los hechos económicos que ocurren en una empresa
- Técnica que se ocupa de registrar, clasificar, resumir las operaciones de un negocio con el fin de interpretar sus resultados
- Esta normada por reglas generales que fijan los elementos básicos, a fin de cumplir con sus objetivos.
- Utilizar la información contable tiene como ventaja que ésta es un cuerpo integrado de información consistente, además que es revisada por auditoria externa.

# BENEFICIOS PARA EL REGULADOR

Implementar la contabilidad regulatoria implica:

- Establecer principios simples que hagan más transparente y homogéneo la contabilización de las transacciones Vs. la contabilidad tradicional.
- Elaborar sobre esta base una metodología clara de cálculo tarifario y análisis económico-financiero de la empresa, abierta al fiscalización de terceros.
- Facilita la comparación con otras empresas

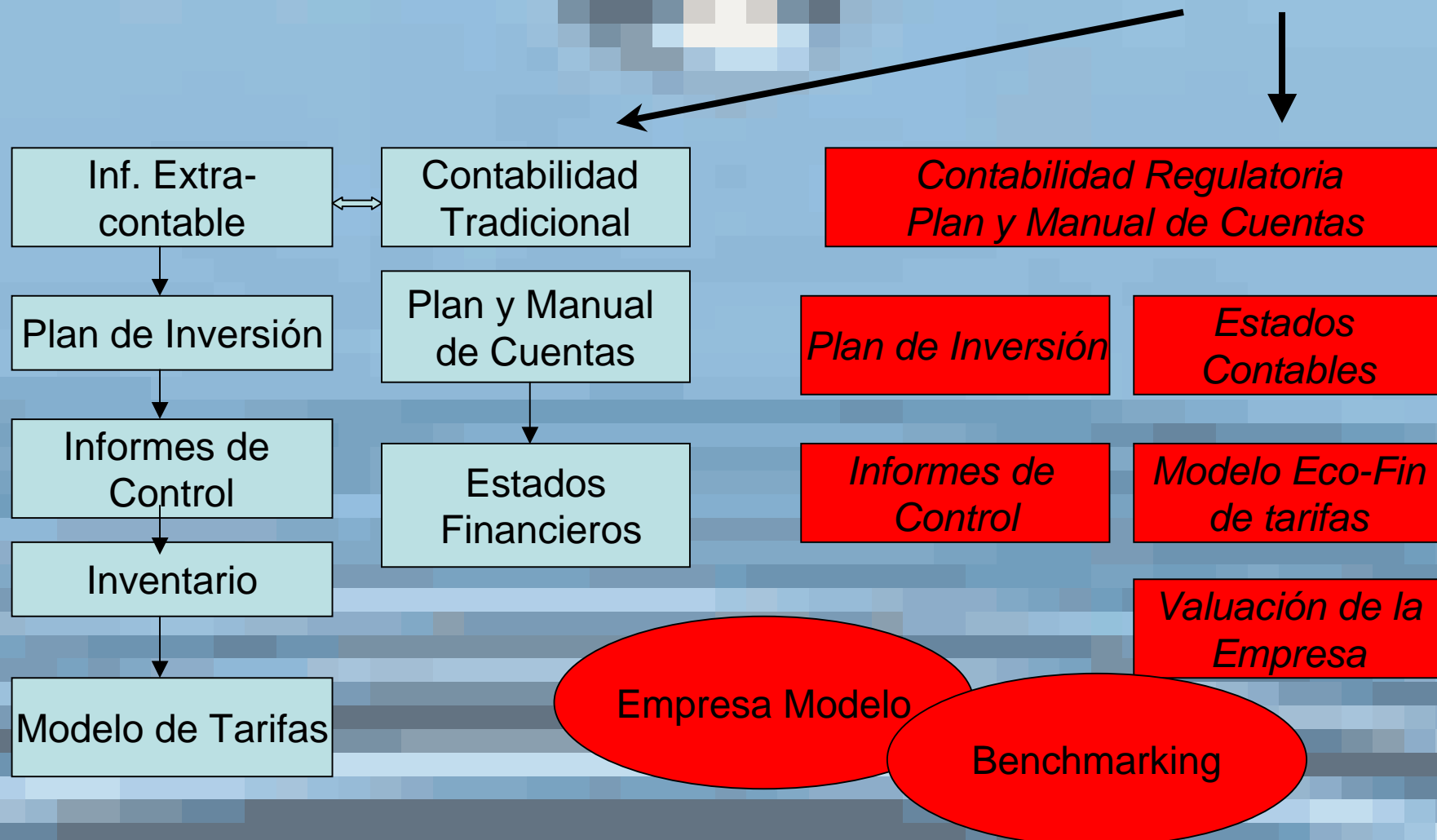
# BENEFICIOS PARA EL REGULADO

- Transparencia la información contable y el cálculo Tarifario.
- Reduce la discrecionalidad del Regulador: Solicitar información, fijar un nivel de tarifas discrecionalmente.
- Reduce la incertidumbre sobre ingresos futuros.
- Mejora su posición ante terceros: Usuarios, proveedores, empleados, etc.



# CONTABILIDAD REGULATORIA Vs. TRADICIONAL.

Hecho económico – Comprobante - Registro



# INFORMACION CONTABLE

- Contabilidad General
  - Existe obligación legal
  - Base para la toma de decisiones para los dueños que no tienen el control directo de la operación de la empresa.
- Contabilidad de Costos
  - Mayor detalle de información en cuanto a ingresos y costos
  - Herramienta interna para la toma de decisiones.

# Limitaciones

- La Información de la contabilidad general es insuficiente para el uso regulatorio.
- La información que necesita el regulador puede que no sean compatibles con principios de la contabilidad general, por ejemplo, el criterio de imputación (en algunos casos no se reconoce en la regulación, centros de costos)
- La información contable ve la totalidad de la empresa, la regulación solo ve las actividades reguladas que efectúa la empresa.
- Debe existir una separación contable entre actividades reguladas y no reguladas.

# COMPARACIÓN ENTRE EMPRESAS

- La contabilidad tradicional no es suficiente cuando se quiere comparar dos empresas de la misma actividad.
- La competencia por comparación requiere de un grado de homogeneidad en la identificación de cuentas y criterios de imputación, aspecto que no está dado por las normas contables.

