



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

Sumario de Discusiones del Taller OACI/CLAC NAM/CAR/SAM Creación de Capacidades en Vigilancia y Regulación Económica

Ciudad de Panamá, Panamá, 21 al 23 de mayo de 2024

Sumario de Discusiones

Fechas	21 al 23 de mayo de 2024
Sede	Ciudad de Panamá, Panamá,
Ceremonia de apertura	Asistieron al taller/seminario 57 representantes de 12 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR y 6 de la Región SAM, y 9 Organización Internacional/Organizaciones Internacionales. La lista de participantes se muestra en el Adjunto .

1. Referencias

- *Declaration to promote connectivity through the development and sustainability of air transport in the Pan-American region – Vision 2020-2035*
- Doc 9082 de la OACI- Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea
- Doc 8632 de la OACI- Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional
- Doc 9626 de la OACI- Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional
- Doc 9562 de la OACI- Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos
- Doc 9161 de la OACI- Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea
- Doc 7100 de la OACI- Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea

2. Objetivos

2.1 La promoción de una industria de la aviación fuerte y económicamente sostenible es esencial para el desarrollo socioeconómico, facilitando el turismo y el comercio, generando empleo y oportunidades de negocio, y mejorando las posibilidades de elección de los/as consumidores/as. Para aprovechar y maximizar los beneficios de la aviación, la adopción de un marco reglamentario sólido y una supervisión económica eficaz por parte de los Estados es fundamental para proporcionar previsibilidad reglamentaria, aumentar la conectividad aérea y la liberalización del transporte aéreo, mejorar la infraestructura de aviación, así como equilibrar las tasas y los impuestos para garantizar que no obstaculicen el desarrollo del sector. Ante esto, los principales objetivos del taller fueron:

- a) Comprender mejor el impacto de las tasas e impuestos en el transporte aéreo internacional, y destacar la necesidad de cumplir con las políticas y orientaciones pertinentes de la OACI;
- b) Aumentar el conocimiento de las políticas de la OACI sobre tasas por aeropuertos y servicios de navegación aérea y las políticas de la OACI sobre tributación en el ámbito del transporte aéreo internacional;

- c) mejorar los conocimientos y la experiencia en materia de supervisión económica de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea;
- d) alentar la aplicación de las políticas de la OACI sobre las tasas por los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, incluida la consulta con los usuarios;
- e) mejorar el conocimiento de los beneficios de promover políticas económicas adecuadas y previsibilidad regulatoria en favor de un mercado de transporte aéreo robusto y liberalizado;
- f) promover el intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los Estados y la Industria; y
- g) elaborar recomendaciones y medidas para que los Estados/territorios y las partes interesadas en el sector de la aviación las sigan.

3. Introducción

3.1 La aviación conecta a las personas y las empresas de todo el mundo, y es uno de los principales contribuyentes al crecimiento económico y al desarrollo en todo el mundo. Una industria de la aviación sólida, económicamente viable y sostenible es esencial para el desarrollo socioeconómico, facilitar el turismo y el comercio, crear puestos de trabajo y oportunidades empresariales y mejorar aún más los beneficios y las opciones de los consumidores.

3.2 A pesar de ser un componente fundamental de la sociedad mundial, el crecimiento de la aviación sigue enfrentándose a muchos desafíos, como la incertidumbre económica, la fragmentación de la normativa, la financiación insuficiente para el desarrollo de infraestructuras y la falta de una regulación y supervisión económicas eficaces. Estos desafíos representan una amenaza sustancial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo, lo que podría conducir a mayores costos de operación, obstaculizando la mejora de la conectividad aérea y restringiendo el crecimiento del tránsito.

3.3 Además, los altos impuestos y derechos afectan la capacidad de la aviación para satisfacer la demanda e impiden el crecimiento económico. Se ha expresado preocupación por la excesiva tributación impuesta a la aviación, la proliferación de la intercambiabilidad de impuestos en forma de tasas. Por lo tanto, la OACI ha elaborado políticas y orientaciones pertinentes sobre impuestos y gravámenes sobre la aviación y las ha ido actualizando continuamente a lo largo de los años.

3.4 No obstante, en algunos Estados, la reglamentación nacional sobre tasas e impuestos no se ajusta a las políticas de la OACI, mientras que en otros no se han aplicado de manera eficaz y exhaustiva los principios fundamentales de la OACI relativos a la no discriminación, la relación con los costos, la transparencia y la consulta con los/as usuarios/as, lo que plantea un grave problema para el crecimiento y el desarrollo económicamente viable y sostenible del transporte aéreo.

