

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/22-NE/16
19/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**Cuestión 6.8 del
Orden del Día:**

**Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria
aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Introducción

1. Como se recordará, durante la Vigésimo Segunda reunión del GEPEJTA/22, la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/20 sobre el Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire. Al respecto, el GEPEJTA acordó que este tema continúe debatiéndose con mayor profundidad en una próxima reunión. En ese sentido y, a solicitud de la IATA, en esta oportunidad se vuelve a presentar la Nota de estudio, misma que se **anexa** a la presente.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

2. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinente.

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**Cuestión 6.8 del
Orden del Día:**

**Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria
aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire**

(Nota de estudio presentada por La Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA)

Antecedentes

1. Luego de un año difícil para las aerolíneas producto del alza de los precios del petróleo, el cual llegó cerca de los USD 150 por barril y tras la caída de la bolsa de valores de Estados Unidos como consecuencia de la crisis de los créditos hipotecarios de ese país, provocando una mayor desaceleración de la economía mundial, el panorama financiero para las compañías aéreas se vio fuertemente afectado.
2. La industria de la aviación cerró marzo 2009 mostrando, por quinto mes consecutivo, cifras negativas en el tráfico. Comparado con el mismo período en 2008, tanto el tráfico de pasajeros como el de carga ha mostrado una baja en la demanda. El tráfico mundial de pasajeros RPK (Revenue Passenger Kilometer) cayó en 11.1%. La situación del tráfico de carga se ha estabilizado en marzo, con una baja de 21.4% (**Adjunto**).
3. A partir de las cifras que ha arrojado el comienzo de este año, las proyecciones para la industria en el 2009 no son positivas. La reactivación financiera mundial podría comenzar en el cuarto trimestre. Sin embargo, el sector aéreo se beneficiaría de estos efectos con algunos meses de desfase, una vez que la economía refleje en los hábitos de consumo de la sociedad.
4. Dada la situación descrita, IATA considera fundamental tomar en cuenta el impacto que tanto la crisis del petróleo como la financiera han tenido en la sociedad latinoamericana, proyectando la importancia del rol de la aviación como parte del desarrollo económico de los países.
5. Adicionalmente, a fines de abril de 2009, el brote de “gripe porcina” (“swine flu” outbreak) agrava la situación. Esta epidemia, con cifras de mortalidad importantes y más de media docena de países con casos confirmados, presenta un escenario incierto respecto a su real dimensión e impacto en la industria aérea y de viajes.

6. Lamentablemente, el factor psicológico o de pánico colectivo está teniendo un efecto muy negativo no sólo en los países donde se ha detectado la infección sino también en otros. Esto ha provocado que las proyecciones de caída de tráfico de pasajeros y carga haga que el deterioro en las ventas de la industria turística y del transporte aéreo sea aún más pronunciado.

La importancia de la liberalización de los mercados

7. Tal como se explicaba anteriormente, ante una caída importante en los ingresos producto de la recesión económica mundial en los distintos mercados que operan las líneas aéreas latinoamericanas, surge como una medida muy importante liberalizar los mercados y abrirlos al mismo tiempo que se revisen los procedimientos para permitir que las líneas aéreas puedan hacer uso de sus recursos de una forma más eficiente y transversal a la Región, dado la naturaleza internacional de su negocio.

8. Frente a esta necesidad, IATA ha desarrollado una iniciativa internacional para promover la liberalización del aire, llamada “Agenda for Freedom”, la cual busca disminuir las restricciones a los derechos de tráfico, inversión extranjera y todos aquellos elementos que impiden un crecimiento sano y sostenido de las empresas aéreas, al igual que cualquier otro tipo de actividad económica o empresarial.

9. Entre el 25 y el 26 de octubre de 2008 en Estambul, Turquía, IATA citó a 14 países más la Comisión Europea, para discutir las opciones para expandir las libertades comerciales de las líneas aéreas, principalmente el acceso a los mercados y al capital global. En la reunión inicial participaron de la Región Brasil, Chile y Panamá.

10. Los participantes solicitaron a IATA que continuase facilitando la liberalización llevando a cabo una segunda reunión en 2009 para plasmar el discurso en acción. Asimismo, se le pidió a IATA que facilitara el desarrollo de una declaración de políticas multilateral para que fuera la herramienta donde se expresara el pensamiento común y la visión del grupo de Estados. El grupo de países presentes acordaron difundir las mejores prácticas de liberalización abriendo el acceso a los Estados a los acuerdos más liberales que se están negociando.