# BENCHMARKING

- Es la comparación de indicadores de gestión de un mismo operador a lo largo del tiempo o bien entre diferentes operadores a fin de evaluar su eficiencia y otros aspectos que debe definirse previamente a su aplicación.
- Solo se puede aplicar un Benchmarking entre empresas que tienen similitudes en su información, criterios de imputación, centros de costos similares, etc.



# VENTAJAS DEL BENCHMARKING

- Las decisiones regulatorias con base en un benchmarking permite:
  - reducir la asimetría de la información
  - Promueve incentivos a la eficiencia, no se utilizan solo datos de la empresa.
  - Se genera incentivos para obtener mayor cantidad de información.
- Es un método utilizado en muchos países en la práctica regulatoria. UK, Noruega, Dinamarca , Holanda, Australia y otros.

# VENTAJAS DEL BENCHMARKING

- Genera comparación simple de indicadores básicos basada en:
  - Ratios Físicos de insumos y productos
  - Ratios monetarios por unidad física de producto o insumo.

# PREGUNTAS COMUNES

A satellite-style map of Latin America and the Caribbean. Red dots are placed on major cities: Miami, La Habana, Cancún, México D.F., Panamá, Bogotá, Caracas, Manaus, Cobijsa, Lima, Guayaquil, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Buenos Aires, and Santiago. The map shows the geographical context of the research questions listed on the left.

- **Cual es el nivel de Asimetría de Información?**
- **Será que las empresas dan toda la información?**
- **Los costos de una Línea Aérea con otra son comparables?**
- **Los costos aeroportuarios son comparables entre un aeropuerto y otro?, de un país a otro?**
- **Existe la posibilidad de realizar benchmarking regional de los costos, de las empresas? Sean líneas aéreas o aeropuertos?**
- **Podemos comparar en general una empresa con otra?**

# PREGUNTAS COMUNES

- **Cual empresa de la región es la más eficiente?, Esto solo se puede comparar por niveles de utilidad?**
- **Las tarifas Internacionales son altas?, bajas?**
- **Quién puede establecer que se están aplicando precios predatorios o actividades desleales?**
- **Las empresas pueden compararse unas con otras?, que dificultades existen?**



# PROPUESTA

- Alternativa A:
  - Se debe conformar un grupo regional para la elaboración de términos de referencia, para la contratación de consultoría especializada que proponga la contabilidad regulatoria aplicarse en los países de la región y los indicadores de eficiencia u otros que serán base del benchmarking a aplicarse en la región. La contraparte del consultor sería el grupo a conformarse o la Secretaría)
  - El financiamiento debe darse por todos los países, el respaldo legal sería un acuerdo de todos los países.
- Alternativa B:
  - El grupo a conformarse prepare la propuesta mencionada anteriormente.



SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO  
“CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC  
(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)

PATRICIO SEPÚLVEDA  
VICEPRESIDENTE REGIONAL, IATA

**BENCHMARKING DEL SECTOR**

Estimados amigos, amigas,

En primer lugar les quiero pedir excusas por la ausencia nuestra, ayer estuvimos muy bien representados por Alex, por el equipo. Es increíble cuando las mujeres tienen el control y eso es lo que ha pasado con Rita, nos ha tenido sometidos aislados, y lo único que esperamos es que el desenlace sea no tan contundente como Katrina.

Bueno, en forma muy breve quiero decirles que, en términos de *benchmarking*, nosotros estamos, como IATA, buscando, en una primera etapa el trabajo de *benchmarking* con los aeropuertos y la fase en la que estamos, es básicamente, crear una metodología de trabajo, en la cual, nosotros podamos presentar una discusión que se genere en torno a la metodología, los resultados en vez de la metodología, hoy día estamos tratando de concensuar con otros amigos, los aeropuertos esta metodología.

Esto va a estar listo el primer cuarto del próximo año, así que va a estar a disposición de todas las autoridades, y las entidades relevantes.

Ahora, el segundo tema que yo tengo que tocar es el de simplificación del negocio y, simplificación del negocio es una respuesta que da nuestra asociación al desafío que está enfrentando hoy día la aviación y, si ustedes me permiten, antes de hablarles de simplificación del negocio, el paso concreto es que tenemos cinco proyectos que yo quisiera resumírselos o a lo mejor hacer mención de un hecho que es muy importante, simplificación del negocio es una parte de lo que es el negocio y lo que son los costos de las compañías aéreas.

IATA y sus compañías aéreas miembros, están trabajando en todo lo que es la cadena de producción y la cadena de costos de nuestros miembros. Ayer me parece que hubo algunas alusiones e incluso algunos comentarios o expresiones que ha dado nuestro director Giovanni D., y yo quisiera hacer una pequeña reflexión porque esto es válido también para esta etapa de simplificación del negocio, y conversaba anoche con mi amigo compañero de panel Jorge, respecto de los roles. No es cierto, que si yo quiero hacer una casa, obviamente lo primero que voy a hacer es llamar a un arquitecto, el arquitecto me va a dar una audición general parcial modular del problema que yo tengo, pero lamentablemente si la casa está en llamas, el arquitecto no me sirve porque tengo que llamar a un bombero y lamentablemente eso es lo que esta pasando con el sector de la líneas aéreas, estamos en un incendio voraz, prácticamente la mitad de los asientos del principal país, que mueve los pasajeros de aviación, como es Estados Unidos, sus compañías, los asientos de estas compañías representan un 50 % de ellas, están quebradas.

Estamos viviendo una crisis generalizada y, por lo tanto, yo quisiera también mencionar algo que me parece también que Fabio Villegas mencionó también, esto de la regularización en este sector, entonces nosotros, como IATA, pensamos que el sector en la parte de ingresos hay una irregularización

pero en cambio en los costos no hay desgularización, están absolutamente regulados, yo diría en carteles, hay monopolios naturales, claro no voy a entrar aquí a pelear porque veo a Diego ya preparándose para contestar, pero no es ese el objetivo, el objetivo es, lamentablemente que las líneas aéreas hemos cometido muchos abusos, y errores, hemos cometido a lo mejor errores garrafales, pero el problema está mas allá de nuestras manos, está mas allá de lo que nosotros quisiéramos como soluciones y, en ese sentido, nosotros hacemos un llamado a las autoridades. Yo agradezco lo que nos ha dicho Tomás, en el sentido de que son ustedes los que tiene que generar las condiciones para que este sector pueda desenvolverse y subsistir, porque ni siquiera estoy hablando de condiciones para ganar más dinero, sino que poder subsistir en esta que es la mayor crisis de la historia.