3.5 Para aprovechar y maximizar los beneficios de la aviación, es necesario contar con un marco reglamentario sólido y una supervisión económica eficaz para garantizar que los impuestos y las tasas no obstaculicen el desarrollo del transporte aéreo y que los ingresos recaudados no superen los beneficios económicos que podrían generarse a partir del aumento de la demanda.

3.6 Además, en el contexto actual de un mundo globalizado y de apertura comercial, un Estado privado de medidas de política que estimulen una conectividad aérea adecuada ve limitadas sus oportunidades de desarrollo social y económico. Por lo tanto, es crucial tener en cuenta que las políticas económicas y la regulación por parte de las autoridades estatales, en favor de la liberalización del mercado del transporte aéreo, así como garantizar la previsibilidad regulatoria al sector, son los factores clave para promover el desarrollo económico sostenible del sistema de aviación. Tales acciones pueden llevar a los

Estados a un crecimiento económico global sostenible y robusto para maximizar los beneficios del transporte aéreo internacional para sus ciudadanos.

3.7 Además, la pandemia de COVID-19 ha tenido efectos devastadores en la aviación mundial, y para salir de la crisis con resiliencia es necesario eliminar las limitaciones reglamentarias y mejorar la capacidad de los Estados para promover y reforzar la estabilidad financiera y la viabilidad del sector.

4. Horario y actividades del Taller/Seminario

4.1 Con la P/01 - Estado de la industria, la OACI ofreció una visión general del desarrollo de la industria del transporte aéreo desde la historia hasta la actualidad, tanto a nivel mundial como regional. Teniendo en cuenta el drástico impacto de la pandemia de COVID-19 en la aviación, la presentación revisó el estado de la industria antes de la pandemia, el progreso de la recuperación de la industria a lo largo de los años de pandemia, el estado actual de la industria en 2023-2024, así como las perspectivas a largo plazo posteriores a la pandemia hasta 2050. También se destacaron la situación y los desafíos que enfrenta la industria del transporte aéreo a nivel mundial y para la región de América Latina y el Caribe.

4.2 Bajo la P/02, Panorama general y situación del desarrollo del transporte aéreo regional: las Américas, la OACI compartió la situación actual del desarrollo del transporte aéreo en las Américas (Norteamérica, Sudamérica, Centroamérica y el Caribe) con un panorama comparativo de la recuperación y resiliencia de la aviación de la región tras la pandemia de COVID-19 y su pronóstico actual. Asimismo, la OACI compartió la acción y el acuerdo de transporte aéreo NACC y SAM, así como el acuerdo de servicios aéreos para la liberalización del transporte aéreo en la región.

4.3 Bajo la P/03, Beneficios de la aviación y políticas de la OACI en el ámbito del transporte aéreo, la OACI introdujo los beneficios del transporte aéreo para el desarrollo socioeconómico mundial, como la contribución al PIB mundial y regional, la conectividad esencial para los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y el motor vital para el crecimiento del comercio y el turismo. También se presentó el papel de la OACI en el apoyo al desarrollo económico del transporte aéreo, incluida la armonización del marco reglamentario mundial, la elaboración de las políticas y orientaciones de la OACI en materia de regulación y supervisión económicas, el suministro de instrumentos para ayudar a los Estados en la toma de decisiones y el intercambio de información para promover la transparencia en las políticas, la reglamentación y la supervisión económicas de los Estados.

4.4 Bajo la P/04, se explicó el Memorando de Entendimiento sobre la Liberalización de los Servicios Exclusivos de Carga Aérea suscrito entre los Estados Miembros de la CLAC, destacando las consideraciones y la necesidad de este acuerdo, así como el estado actual de la firma del acuerdo entre los Estados de América Latina.

4.5 Bajo la P/05, Panamá presentó un panorama general de la aviación civil en el Estado, destacando la conectividad y competitividad de Panamá de acuerdo con los estudios realizados por ALTA y la OCDE, que arrojaron resultados sobre los indicadores de gobernanza de las autoridades de aviación civil en la región de América Latina y el Caribe. Los resultados de los estudios mostraron que Panamá tiene potencial para mejorar su gobernanza dentro de las Autoridades de Aviación Civil. En la sesión también se presentó el marco jurídico de la regulación económica y las oportunidades que tiene Panamá para desarrollar su transporte aéreo.