11. En aquella oportunidad, IATA enfatizó la importancia de actuar rápidamente.

12. La Cumbre Agenda for Freedom se realizó en seguimiento a la Declaración de Estambul, firmada por sus 230 líneas aéreas miembros, donde, entre varios puntos, se hizo un llamado a expandir las libertades comerciales. El objetivo de la reunión no fue el de firmar acuerdos o declaraciones.

13. Es fundamental que se logre la cuantificación de los resultados de la liberalización en América Latina, porque a través de aquellos datos se pueden demostrar los efectos positivos que tiene la aviación civil en el desarrollo de un país y, las consecuencias positivas que eso conlleva para la economía y la superación de la pobreza. Adicionalmente, compartiendo experiencias, aquellos que han sido líderes en esta materia pueden facilitar a sus pares información vital que les permitirá de una forma más sencilla llevar a cabo su proceso de liberalización.

Estudios IATA- CLAC: Beneficios económicos del transporte aéreo en los Estados miembros de CLAC

14. Resulta fundamental poder dimensionar con cifras claras y contundentes cuál es la contribución del transporte aéreo al desarrollo económico de un país y, más específicamente, al de cada país latinoamericano.

15. En junio de 2007 el Sr. Eustacio Fábrega, Presidente de CLAC, y el Sr. Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA, suscribieron un *Memorandum de Entendimiento* para desarrollar estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los Estados miembros de CLAC.

16. En la primera fase se desarrollaron los estudios de Bolivia, Chile, Colombia, México y Panamá, los mismos que una vez concluidos fueron entregados oficialmente al Presidente de CLAC. Actualmente, continúan siendo solamente cinco los países que tienen disponible esta información. Los demás diecisiete Estados miembros de CLAC restan por hacer las investigaciones.

17. La importancia de estos estudios radica en que muestran un completo análisis del impacto de la industria aérea y el turismo en los países. Es la intención de IATA apoyar a los Estados miembros de CLAC a desarrollar dichos estudios, de manera que puedan cuantificar el impulso a la economía que significa la presencia de una industria aérea avanzada, de manera tal que los estudios IATA-CLAC puedan transformarse en una herramienta para el convencimiento político en sus respectivos países y así influir en la toma de decisiones respecto de las medidas que afectan el sector aeronáutico.

18. IATA espera que en el corto plazo se pueda ratificar el convenio firmado en 2007 respecto del compromiso compartido entre IATA y CLAC para realizar los estudios de los 17 estados faltantes.

Acción por los Estados Miembros

19. IATA invita a tomar nota del contenido de esta nota de estudio a los Estados participantes en CLAC y les solicita que:

- a) Apoyen en la recopilación de los datos necesarios para la realización de los estudios IATA-CLAC prontamente.
- b) Difundan los resultados de estos estudios.
- c) Introduzcan medidas de liberalización de sus mercados ya que, en una época de crisis como la actual, resulta fundamental una apertura idealmente permanente, pero por lo menos transitoria, para paliar los efectos de esta crisis financiera y sanitaria que ha provocado esta fuerte caída en el tráfico.
- d) Tomen nota de los países participantes de Agenda for Freedom, que se interioricen con las prácticas desarrolladas y promuevan la implementación de un proceso de liberalización en cada uno de sus países.

Tráfico de pasajeros enero 2009 a nivel mundial

Jan 2009 vs. Jan 2008 RPK Growth ASK Growth PLF FTK Growth ATK Growth

Africa	-2.6%	-0.6%	71.1	-19.8%	-2.0%
Asia/Pacific	-8.4%	-4.3%	73.5	-28.1%	-8.9%
Europe	-5.7%	-3.6%	71.3	-23.0%	-5.7%
Latin America	-1.4%	0.5%	74.9	-17.2%	-0.1%
Middle East	3.1%	10.8%	71.9	-6.1%	7.3%
North America	-6.2%	-2.6%	74.3	-19.3%	-3.6%
Industry	-5.6%	-2.0%	72.8	-23.2%	-4.9%

Tráfico de carga enero 2009 a nivel mundial

2008 vs. 2007 RPK Growth ASK Growth PLF FTK Growth ATK Growth

Africa	-4.0%	-4.2%	70.2	-2.5%	-7.4%
Asia/Pacific	-1.5%	1.2%	73.9	-6.6%	-2.5%
Europe	1.8%	3.8%	76.6	-2.8%	2.9%
Latin America	10.2%	9.2%	74.0	-13.5%	5.7%
Middle East	7.0%	8.6%	74.9	6.3%	8.5%
North America	2.9%	4.3%	79.8	-1.9%	3.4%
Industry	1.6%	3.5%	75.9	-4.0%	1.5%