Tomando toda la cadena de producción y todos lo ítems de costos, IATA ha diseñado cinco proyectos en la parte de simplificación del negocio, el primero es e-ticket, que significa que, de 3000 millones de tickets, yo diría se están moviendo, todos estos tickets van a ser electrónicos a partir del 2007, entonces hemos diseñado un sistema de kioscos de autoservicio, como las máquinas automáticas de los bancos, el problema es que cada compañía tiene sus máquinas, y la idea es tener, dentro de un plazo de tres o cuatro años, una máquina que sea universal para que sirva para todas las compañías aéreas, y estamos diseñando los sistemas de código de barras para las tarjetas para facilitar el embarque, un sistema de radio frecuencia para el equipaje, lo que también va a traer una mejora en todo nuestro sistema, y también tener todo un sistema de carga, el Airwaybill, y tenerlo también electrónico,

Entonces hay un trabajo sistemático, contundente, para mejorar y simplificar el negocio. Les decía y ese es el mensaje que yo creo que nos interesa reforzar, que estos dos proyectos se encuentran insertos en una lucha por tratar de mejorar este entorno del negocio que es adverso y hostil para nuestros miembros. Y, en ese sentido, el combustible, por ejemplo que es otro elemento muy importante, queremos reforzar las ideas planteadas ayer y sobre todo plantear a las autoridades porque no se puede plantear un esquema como el que está desarrollando Chile de crear un fondo de estabilización de los precios del barril de petróleo, en la parte de coaerportuarios, lo van a ver con profundidad, pero si nos parece y lo hemos dicho que lamentablemente los aeropuertos y las líneas aéreas, que somos hermanos, estamos teniendo relaciones incestuosas, porque los gobiernos lamentablemente nos han precipitado en estas prácticas, con estas concesiones aeroportuarias, que muchas de ellas, en su diseño original han creado los problemas que hoy en día estamos atravesando y luchando para reconvertir estos contratos en algo razonable.

Y finalmente, un elemento que es importante y también hacemos el llamado, a las autoridades, lamentablemente, Estados Unidos, que es el país más poderoso del mundo en materia de aviación, tiene un sistema que es le famoso Capítulo 11, lamentablemente este Capítulo 11, no está en todas nuestras legislaciones, lo que hace que tengamos que competir desigualmente con los gigantes del norte, entonces no queremos que se elimine lo del Capítulo 11, pero sí que se puedan establecer en nuestros países, condiciones para que estas situaciones de subsidio no permitan que haya una competencia injusta, o desleal o se mantengan prácticas predatorias que, en definitiva, van a hundir las economías de nuestras compañías.

Entonces, finalmente en esta visión donde queremos enfatizar que como cuando tenemos la luz en nuestras casas y a lo mejor el costo de la luz representa un 2% de nuestro presupuesto familiar, pero cuando ese costo crece a dos o tres veces, producto de estos procesos, que como decimos en esta relación que nos quieren hacer tener relaciones incestuosas, nosotros debemos advertir, prevenir y tomar las precauciones para que, quienes son los inversionistas en este negocio no sean obligados a tener una maquina de inventar, nuevos productos o nuevos cargo, a quienes son los usuarios de la aviación. Yo creo que todos merecemos un espacio, en se sentido, el mensaje es que IATA está dando pasos fuertes importantes para ir hacia un modelo del negocio de bajo costo. Hoy día las líneas, nuestros errores lo

estamos viviendo, o los estamos teniendo que internalizar ,vía el enfrentamiento con compañías que hoy día tienen una estructura de costos muy distinta, son los *low cost*, ese es el sinceramiento que estamos enfrentando nosotros, o sea, la tarea no es fácil, pero tenemos, y por eso hacemos este llamado a las autoridades, para que juntos podamos superar estas grandes dificultades, porque sino la industria se nos va a venir al suelo. Lamentablemente las autoridades aeronáuticas no son las que toman las decisiones finales muchas veces en la aviación, son las autoridades económicas, políticas, y lo que queremos es un rol más relevante de las autoridades aeronáuticas para poder pavimentar un camino donde todos tengamos un espacio en este sector que es vital para el desarrollo de la industria general del país, y de la economía de nuestros países.

Muchas gracias a todos ustedes.



# Iniciativas en la Industria

***“Segundo Coloquio Regional del Transporte Aéreo  
CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC”***

***Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005***

***Presentado por Patricio Sepúlveda***

***Vicepresidente Regional de IATA***





# Benchmarking del Sector

***Segundo Coloquio Multidisciplinario del Transporte Aéreo  
CLAC – ACI/LAC – IATA/AITAL***

**Cartagena de Indias, Colombia, 22 de septiembre de 2005**

## SITUACION ACTUAL

- Falta de información estadística suficiente
- Escaso acceso a información
- Publicación de información sobre unidades de medidas de base diferente que dificultan la elaboración de estudios estadísticos

# Cargos aeroportuarios de Latinoamérica y el Caribe

*Estudio de caso y comparativo con tasas aeroportuarias de otras regiones del mundo.*

Versión 1 – 09 de marzo de 2004

# OBJETIVOS

- ✓ Demostrar la necesidad de proceder mediante estudios metodológicos para arribar a conclusiones influyentes en políticas internacionales.
- ✓ Demostrar la importancia de citar las fuentes utilizadas para los estudios.
- ✓ Demostrar la inexactitud de conclusiones arribadas en estudios que no cumplen con los requisitos detallados en los dos primeros puntos.

# OBJETIVOS

- ✓ Determinar que los estudios comparativos deben considerar el ámbito del objeto de confrontación, toda vez que al divergir éste disminuye la exactitud de las conclusiones a las que se arriba.



## Descripción y metodología:

- Se realizaron cuadros en los que se comparan las tasas que perciben distintos aeropuertos del mundo en concepto de derechos aeroportuarios, entre sí y particularmente con las del aeropuerto EZEIZA.
- La modalidad comparativa se estableció tomando, en forma individual, las diferentes tasas aeroportuarias cobradas por cada aeropuerto confrontado, según información obtenida de fuentes de IATA(1).

(1): IATA (International Air Transport Association) “Airport and Air Navigation Charge Manual”, revisions issued 2003, june 26.

