

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/34
26/04/10

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, del 27 al 29 de abril de 2009)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**Cuestión 6.4 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
(IATA)**

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

Antecedentes

América Latina un ejemplo de superación económica

1. Las economías de América Latina, particularmente en el Sur, han mostrado una gran capacidad de recuperación frente a la "Gran Recesión" del 2009, en relación a la crisis de los años 1980 y 1990. La región también ha sido un ejemplo de estabilidad económica frente a la extrema debilidad en Norteamérica y Europa. Se pronostica que el crecimiento económico en Chile y Brasil tendrá una recuperación de casi 5% este año, en comparación con una recuperación de 0,9% en Europa y 2,5% en los Estados Unidos.

2. Muchas economías del Sur, por ejemplo Chile y Brasil, se han beneficiado de la fuerte demanda de materias primas por parte de China y su dependencia, en algún grado menor, de Norteamérica. Actualmente los mercados de capitales internacionales encuentran en la región perspectivas

de crecimiento y también el riesgo más bajo del mundo en desarrollo. Se pronostica que la inversión extranjera directa aumente de US \$ 62 mil millones en 2009 a US \$ 80 mil millones este año.

Industria Aérea: un ejemplo para la región (y el mundo) de la cooperación transfronteriza

3. La industria aeronáutica latinoamericana genera actualmente 2,7 millones de empleos y US\$157 billones de actividad económica. Los resultados financieros de la aviación en la región fueron positivos durante el 2009. El tráfico de pasajeros se mantuvo estable, mientras que a nivel mundial los volúmenes decrecieron. Para el 2010 las proyecciones indican un crecimiento de 12% en la demanda.

4. Las utilidades de la región que alcanzaron los US \$800 millones, un logro destacable ya que fue el único territorio con ganancias a nivel global. Para el 2010 se espera un rendimiento similar.

5. En materia de seguridad operacional, durante el 2009 la aviación Latinoamericana no tuvo accidentes que hayan involucrado aviones jet, lo que constituye un enorme progreso comparado con los 2,6 accidentes por millón de vuelos registrados durante el 2008. 35 aerolíneas latinoamericanas se han incorporado a los registros IOSA (incluyendo 25 miembros de IATA). Cinco gobiernos de países de la región (Brasil, Chile, Costa Rica, México y Panamá) ya incorporaron estas auditorías de seguridad a sus respectivas legislaciones.

La industria también es un gran ejemplo de los beneficios económicos de la cooperación transfronteriza en la región.

6. La solidez de la industria aérea, por ejemplo en Chile, se ha alcanzado gracias a las políticas de liberalización temprana de este país y flexibilidad en las leyes de propiedad extranjera. LAN es un gran ejemplo de las estructuras aéreas del futuro a nivel regional y mundialmente, ya que permiten prestar un excelente servicio y generar rentabilidad a los accionistas. Estos dos objetivos difícilmente han sido alcanzados por cualquier aerolínea, incluso en años de expansión económica.

7. La industria no se detiene. LAN se encuentra en expansión y otros lo están siguiendo. En octubre, Avianca de Colombia y TACA de El Salvador anunciaron planes para crear un nuevo grupo que reuniría a 13 o más aerolíneas de varios países. Este es precisamente el tipo de consolidación transfronteriza y la nueva fuerza competitiva que debería observarse a nivel mundial.

8. Las aerolíneas brasileñas también están surgiendo como una fuerza visible en el continente. La firmeza de la industria y sus servicios, poco a poco se han ido consolidado como elementos fundamentales para el desarrollo Brasil como potencia económica mundial.

Oportunidad única de consolidar este momento

9. La industria de la región está atravesando por un proceso que ha mostrado ser positivo, sobre todo bajo las desafiantes circunstancias económicas. Esta bonanza no puede convertirse en una situación efímera, por el contrario esta debe consolidarse como una etapa de prolongado y sostenido crecimiento y desarrollo.

10. Para reafirmar esta coyuntura es importante continuar trabajando en los elementos claves como lo son la desregulación de los mercados y de los cielos, así como en las alianzas entre las compañías a nivel regional y trasnacional. Al mismo tiempo, la industria debe evitar los errores del pasado, especialmente tratar de acaparar mercados en forma muy rápida y además en condiciones de precios y tarifas que no responden a la estructura de costos.

La importancia de la liberalización de los mercados

11. No obstante, las disputas transfronterizas se continúan evidenciando y las tensiones políticas persisten en la región. Frente a estos obstáculos, IATA ha desarrollado una iniciativa internacional para promover la liberalización del aire, llamada “Agenda for Freedom” (AFF), 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.

12. 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.

13. 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.

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

15. 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.

16. 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.

Acción por los Estados Miembros

17. IATA invita a tomar nota del contenido de esta nota de estudio a los Estados participantes en CLAC y se les invita a dar un impulso, tanto por país como a nivel regional de la CLAC, para acelerar el proceso de apertura de los mercados latinoamericanos, especialmente lo relacionado con la iniciativa global sobre “Agenda for Freedom”, y todas aquellas que permitan consolidar el actual periodo positivo por el cual atraviesa la aviación comercial en América Latina. Proponemos que se adopte la AFF y las demás iniciativas expuestas en la presentación hecha por IATA (**Adjunto**).