4.6 Bajo la P/06 - Reglamentación Nacional, la OACI proporcionó una introducción holística a los fundamentos de la reglamentación nacional sobre los aspectos económicos del transporte aéreo. La sesión permitió comprender mejor el componente del proceso y la estructura de la reglamentación nacional, las principales funciones y el contenido de la reglamentación, así como las diversas cuestiones a las que deben enfrentarse los reguladores durante el proceso.

4.7 Bajo la P/07 - Buenas prácticas de reglamentación, en relación con los fundamentos de la reglamentación nacional de los aspectos económicos del transporte aéreo introducidos en la P05, la OACI presentó los principios de buenas prácticas para la formulación de políticas y el proceso de reglamentación recomendados por la OACI para que los reguladores establezcan una reglamentación económica sólida y eficaz.

4.8 Bajo la P/08, la OACI explicó sistemáticamente la supervisión económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea sobre la base de las políticas de la OACI y los materiales de orientación pertinentes. Se presentaron los principales objetivos de la supervisión económica, definidos por las políticas de la OACI, centrados en equilibrar los intereses entre los proveedores de servicios y los usuarios, incluidos los usuarios finales. Además, en la sesión también se examinaron los diversos enfoques para la supervisión económica, la selección del enfoque apropiado, así como las opciones para la supervisión económica. Durante el período de sesiones también se examinaron ejemplos de supervisión económica de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea adoptados por los Estados.

4.9 Bajo la P/09, Políticas de la OACI sobre tasas, la OACI presentó los principales elementos de las Políticas de la OACI sobre tasas por aeropuertos y servicios de navegación aérea (Doc9082), incluidos los fundamentos de las políticas del artículo 15 del Convenio de Chicago, los cuatro principios fundamentales de tarificación, las principales recomendaciones sobre la determinación de los costos, el sistema de tarificación y la forma de elaborar tasas individuales. Durante la sesión, se hizo una distinción entre cargas e impuestos, es decir, las tasas son para recuperar los costos de proporcionar instalaciones y servicios, mientras que los impuestos no están relacionados con la aviación ni con los costos. También se mostraron ejemplos de la evaluación comparativa de los sistemas de tarificación por parte de los Estados de la región sobre la base de la aplicación desarrollada por la OACI sobre las tarifas de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

4.10 Bajo la P/10 - Políticas de la OACI en materia de impuestos, la OACI hizo hincapié en la diferencia entre cargas e impuestos. Mientras que los cargos se destinan a recuperar los costos de la prestación de instalaciones y servicios por parte de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, los impuestos tienen por objeto recaudar ingresos públicos, que en muchos casos no se utilizan para invertir en aviación. A continuación, la OACI presentó sus políticas en materia de tributación en el ámbito del transporte aéreo internacional, que figuran en el Doc 8632, así como recomendaciones sobre diversas cuestiones relativas a la proliferación de impuestos sobre el transporte aéreo, lo que dificultó el crecimiento del sector.

4.11 Bajo la P/11, Curazao compartió con la reunión su proceso de consulta para la introducción de un cargo por Supervisión de la Seguridad de los Pasajeros (PSOC) a partir del 1 de enero de 2024. La presentación incluyó el fundamento legal de la propuesta, la justificación del PSOC. La aplicación de las políticas y orientaciones de tarificación de la OACI, el impacto de la propuesta y los controles y equilibrios realizados para esta propuesta.

4.12 Bajo la P/12, Brasil presentó una ponencia sobre su modelo de reglamentación económica centrada en las concesiones aeroportuarias. En la presentación se abordaron los fundamentos económicos de las concesiones, el equilibrio económico y financiero y la regulación económica de las tarifas. El papel de ANAC Brasil en estos asuntos fue bien presentado, destacando las prácticas empleadas bajo los principios de cobro del Doc. 9082 de la OACI y la Directiva 2009/12/CE de la UE, como la consulta al usuario y la transparencia. Por último, en la presentación se abordó la brecha entre las expectativas y la realidad en materia de concesiones aeroportuarias, así como los retos que enfrenta la autoridad.