Las variables de comparación adoptadas son las siguientes:

- Categoría de aeropuerto, según la calificación de la FAA-USA.
- La modalidad operativa: sistema aeroportuario/red o único.
- El volumen de pasajeros transportados por año.

# TIPOS DE NAVES

Considerando las tarifas que se aplican a tres tipos de naves, a saber:

- Chicas – 737: 300 - (MTOW 63,3)
- Medianas – 767:200ER - (MTOW 175,55)
- Grandes – 777:200 - (MTOW 286,9).

- *Tasa de aterrizaje*

Base comparativa: MTOW correspondiente a cada aeronave confrontada.

- *Tasa de iluminación*

Base comparativa: Por uso.

- *Tasa de aproximación y aeródromo*

Base comparativa: Por aterrizaje.

- *Tasa de pasarela telescópica*

Base comparativa: Por uso dependiendo del “*turn around time*” de cada aeronave considerada en el estudio (737-300, 50 minutos lo cual se redondeó a 60 minutos para facilitar cálculos pertinentes. 767-200ER, 90 minutos y para aeropuertos en los que esta carga se fija por hora, para viabilizar el cálculo, se tomaron 2 horas en reemplazo del tiempo mencionado para la nave. 777-200, 120 minutos).

# SUPUESTOS

- *Tasa de estacionamiento*  
Base comparativa: Por hora.
- *Tasa de servicios a pasajeros*  
Base comparativa: Por pasajero.
- *Tasa por cargo*  
Base comparativa: Por Kg.
- *Tasa por medidas seguridad*  
Base comparativa: Por pasajero.
- *Tasa por ruidos*  
Base comparativa: Carga fija.
- *Otras tasas*

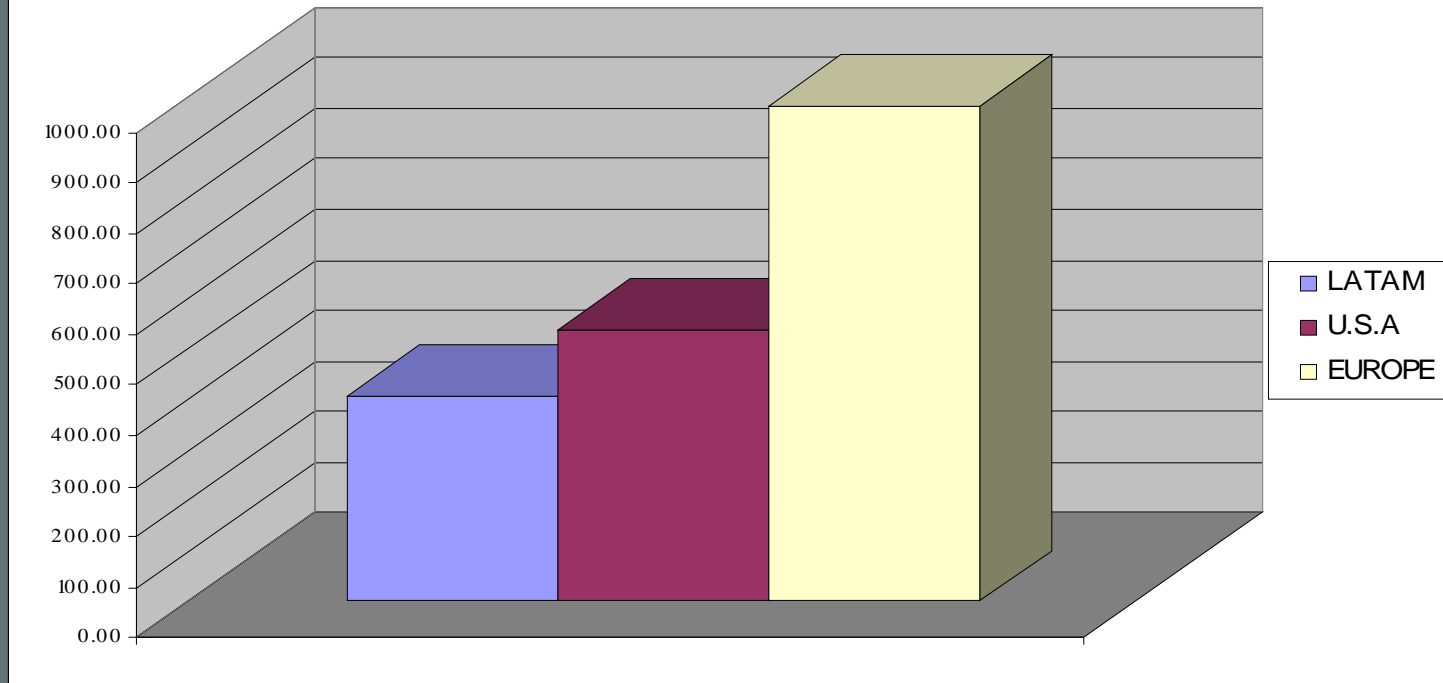


# ESTRUCTURA DEL ESTUDIO

- **Por categoría de Aeropuertos (categoría I y II, según clasificación de FAA/DOT).**
- **Sistema de Aeropuertos (aeropuertos en red / único).**
- **Volumen de Pasajeros (4, 4.3, 5.3, 8 y 30 millones de pasajeros anuales).**

# CONCLUSIONES

Average Sum Of Charges For, U.S.A, EUROPE & LATAM, For A/C 737-300 (MTOW: 63,3)



Charges taken into account:

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour)

Airports taken into account:

