



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/17-NI/09
21/04/06

**DÉCIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/17)**

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Seguimiento de la implementación del Sistema de integración regional del
transporte aéreo**

Tarea No. 2 del Programa de Trabajo de la CLAC

• Integración del Transporte Aéreo

(Nota informativa presentada por Venezuela)

1. Las nuevas tendencias del transporte aéreo se encuentran orientadas hacia los procesos de integración, sin embargo éstos dependen directamente de la disposición de los Estados en asumir este esquema. En el caso específico de América Latina, la integración en materia de transporte aéreo no ha avanzado a la velocidad que el sector ha demandado, ya que no existe una relación directa entre los intereses regionales y los intereses particulares de los países.

2. La experiencia ha demostrado que los procesos de integración exitosos no han sido vistos como un fin en sí mismos, sino que por el contrario han sido utilizados como herramientas para alcanzar dividendos ya sean en el ámbito político, económico y social para cada país que se encuentre dentro de este esquema.

Planteamiento

3. No se puede negar que nuestros países han afrontado el modelo de integración de acuerdo a las condiciones que el entorno ha permitido. En este sentido Venezuela en los últimos años se ha enfocado en esquemas de cooperación horizontal, haciendo posible continuar avanzando en materia de

integración bilateral aún cuando existan vastas limitaciones que en el contexto regional actual. En otras palabras nuestros países han andado con cautela con la responsabilidad de salvaguardar los intereses nacionales, ya que las condiciones no parecen estar dadas para dar el siguiente paso hacia un proceso de integración más profundo.

4. Posiblemente lo que ha ralentizado el proceso de integración del transporte aéreo en América Latina sea que los beneficios devengados en ciertos sectores de algunos de nuestros países dentro del espectro actual (esquema no integrado), son superiores a los beneficios (empleos, PIB, seguridad de Estado) que serían aprovechados por éstos mismos en un esquema de integración del transporte aéreo; es decir, si un país percibe que el empleo generado por un aeropuerto en su territorio pudiera verse comprometido o que los ingresos generados por una aerolínea nacional pudieran disminuir o si existen dudas en cuanto a la soberanía de su espacio aéreo en materia de navegación aérea, todo esto dentro de un esquema de integración, la lógica racional sugiere que la decisión de esos países sea mantener un esquema no integrado.

5. Es claro que la integración no comprende solamente los asuntos relacionados con la liberalización de los derechos de tráfico, sino que incluye aspectos como la seguridad operacional y de la aviación, infraestructura aeronáutica, navegación aérea, servicios de mantenimiento, transferencia tecnológica y capacitación, inversión y entrenamiento del factor humano, entre otros.

6. Tomando en cuenta que la industria aeronáutica es un sector que demanda fuertes erogaciones de dinero, requiere una alta rotación tecnológica, es muy sensible a las economías de escala tanto en costos unitarios como en su relación de oferta y demanda de servicios, características éstas que combinadas con los escasos recursos presupuestarios que manejan nuestros países para afrontar las inversiones necesarias para mantener funcionando eficientemente el sector, preservando los estándares de seguridad requeridos para la adecuada prestación del servicio, la opción de seguir trabajando de manera aislada no se vislumbra como la mejor para responder a la dinámica de la industria.

7. Conociendo el hecho que América Latina sólo representa el 5% del mercado mundial de transporte aéreo, se hace evidente la necesidad de que éste se combine con otros mercados, sin embargo para hacerlo eficientemente debería mejorar algunos indicadores esenciales, entre ellos: costos unitarios más bajos, disminución en el plazo de retorno en materia de inversión, optimización de la relación entre asientos ofrecidos y asientos demandados. Esto supone una mayor coordinación por parte de nuestros Estados con el fin de evitar las recurrencias de esfuerzos, pudiendo entonces focalizar los recursos disponibles en aquellas áreas en donde el país tenga ventajas comparativas y competitivas sobre otros países dentro de la región.

8. Con acciones como ésta estaríamos logrando que un país que ya haya desarrollado una buena plataforma en lo concerniente a capacitación y entrenamiento del factor humano, no sólo prestaría sus servicios dentro del ámbito nacional sino que estaría ampliándose a toda la región, con lo cual mejoraría sus indicadores de costo unitario, potencializándose como un eficiente competidor en el contexto global, sin embargo este mismo país pudiera disminuir sus inversiones en otros sectores de la industria, pues utilizaría los desarrollos que en esta materia hayan realizado los otros países.

9. Adicionalmente deberíamos renovar nuestro sistema jurídico en cuanto al intercambio de capitales, permitiendo mejorar el intercambio de financiamiento entre los países de la región.

10. La aviación civil latinoamericana debe apostar todos sus esfuerzos en la comprensión de la diversidad de niveles de desarrollo y competencias de los países y en alentar la viabilidad política para ir encaminando el esquema integracionista. El reto para llevar a cabo este esquema dentro de América Latina será precisamente garantizar a cada país que la sumatoria de los beneficios recibidos por cada uno de ellos sea mayor a los que actualmente reciben los diferentes sectores dentro de la frontera de los países miembros.

11. El transporte aéreo es sin duda, hoy por hoy, un instrumento imprescindible para la integración regional. También es manifiesta la intención de trabajar en conjunto a los fines de lograr la integración regional en materia de aviación civil. Entonces nos resta trabajar en términos de alcanzar una integración más competitiva del sector transporte aéreo de acuerdo a las fortalezas que presente cada país.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

12. Se somete a consideración del Grupo de Expertos los siguientes aspectos:

- a) Tomar de los trabajos que llevarán a cabo los Comités de Integración y Competitividad del Transporte Aéreo locales en cuanto a las fortalezas de cada país, lo cual nos ayude a identificar las áreas en que aquellos países se encuentren más desarrollados, de manera de divulgarlo en el seno de la CLAC con el fin de seguir trabajando en este proceso.
- b) Seguir profundizando en el tema expuesto en cuanto a la focalización de esfuerzos de acuerdo a las ventajas competitivas y comparativas de cada país.