4.13 Bajo la P13, Perú/CORPAC presentó la supervisión económica implementada en los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Se señaló que los costos obtenidos a través de un modelo ABC responden a una construcción más detallada y precisa, ya que efectivamente dirige los costos indirectos utilizando diferentes criterios de distribución que responden a las relaciones causa-efecto de dichos costos y constituye la base para la determinación de las tarifas. Este modelo es recomendado por el Regulador de Infraestructura de Transporte Público - OSITRAN y el Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos - contabilidad de gestión y centros de costos - Doc 9562 de la OACI y el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea ICAO Doc 9161 - contabilidad y determinación de costos. Asimismo, CORPAC presentó que los mecanismos regulatorios, instrumento para lograr los objetivos es la tarifa y los factores que determinan el monto de las tarifas del servicio de navegación aérea son: kilómetros recorridos, peso máximo de despegue, progresivo y de moneda. La regulación de la tasa de retorno, o también llamada costo de servicio en caso de que la tasa sea el costo de oportunidad del capital, consiste en determinar tasas que permitan a la empresa recuperar sus costos operativos y obtener una tasa de retorno sobre el capital invertido.

4.14 CARICOM, bajo la P/14, explicó el Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos (MASA) revisado de la CARICOM entre los miembros de la Comunidad del Caribe, que entró en vigor el 17 de agosto de 2020 de conformidad con el artículo 32 del Acuerdo tras el depósito del séptimo instrumento de ratificación por Dominica. El Acuerdo por el que se establece un mercado único de los servicios de transporte aéreo dentro de la Comunidad crea un entorno liberalizado coherente con las nuevas políticas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y un (1) servicio de helicópteros han sido designados de conformidad con el Artículo 6(1) del Acuerdo. El Acuerdo debe ahora ser plenamente operativo para reflejar el compromiso de la Comunidad de promover la competencia y la eficiencia y mejorar la seguridad y las normas técnicas de los servicios aéreos regionales. Esto está en consonancia con el objetivo de avanzar en la plena liberalización de los servicios de transporte aéreo de la Comunidad.

4.15 Bajo la P/15, Guatemala informó sobre su marco reglamentario y su sistema de tarifas para la prestación de servicios aeroportuarios y el plan de concesiones aeroportuarias. En la presentación se explicó su actual impuesto de salida, su comparación con el resto de los Estados centroamericanos y su plan actual para incentivar el tráfico intrarregional en Centroamérica.

4.16 Bajo la P/16, México/AFAC presentó el enfoque de supervisión económica de los aeropuertos adoptado por la Autoridad de Aviación Civil de México, incluido el modelo de precios máximos de las tarifas, y la aplicación de estas regulaciones y el nuevo esquema implementado para los aeropuertos concesionados en México.

4.17 Bajo la P/17, ALTA presentó los tres aspectos principales que determinan la competitividad de los países para el desarrollo del transporte aéreo. Un estudio realizado por ALTA con el apoyo de Amadeus

identificó las principales buenas prácticas y áreas de oportunidad en la región para lograr en conjunto – industria y autoridades– los entornos más eficientes para que cada vez más personas puedan hacer uso de los medios de transporte más seguros y eficientes, generando oportunidades y bienestar para sus Estados y sus personas.

4.18 Bajo la P/18, la IATA compartió información sobre cargos e impuestos desde la perspectiva de las aerolíneas. La presentación mostró el impacto de los cargos e impuestos en los ingresos de las aerolíneas y el pequeño margen por pasajero que sigue presentando la industria a pesar de la recuperación post pandemia de la industria. Se hizo hincapié en la necesidad de que los Estados cumplieran plenamente las políticas y directrices de la OACI en materia de tarificación y en las deficiencias detectadas. Durante la presentación, se abordó la necesidad de que se asocien cargos y tasas con los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, y que los gobiernos y las autoridades evalúen el impacto en las comunidades y economías locales cuando los impuestos se fijan unilateralmente, y que la OACI fortalezca su papel en el cumplimiento de las directrices. Finalmente, se revisó la posición respecto a la supervisión económica de los aeropuertos y servicios de navegación aérea y la apertura de IATA para contribuir a los procesos de análisis e implementación de decisiones en este concepto.