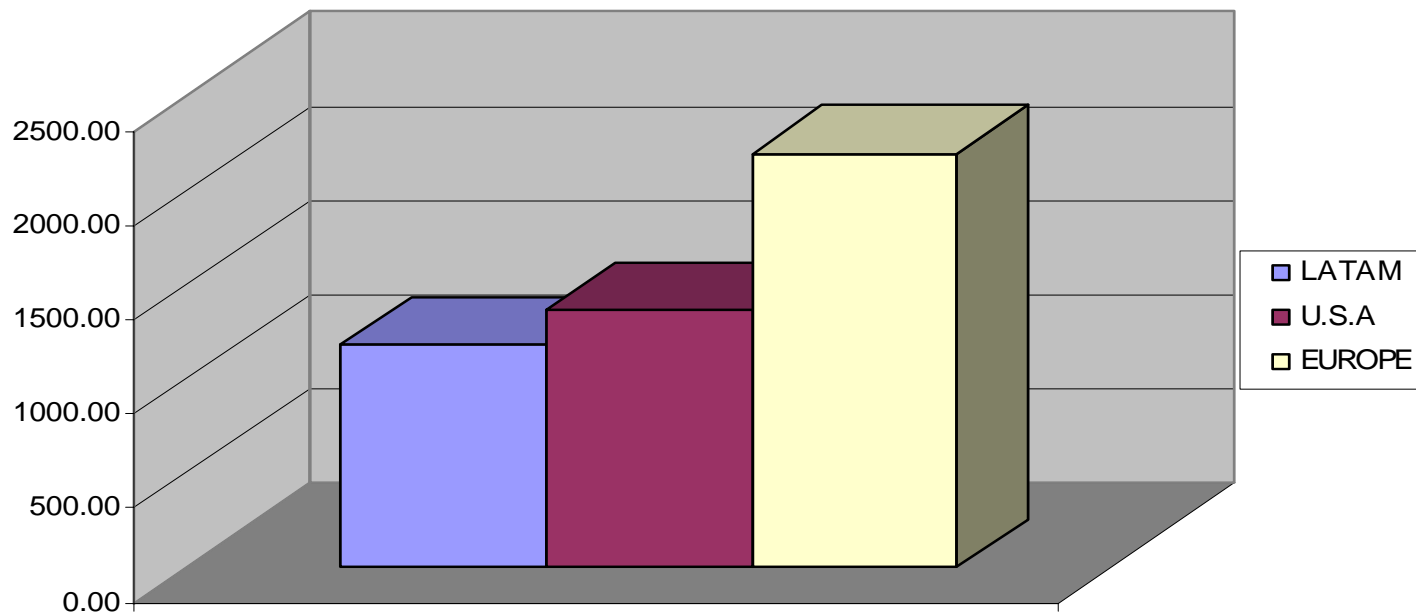
U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)

# CONCLUSIONES

Average Sum Of Charges For, U.S.A, EUROPE & LATAM, For A/C 767-200ER  
(MTOW: 175,55)



**Charges taken into account:**

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour) Airports taken into account:

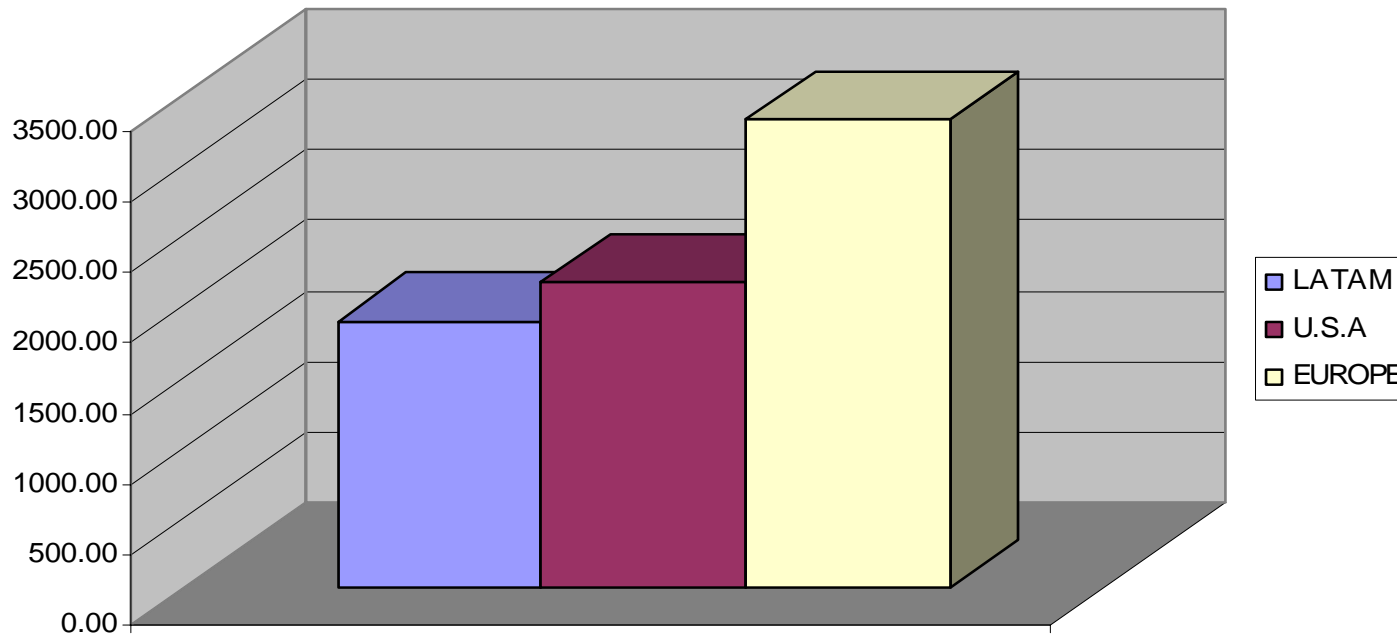
U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)

# CONCLUSIONES

Average Sum Of Charges For, U.S.A, EUROPE & LATAM, For A/C 777-200  
(MTOW: 286,9)



**Charges taken into account:**

Landing Charge (Basis: MTOW), Terminal Navid Charge (Basis: per landing), Parking Charge (Basis: per hour) Airports taken into account:

U.S.A: Miami (MIA), New York (JFK), San Francisco

EUROPE: Budapest (BUD), London Gatwick (LGW), Warsaw (WAW)

LATAM: Cancún (CUN), Buenos Aires (EZE), Santiago of Chile (SCL), Sao Paolo (GRU)

## FUTUROS TRABAJOS DE BENCHMARKING

- ✓ Ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.
- ✓ Tasas de seguridad
- ✓ Comparación de contratos de concesión.
- ✓ otros



## TRABAJO CONJUNTO

- ✓ Elaboración de un Trabajo de Benchmarking sobre el Impacto Económico y social de la Industria Aerocomercial en Latinoamérica y el Caribe.

