



**Cuestión 6 del
Orden del Día: Plan Regional para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región SAM**

**CONTRIBUCIONES DE IATA AL PLAN ESTRATÉGICO PARA EL SOSTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN DE SURAMÉRICA SAM PLAN 2020-2035**

(Nota presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA))

RESUMEN	
Esta nota de estudio pretende presentar comentarios que sustentan la importancia del análisis del Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región de Suramérica SAM Plan 2020-2035, con el fin de apoyar ciertos objetivos planteados en cada uno de sus ejes de desarrollo.	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">- Informe Final de RAAC/13 (Bogotá, Colombia, 4-6 de Diciembre de 2013)- “Declaración de Bogotá” (Bogotá, Colombia, 4-6 de Diciembre de 2013)- Informe Final de AN&FS/4 (Lima, Perú, 2-4 de Octubre de 2017)- Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región de Suramérica SAM Plan 2020-2035 (NE 04 – SAMIG20 - Lima, Octubre de 2017)	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	D - Desarrollo Económico

1. Introducción

1.1 Sudamérica es una de las regiones del mundo en donde la economía ha crecido a niveles más grandes en los últimos 10 años. Sin duda, parte de este crecimiento económico se debe al concomitante aumento y fortalecimiento del sector aeronáutico en ese mismo periodo, y a los efectos multiplicadores que tiene el éxito de la aviación en las economías a las que apoya.

1.2 En efecto, en Latino América y el Caribe la industria aérea genera cerca de US \$167 mil millones en el PIB de la región, y conecta a más de 380 ciudades. Cada año, 2,6 millones de vuelos son operados por aerolíneas comerciales y la industria respalda más de 5 millones de empleos.

1.3 Adicionalmente, si la industria se encuentra en un entorno regulatorio armonizado que permita economías de escala a los proveedores de servicios a través de un nivel efectivo y eficiente de

vigilancia por parte de las Autoridades de Aviación Civil sin crear costos innecesarios, el ambiente resulta propicio para el desarrollo del negocio del transporte aéreo.

1.4 En este sentido, los 4 ejes de la Declaración de Bogotá contenidos en el reporte final del RAAC/13, y desarrollados de manera más detallada en el Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región de Suramérica (SAM Plan 2020-2035) son fundamentales para propiciar las medidas necesarias para continuar fomentando el avance de la aviación y de todos los elementos requeridos para su desarrollo seguro y eficiente. Dichos ejes son:

- Conectividad Aérea
- Seguridad Aérea
- Fortalecimiento Institucional
- Protección al Medio Ambiente

1.5 El SAM Plan 2020-2035 presentado por medio de la NE 04, en la Reunión SAM/IG/20, (Lima – 16 al 20 de octubre de 2017), pretende ser una herramienta para orientar las prioridades de los Estados en la implementación de los 4 ejes arriba mencionados, de manera que se pueda brindar a las personas un mejor acceso al transporte aéreo, abordando las dimensiones económica, social y ambiental, y propiciando el crecimiento de la industria para los próximos 15 años.

2. **Discusión**

2.1 Generar condiciones adecuadas para la industria aeronáutica es la forma en que los Estados pueden apoyar para que sus beneficios correlativos se den con todo su potencial económico, social, cultural, comercial y de turismo, entre otros. Por lo tanto, iniciativas como algunas de las contenidas en el SAM Plan 2020-2035, y que responden al desarrollo de los 4 ejes contenidos en la Declaración de Bogotá, resultan de indudable importancia en el objetivo de permitir y fomentar el desarrollo de la aviación en los países de Suramérica.

2.2 Respecto a algunos de los objetivos que se plantean en el SAM Plan 2020-2035 para desarrollar los mencionados ejes, se procede a mencionar lo que la IATA considera sustancial haciendo algunos aportes y propuestas a los Estados Miembros.

2.2.1 **Conectividad Aérea**

2.2.1.1 **Optimización de infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea:** La infraestructura de navegación aérea es clave para garantizar la eficiencia de la aviación y, en consecuencia, contribuir con la mejoría de la conectividad.

2.2.1.2 **Simplificación de procesos aeroportuarios:** La facilitación a los pasajeros y la simplificación de algunos trámites (como los migratorios y de aduana) son sustanciales para mejorar la experiencia del pasajero y acortar los tiempos de conexión así como también la automatización de procesos como los módulos de autoservicio, uso de sistemas como el API o tecnologías de seguridad, e incluso el self-tagging de las maletas son la base para mejorar la eficiencia de la infraestructura aeroportuaria.

2.2.1.3 **Optimización de nivel de tasas e impuestos:** Esta es una línea de trabajo fundamental, pues en la actualidad, muchos países de la región no solo crean impuestos que debe pagar la industria (ej.: impuestos verdes, IVA, sobrevuelo), sino también se incluyen en los tiquetes impuestos que no tienen que ver con la actividad de transporte aéreo (ej.: impuestos de turismo, de solidaridad, de infancia) y que

deben ser reestructurados para que no se afecte a una industria que brinda altos beneficios económicos y sociales.