4.19 Bajo la P/19, la presentación de ACI-LAC cubrió algunos temas cruciales sobre la importancia de implementar una regulación económica justa y equilibrada sobre las tarifas para el desarrollo del transporte aéreo en la región de ALC y para las operaciones ricas de los aeropuertos. En primer lugar, en la presentación se señalaron algunas cifras y hechos relativos a la economía aeroportuaria y a la recuperación y previsión del tráfico de pasajeros. Además, aclaró sobre las tasas aeroportuarias que tienen un gran impacto en los consumidores (aerolíneas y pasajeros), destacando la diferencia entre cargos e impuestos, así como las tasas aeroportuarias en la región de América Latina y el Caribe son altas y aumentan con el tiempo. ACI LAC presentó un análisis FODA del transporte aéreo de ALC y estos son algunos de los resultados: Fortalezas: robusto crecimiento histórico del tráfico y dinamismo del mercado nacional. Debilidades: débil conectividad con respecto a las rutas internacionales y proliferación de impuestos que frenan la demanda de transporte aéreo. Oportunidades: Los principales destinos turísticos y centros comerciales de América Latina y el Caribe aún están maduros para un mayor crecimiento del tráfico y las palancas de políticas para estimular la industria: impuestos, tarifas de concesión y modelos regulatorios. Amenazas: Fundamentos económicos inestables en algunas economías clave de ALC e incertidumbres políticas y regulatorias.

4.20 Bajo la P/20, CANSO informó que el sector de la Gestión del tránsito aéreo (ATM) ha demostrado una notable resiliencia tras la pandemia, con horas y cifras de vuelo a nivel mundial que superan los niveles de 2019, a pesar de que los volúmenes de pasajeros comerciales solo se han recuperado gradualmente. Esta recuperación ha intensificado la carga de trabajo y la congestión de los cajeros automáticos, especialmente durante los períodos de mayor actividad, lo que pone de relieve el antiguo pero renovado desafío de gestionar el espacio aéreo de manera eficiente. La pandemia acentuó los altos costos fijos en las operaciones ATM, ya que los servicios y el personal tenían que mantenerse incluso cuando el tráfico caía drásticamente. En consecuencia, las métricas de rentabilidad se deterioraron significativamente. A pesar de las diferencias regionales en la reducción de la recuperación, la industria de cajeros automáticos aún enfrenta desafíos en las métricas de productividad y la necesidad de inversiones sustanciales. La urgencia de la modernización, estimada en 20.000 millones de dólares por la OACI, es crucial para lograr la eficiencia operativa y los objetivos climáticos para 2050. Sin embargo, la deuda acumulada y la escasez de personal presentan obstáculos constantes. A medida que la industria mira hacia el futuro, las inversiones en capacidades como mejoras de vigilancia y rediseño del espacio aéreo son esenciales para mejorar la eficiencia y respaldar el crecimiento sostenible.

4.21 La República Dominicana bajo la P/21, compartió su experiencia en la reactivación del transporte aéreo de pasajeros y la recuperación del turismo, incluyendo las medidas y estrategias del gobierno dominicano, que condujeron a la recuperación de las operaciones aéreas internacionales de manera rápida, segura, confiable y sostenible tras la pandemia generada por el COVID-19.

4.22 En el marco de la P/22, la presentación del BID compartió su perspectiva en términos de los desafíos que enfrenta el sector de la aviación civil en la región de América Latina y el Caribe, destacando las políticas restrictivas de transporte aéreo, la infraestructura aeroportuaria inadecuada y la baja implementación de las normas internacionales de seguridad operacional. Por otro lado, la estrategia del BID se basa en 3 pilares principales como son: apoyar y promover la integración aérea nacional y regional en ALC, apoyar y promover la infraestructura aeroportuaria de calidad y promover el acceso a servicios aéreos seguros, asequibles y sostenibles para los usuarios a través de asesorar a los países para fortalecer las políticas públicas en el sector, invirtiendo en infraestructura aeroportuaria y generando importantes estudios y capacitaciones para los Estados, con foco en el desarrollo de la sostenibilidad del transporte aéreo.