## IMPORTANCIA DEL BENCHMARKING

- Herramienta básica para el diagnóstico, evaluación y monitoreo de la aplicación de políticas públicas y políticas comerciales en el transporte aéreo
- Permiten establecer e identificar aspectos comunes y diferenciados en toda la región
- Ayudan a la formulación de políticas tendientes a la homogeneización y aplicación de las mejores prácticas

**SEGUNDO COLOQUIO REGIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO**  
**“CLAC/IATA/AITAL/ACI-LAC**  
**(Cartagena, Colombia, 20 al 22 de septiembre de 2005)**

**DIEGO RAÚL GONZÁLEZ, AA2000, ARGENTINA**

**RÉGIMEN TARIFARIO**

Bueno, buen día a todos, el agradecimiento a la Dirección de Aviación Civil de Colombia, por el acogimiento a esta preciosa ciudad, el clima nos va a dejar disfrutar, supongo, a partir de ahora; a la CLAC por la invitación, a la IATA y a la AITAL por seguir trabajando conjuntamente en la búsqueda de aquellos caminos que desde hace seis ó siete años a la fecha estamos tratando de transitar para hacer de esta industria cada vez más segura y eficiente económicamente sustentable, si les gusta hablar de principios.

Lo que pasa es que Patricio me puso presión, casi me estaba como endemoniando pero la realidad es que si en cada uno de los países hubiera un Patricio Sepúlveda al frente de la relaciones entre los aeropuertos, las líneas aéreas y los gobiernos, el trabajo sería mucho mas fácil para todos y el éxito seguramente estaría al alcance de las manos. Lamentablemente no es así, todos volvemos, ustedes como autoridades vuelven a sus países y seguramente nos consta la problemática es bastante diferente, se mueve en un ámbito que esperemos en algún momento poder empezar a trabajar más coordinadamente.

Pero ya para entrar de lleno y no gastar el tiempo; el tema tarifario en el marco del criterio que plantea el seminario, que es el marco de la integración regional del transporte de la aviación civil, decía el moderador que efectivamente la integración económica, es un vehículo excepcional de transformación; es una oportunidad histórica que todos los países siempre tienen y los sectores privados deberían acompañarlos como motores de la transformación y, si uno repasa lo que fue siendo el coloquio, desde sus inicios, y va tratando o va señalando los temas, efectivamente, se habló en una muy buena charla introductoria que Mark nos tiene acostumbrados en la CLAC sobre lo que es un cielo único europeo, el relato histórico de las crisis, por las cuales atraviesa Estados Unidos y todo el mundo, la industria de las líneas aéreas, los efectos de la competencia o guerra de tarifas por así llamarlo que va generando la modalidad de comercialización, tradicional o lo que esta imponiendo el fenómeno del *low cost*, al cual Patricio hacia referencia, y se habló y en todo el mundo vio la necesidad de un marco regulatorio nuevo que vaya a empezar a modernizar y a homogenizar la formativa. Ver de qué forma esta rentabilidad que todos buscamos, y los Estados también, porque no, después de cumplir con la finalidad pública de garantizar los servicios. Los Estados también, efectivamente, tienen como posibilidad o política la rentabilidad, y se habló del derecho aeroportuario.

Me parece que dentro de todo ese camino y de lo que es el compromiso de ACI/LAC y de los aeropuertos voy a hacer hincapié en lo que dijo Ernesto Gutiérrez, el presidente de ACI/LAC, cuando habló del reconocimiento de la OACI, en relación con la posibilidad de generar ingresos superiores a los gastos de explotación y beneficios razonables que permitan invertir en infraestructuras y rendir a los accionistas. Como dije recién, éste es un principio que no apunta únicamente al sector privado, los gestores públicos de la infraestructura pueden aprovechar este camino o esta grieta que se viene abriendo en una regulación normativa que ya tiene varios años y que va evolucionando. Lamentablemente a veces detrás de los acontecimientos, no, el derecho, como institución conservadora, siempre es muy difícil de remover, y lamentablemente, en esta industria tan dinámica, los Estados se juntan y hacen normas internacionales, muchas veces después de que las cosas van ocurriendo, derechos de ellos detrás de las realidades, esto que la OACI acaba de reconocer, es trascendental. Lo venía proponiendo la OACI mundial desde hace tiempo, desde ACI/LAC venimos insistiendo en las declaraciones como principios fundamentales en la declaración de Varadero, se fue trabajando sobre ese principio, pero en definitiva lo

que necesariamente y fatalmente va a tener que ocurrir, es una actualización de las normas y los criterios plasmados en la OACI, y me parece que la integración regional, como modalidad política y el derecho aeroportuario, es el aporte que podemos hacer desde esta visión desde el rol del sector de la industria.

En materia de tasas aeronáuticas, puntualmente quiero hacer hincapié en las cuatro características que hemos estado sistematizando desde hace algún tiempo a esta parte, porque los cuadros tarifarios no responden únicamente a la rentabilidad de una empresa o un Estado, responde a la necesidad, es ese flujo, ese corazón que alimenta las inversiones que todas las líneas aéreas y los Estados van adquiriendo, los aeropuertos, entonces al atacar o al intentar poner piedras en el camino a ese flujo, necesariamente la finalidad pública del Estado en modernizar los aeropuertos, y la finalidad de la empresa en obtener esa rentabilidad, en esa visión comercial, también se va a ver afectada y cuando hablo de tasas aeronáuticas quiero englobar a todas, las líneas aéreas, los pasajeros, cuando aportan con la tasa, está siendo parte de ese flujo esencial. Entonces, las tasas aeronáuticas también son objetivas, porque el monto la tasa la moneda es normalmente ajeno al operador aeroportuario, siempre está fijado por las autoridades, en muchos casos congelada desde hace mucho tiempo, como es el caso de Argentina, que desde hace siete años, las tarifas aeronáuticas no sufren aumentos, han sufrido reducción por el contrario, son obligatorias en la medida que quien va a usar el servicio no puede eximirse del pago, salvo las excepciones puntualmente previstas en la ley, y son integrales, en la medida que el valor de esa tasa esa tarifa debe necesariamente acompañar el pago de una moneda dura y estable que garantice la uniformidad y así seguir el principio de internacionalidad de los valores. Regiones económicamente inestables, países que sufren inflación, quedan siempre a merced de este tipo de fluctuaciones económicas, que tanto la OACI como la CLAC, se han encargado de ir alertando de estos problemas y obviamente todas estas cuatro características se van patentizando a medida que los Estados van a un esquema de contrato administrativo cuyo elemento central es el principio de la ecuación económica financiera, es decir, empiezan a jugar factores de mucha trascendencia. Y resalto esto y, aunque Patricio me haya presionado lo tengo que decir, muchas líneas aéreas, no todas, adeudan a los aeropuertos millonarias sumas de dinero en dólares, es el caso de Aerolíneas Argentinas, en nuestro país, es el caso, de que se puede leer en los diarios de Varig con INFRAERO, es el caso de PLUNA en Uruguay, es decir, estos ingresos son insumos realmente necesarios para los aeropuertos, y para el servicio que los aeropuertos tienen que prestar.