2.2.1.4 Establecimiento de una alianza para turismo regional: La atracción de viajeros de países lejanos al continente (Medio Oriente, Asia Pacífico, África y Oceanía) es positivo no solo para los países de la región, sino que también genera interés para atraer la operación de nuevas aerolíneas al continente, favoreciendo un mejor escenario para que la aviación brinde a los países el desarrollo económico, social y cultural propio de esta industria.

2.2.1.5 Aplicación del Enfoque Basado en Rendimiento (PBA): Se recomienda que el Plan SAM adopte el Enfoque Basado en Rendimiento, con miras a identificar objetivos, métricas e indicadores de rendimiento concretos, que pudieran utilizarse para permitir que los Estados midan y evalúen la eficacia de sus iniciativas de Conectividad Aérea, a ejemplo del presentado en Seguridad Operacional.

2.2.2 Fortalecimiento Institucional

2.2.2.1 Revisión y actualización de la legislación relacionada con la organización de la Autoridad Aeronáutica y la Autoridad de Investigación de Accidentes de Aeronaves: Esto no solo va a ayudar a implementar el Sistema de Supervisión de Seguridad del Estado, sino que va a permitir que la Autoridad Aeronáutica actúe con independencia y acumule las facultades necesarias para que sea la autoridad única con relación al transporte aéreo, evitando la multiplicidad de autoridades (como sucede hoy en algunos países en materia de protección al pasajero).

2.2.2.2 Sin embargo, consideramos fundamental respetar el orden organizacional dispuesto por cada uno de los Estados Miembros de la OACI a través de sus leyes internas y de su Constitución. Por lo tanto, sugerimos una mayor discusión tanto de tipo administrativo como legal a alto nivel Gubernamental en los países participantes, con el fin de mantener alineados los intereses nacionales con los establecidos en este tipo de documentos.

2.2.3 Protección al Medio Ambiente

2.2.3.1 De manera general, IATA invita a continuar los múltiples esfuerzos que la OACI ha desarrollado en materia de medio ambiente y que llevarán a la correcta aplicación de los diferentes compromisos que la industria aeronáutica ha adquirido en este sentido a corto, mediano y largo plazo. Por lo tanto, es fundamental continuar, desarrollar y aplicar lo contenido en las Resoluciones 39-1, 39-2, y 39-3 de la Asamblea de la OACI, así como el Artículo 37 y el Anexo 16 de la Convención de Chicago y el Enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves.

2.2.3.2 En ese sentido, los esfuerzos en materia de abatimiento de ruido y de emisiones de gases de efecto invernadero deben continuar el camino definido por los documentos arriba señalados, manteniendo los esfuerzos regionales acordes con los trazados a nivel mundial por la OACI.

2.2.4 Conforme a lo informado en la Reunión SAM/IG/20, será solicitado a los Directores de Aviación Civil la nominación de los puntos focales y expertos que consideren necesarios para integrar los grupos de trabajo que se encargarán de elaborar el plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM y el documento de declaración para su implantación tomando como base la documentación elaborada por la Oficina Regional SAM al respecto, a más tardar el 29 de diciembre de 2017, y el compromiso de realizar las acciones que resulten necesarias con la finalidad de elaborar el mencionado plan y su respectiva declaración a más tardar el 29 de junio de 2018.

2.2.5 Como parte integrante de un proceso de toma de decisión en colaboración (CDM), que debe estar presente en todas las acciones del Plan SAM, se sugiere que, además de los Estados SAM, también se permita la participación de las demás partes interesadas de la aviación en el desarrollo de dicho plan y del documento de declaración para su implantación, con miras a lograr un esfuerzo conjunto de implantación de las acciones establecidas. De esa manera, sería necesario que se permitiera que las Organizaciones Internacionales pudieran también nombrar puntos focales y expertos para la elaboración del Plan SAM y su correspondiente declaración.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Fomentar dentro de los Estados de Suramérica y dentro de las acciones de las Autoridades Aeronáuticas a apoyar las medidas tendientes a desarrollar los 4 ejes del SAM Plan 2020-2035 destacados como fundamentales para promover un desarrollo de la industria aeronáutica eficiente, segura y correspondiente a las expectativas de la región para los próximos 15 años;
- b) continuar la discusión y el estudio de medidas tendientes a mejorar las condiciones de operación de las aerolíneas en Suramérica, propiciando los beneficios sociales, económicos y culturales propios de la industria de la aviación;
- c) solicitar a las Organizaciones Internacionales interesadas la nominación de puntos focales y expertos para la elaboración del Plan SAM y su correspondiente declaración al más tardar en 29 de diciembre de 2017; e
- d) instar a los Estados a desarrollar un entorno normativo armonizado que permita economías de escala para la prestación de un nivel eficaz y eficiente de supervisión por parte de las Autoridades de Aviación Civil a sus proveedores de servicios, sin crear costos innecesarios para los Estados y la industria y creando un entorno propicio para el desarrollo del negocio de transporte aéreo.