4.23 El Banco Mundial compartió dos presentaciones, P/23 y P/24, de la siguiente manera:

a) Compromisos del Banco Mundial en el sector del transporte aéreo: El Banco Mundial proporcionó una visión general de sus compromisos históricos y activos en el sector del transporte aéreo, así como detalles sobre 5 proyectos activos en la región de América Latina y el Caribe. En particular, el Banco Mundial está apoyando una serie de proyectos para mejorar la conectividad, la seguridad y la resiliencia del transporte aéreo regional en el Caribe, que está financiando mejoras en la infraestructura aeroportuaria, modernización de equipos de navegación aérea y capacitación sobre supervisión económica y de seguridad en Granada, Santa Lucía y Haití. Esta serie de proyectos aprovecha la experiencia previa del Banco Mundial en apoyo del Programa de Inversión en Aviación del Pacífico (PAIP). En la presentación también se presentó un estudio regional del Caribe que está colaborando con socios regionales para explorar formas de mejorar el cumplimiento de la seguridad operacional y la eficiencia y la sostenibilidad financiera de las autoridades de aviación civil y aeropuertos en pequeños Estados insulares en desarrollo con el objetivo final de ampliar la conectividad interregional. El equipo del Banco Mundial espera con interés ponerse en contacto con todos los participantes sobre cómo apoyar a través de análisis, apoyo en materia de políticas y préstamos, cuestiones clave que enfrenta el transporte aéreo en la región.

b) Presentación sobre el estudio de la política de cobro para América Central: El Banco Mundial presentó los resultados de un estudio reciente sobre posibles reformas de la política de cobro para el transporte aéreo regional en América Central. El estudio consideró el impacto de las tasas aeroportuarias como un factor que contribuye al alto costo de volar dentro de Centroamérica y como una limitación a la entrada de nuevos operadores, en particular aerolíneas de bajo costo, dentro de América Central. El estudio propone una tasa aeroportuaria intrarregional diferenciada del cargo aplicado a vuelos internacionales. El estudio mostró que la reducción de las tarifas (que no excedan de 15 a 20 dólares EE. UU.) en los vuelos interregionales podría estimular la demanda y facilitar la entrada de las compañías aéreas de bajo costo, y que el aumento de la demanda podría compensar en exceso la pérdida de ingresos debida a la disminución de la tasa de tarifas. Costa Rica tiene en marcha una reforma legislativa para aplicar cargos diferenciados para vuelos regionales en todos sus aeropuertos y Guatemala ha creado un grupo de trabajo para desarrollar una propuesta específica para mejorar el aeropuerto de Aurora. Publicación de blog relacionada (disponible en inglés y español): <https://blogs.worldbank.org/es/trade/affordable-air-travel-in-central-america-to-enhance-regional-int>

4.24 La documentación, el programa y la página web del taller se encuentran en: <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2024-AT-CAPACITYBLDG&t=1>

4.25 La Reunión también se refirió al estudio de caso OACI – BID realizado en República Dominicana: https://www.icao.int/sustainability/Documents/Air%20Transport%20Economic%20Studies/Dominican%20Republic_2020/ICA0%20AirTrans-CaseStudy-DR.pdf

5. Resultados/Recomendaciones

Recomendaciones a los Estados:

- 1) Se alienta a los Estados a implementar una regulación y supervisión económicas efectivas y a aplicar buenos procesos regulatorios, teniendo en cuenta las mejores prácticas dentro y fuera de la región.
- 2) Los Estados deben esforzarse por mejorar la conectividad aérea en la región abordando las deficiencias de la infraestructura de aviación.
- 3) Se alienta a los Estados a avanzar en la liberalización del transporte aéreo en la región.
- 4) Los Estados deberían aplicar las políticas de la OACI en materia de cobros e incorporar los cuatro principios clave de cobro, es decir, la no discriminación, la relación con los costes, la transparencia y la consulta a los/as usuarios/as, en su legislación y reglamentación nacionales.
- 5) Los Estados deben promover la consulta entre los aeropuertos/proveedores de servicios de navegación aérea y las compañías aéreas en la fijación de tarifas, así como la transparencia en el intercambio de información para que las consultas sean significativas y eficaces.
- 6) Los Estados deberían reconocer la diferencia entre derechos e impuestos, aplicar las políticas de la OACI en materia de tributación del transporte aéreo internacional y evitar la proliferación de impuestos.
- 7) Los Estados deben promover la financiación sostenible de las funciones de supervisión de la reglamentación.

Recomendaciones a la OACI y a las partes interesadas en el sector de la aviación.