Quiero ahora también remarcar otro tema que es muy interesante y que tiene que ver cómo aprovechar estas nuevas modalidades de competencia o de guerras tarifarias que se vienen hablando para hacer un motor que impulse este nuevo marco de modernización regulatoria que estamos buscando. Lo que en la década del 80 la regulación de los Estados Unidos llevó a las líneas aéreas a operar bajo la modalidad de *Hubs* aeroportuarios y obligó a los aeropuertos a prestar servicios a esa gran escala. Hoy estamos asistiendo a un modelo distinto en donde ya en la modalidad de *low cost*, empiezan a no funcionar en base a conectividades y *Hubs*, y están generando, esta oportunidad estoy diciendo, área de aeropuertos secundarios como Mark nos contaba que acuerdan o tienden a acordar con los aeropuertos, modelos de operación diferentes, que efectivamente se tratan de rebajas sustanciales de tarifas, también, pero no solamente son tarifas, allí hay también acuerdos de compensación para el caso que el Estado pueda rebajar las tarifas hay descuentos puntuales en servicios de rampa, hay aportes del aeropuerto y línea aérea para promover esas rutas y eso ya es turismo. Lo que estoy contando es el caso de Ragian air y el aeropuerto de Bélgica, a que se comprometió Ragian Air, bueno a establecer en el aeropuerto entre dos y cuatro aviones y generar vuelos cada día mas, garantías de tráfico que aseguren ingresos de los pasajeros al aeropuerto, y la devolución de todas esas contribuciones o aportes que van haciendo en caso de que abandonen las rutas, es decir, esto es una herramienta que puntualmente plantea una desregulación de los cuadros tarifarios.

En los países nuestros no sería posible cobrar una tarifa diferenciada en ninguna línea aérea, en la medida que no es una legislación que lo permita y, si en Europa, para integrarse tuvieron que recurrir a estos esquemas de desregulación que obviamente trajo la preocupación de las otras líneas aéreas.

# Metodología para el Cálculo de Tarifas Aéreas

*“La Nueva Imagen de la Aviación Civil”*



A finales de los años 80, Venezuela comenzó un proceso de liberalización del transporte aéreo, que buscaba impulsar el desarrollo del sector y su utilización.

Los efectos positivos se sintieron paulatinamente, no sin traer efectos colaterales no deseados.

Sin embargo, luego de diversas crisis tanto externas como internas, el estado se ha replanteado su papel como promotor del desarrollo del transporte aéreo en nuestro país.

*“La Nueva Imagen de la Aviación Civil”*

Actualmente podemos encontrar que rutas domésticas de igual distancia y prestadas por un mismo operador manejan tarifas diferentes, que algunas veces alcanza el 100%. Sobre oferta de asientos en rutas competidas con sus consecuentes tarifas bajas para captar mercado y sus posteriores subsidios cruzado, ha expensas de rutas monopólicas.

# La peor decisión de acción es la inacción

Conforme con el Art.64 de la nueva Ley de Aeronáutica Civil:

*“Los transportistas aéreos y la Autoridad Aeronáutica fijarán las tarifas de los servicios, en términos que permitan su prestación en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia de acuerdo a la categoría del servicio, debiendo asegurarse que estas sean divulgadas para el conocimiento de los usuarios, así como sus condiciones si las hubiere”.*

**“A falta de acuerdo, la Autoridad Aeronáutica fijará las tarifas del servicio público de transporte aéreo con base en los lineamientos establecidos en el presente artículo”.**

*“La Nueva Imagen de la Aviación Civil”*

Se desarrolló una metodología de trabajo multidisciplinaria

- INAC
- Líneas Aéreas
- Precompetencia
- INDECU

*“La Nueva Imagen de la Aviación Civil”*



## Objetivos de la Metodología del Sistema Tarifario

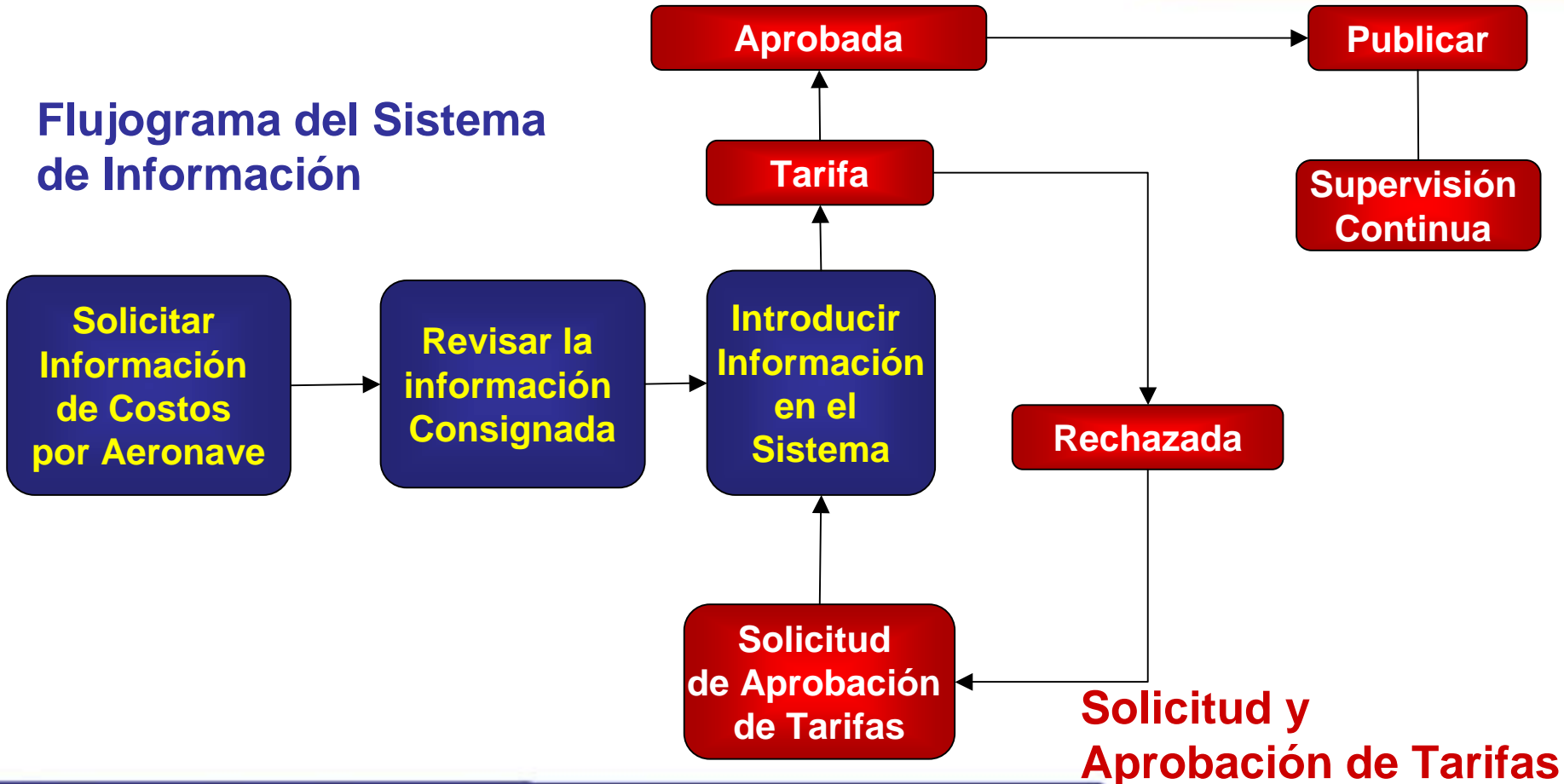


### Objetivos:

- Evaluar las tarifas presentadas por los operadores aéreos de acuerdo con su estructura de costos.
- Determinar si las tarifas son aprobadas o rechazadas de acuerdo con los criterios establecidos por la autoridad aeronáutica.
- Asegurar que los operadores aéreos publiquen las tarifas aprobadas por la autoridad aeronáutica.
- Supervisar el cumplimiento de la aplicación de las tarifas aprobadas

*“La Nueva Imagen de la Aviación Civil”*

**Flujograma del Sistema de Información**



La idea es llevar el transporte aéreo a más destinos y más personas, para ello se complementara la medida con:

- Supervisión de la oferta de asientos en rutas.
- Mejora del precio de combustible.
- Creación e instalación del Comité de competitividad del Transporte Aéreo.

**MUCHAS GRACIAS**

*“La Nueva Imagen de la Aviación Civil”*

# POSICION DE LAS LINEAS AEREAS ANTE LAS TASAS AEROPORTUARIAS Y DE ATC

Cartagena

22 de Septiembre 2005





**ACTUALMENTE LOS CARGOS A LOS  
USUARIOS REPRESENTAN EL 12% DE  
LOS COSTOS OPERATIVOS DE LAS  
LINEAS AEREAS**



**Están fuera de control los cargos por servicios aeroportuarios y de ayudas a la navegacion aerea ?**

**No están bajo el control de las líneas aéreas**

**Continúan creciendo:**

- Más rápido que los costos operativos**
- Más rápido que el tráfico (medido en ton/kms )**



# Financiación de Infraestructura Aeroportuaria y de Servicios a la Navegación Aérea antes de la privatización

- **Tradicionalmente del presupuesto nacional**  
En muchos casos, no se alcanza la recuperación del costo
- **Recursos: Impuestos y cargos aeroportuarios**



# Principios sobre cargos a los usuarios de la OACI

- No debe haber discriminación entre los diferentes usuarios
- El costo debe ser asignado con equidad a todas las categorías de usuarios.
- Los cargos deben estar basados en los costos
- Se debe mantener total transparencia en las cuentas
- La recuperación del costo debe hacerse de forma gradual
- Para llegar a un acuerdo general debe haber un proceso de consulta con los usuarios.



# Principios IATA/AITAL sobre cargos a los usuarios

IATA/AITAL apoyan los principios de OACI

Dos condiciones adicionales :

- Regulacion Económica efectiva como garantía ante la falta de competencia
- Compromiso de mejoramiento en la productividad y eficiencia





# El Manual de Políticas de la ACI

## Airport Council International

- En general, de acuerdo con los lineamientos de OACI
- No considera significativos los cargos a los usuarios
- Los aeropuertos deben tener independencia económica y deberían poder fijar su propia política de cargos



# Necesitamos Aeropuertos eficientes y de bajo costo



# QUE HA SUCEDIDO EN LATAM?

Por lo general, cuando se ha privatizado, se produce un problema que radica en la creación de una trilogía comercial:

**ESTADO –AEROPUERTO- LINEA AEREA**

Socios con objetivos genéricamente distintos



## El Estado :

A raíz de su rol subsidiario, decide concesionar, pero se mantiene como protagonista, obteniendo un retorno altísimo de sus activos, asegurando una rentabilidad al concesionario en la mayoría de los casos (con proyecciones de negocio que generalmente NO se cumplen)

## El concesionario:

Maximiza su inversión, usando su posición monopólica, con ingresos provenientes del usuario y con niveles de demanda insuficientes y distintos a las que le ofrecieron originalmente

## Las líneas aéreas:

Enfrentan el negocio más dinámico y competitivo, basan su rentabilidad en mantener costos bajos (poco flexibles) y la demanda, que tiene un alto riesgo en la actualidad (el más alto de la historia)



Algunas de las consecuencias de las concesiones aeroportuarias en LATAM han sido:

- **Alzas inmediatas en las tarifas aeroportuarias**
- **No cumplimiento de los planes de inversión**
- **Altos canones pagados a Gobiernos incentivan la creatividad del concesionario para obtener nuevos ingresos**





Cúal ha sido el resultado de este proceso de concesión en la Región??

....de más de 80 aeropuertos concesionados,

**38 han visto o ven en la actualidad como única alternativa para viabilizar el negocio, la **renegociación** del contrato de concesión.**



# RECOMEDACIONES

- Que se cumplan las recomendaciones de la OACI y de la CLAC
- Mantener y crear mesas de trabajo conjuntas
- Participar en los procesos de re-negociación de contratos de concesión
- Acercamiento proactivo de las líneas aéreas con autoridades aeroportuarias, privadas y estatales