- 1) La OACI debería seguir sensibilizando y aumentando la comprensión por parte de los Estados de las políticas y orientaciones de la OACI en materia de cargas e impuestos, con el objetivo de mejorar la aplicación por parte de los Estados.
- 2) La OACI debería esforzarse por proporcionar información y análisis sobre la forma de supervisión económica adoptada por los Estados en relación con la evolución de las tasas de los/as usuarios/as, a fin de que los reguladores puedan adoptar decisiones más fundamentadas.
- 3) La OACI debería considerar la posibilidad de elaborar un modelo para que los Estados apliquen la supervisión económica de los servicios de aeropuertos y navegación aérea.
- 4) La OACI debería apoyar a los Estados en abordar la sostenibilidad financiera de las AAC y la financiación sostenible de las funciones de supervisión de la reglamentación; teniendo en cuenta las diferencias entre los Estados, sería útil estudiar medidas concretas para ayudar a reforzar la sostenibilidad financiera de las AAC en los Estados más pequeños en los que los volúmenes de tráfico (y los ingresos conexos procedentes de las tasas por servicios aeroportuarios y de navegación aérea) pueden ser insuficientes.
- 5) La OACI, junto con todos los asociados, debería abordar las deficiencias de la infraestructura de la aviación

- 6) Considerando el valor y el beneficio del intercambio de conocimientos y la difusión de buenas prácticas en materia de regulación económica y supervisión del sector del transporte aéreo, y que ya hay muchos actores en el sector, tanto a escala mundial como regional de América Latina y el Caribe, así como una gran cantidad de estudios disponibles (aunque no siempre disponibles en todos los idiomas), sería conveniente analizar cómo consolidar algunas de las plataformas clave existentes para facilitar la búsqueda de información sin mayores sobrecargos.
- 7) La OACI, la CLAC y todos los asociados deberían identificar mecanismos regionales para que los Estados y la industria aborden los problemas y desafíos que enfrentan la regulación y la supervisión económicas, así como para abordar las brechas de infraestructura; proporcionar una plataforma para compartir conocimientos y mejores prácticas entre todas las partes interesadas y debatir en detalle sobre temas específicos de interés o urgencia.
- 8) La OACI, los Estados y todas las partes interesadas de la industria deberían promover los beneficios socioeconómicos de la aviación para elevar el perfil de la aviación dentro del plan nacional de desarrollo de los Estados con el objetivo de mejorar la conectividad aérea y el desarrollo del transporte aéreo en la región.

— — — — —

**Capacity Building Workshop on the Economic Regulation and Oversight
(Panama City, Panama, 21 to 23 May 2024)**

LIST OF PARTICIPANTS

Country / Pa	Full Name / Nombre Completo	Official Position or Title / Cargo o Título Oficial	E-mail / Correo electrónico
ACI - LAC	Rafael Echevarne	Director General	rechevarne@aci-lac.aero
ACI-LAC	Filipe Pereira dos Reis	Senior Advisor	freis@aci-lac.aero
ACI World	Slava Cheglatonyev	Director Economic Policy & Sustainability	vcheglatonyev@aci.aero
ALTA	Jose Ricardo Pataro Botelho de Queiroz	Executive Director & CEO	jrbotelho@alta.aero
Bahamas	Chequita Johnson	Deputy Director General Administration	chequita.johnson@caabahamas.com
BAHAMAS	SHAVON ANISKA PETERSON	ACCOUNTS SUPERVISOR	shavon.peterson@caabahamas.com
Bahamas	Alexander B. Ferguson	Director General	alexander.ferguson@caabahamas.com
Barbados	Dionne Gibbs-Nicholls	Deputy Chief Technical Officer	gibbsd@tourism.gov.bb
Barbados	Arlene Daniel	Air Transport Licensing Officer	arlene.daniel@bcaa.gov.bb
Brasil - ANAC	VIVIANE FRANCO MOSER	Specialist in Civil Aviation Regulation	viviane.franco@anac.gov.br
CANSO	Javier Alejandro Vanegas	Director Regional América Latina y el Caribe	javier.vanegas@canso.org
CANSO	Carlos Cirilo	Director ICAO Affairs	carlos.cirilo@canso.org
CARICOM	PAULINE D.	DEPUTY PROGRAMME MANAGER TRANSPORTATION	PAULINE.YEARWOOD@CARICOM.ORG
Costa Rica - I	Sandra Yojhanna Carranza Vega	Profesional de Transporte Aereo	scarranza@dgac.go.cr
Costa Rica - I	Cristian Chinchilla Montes	Jefatura Unidad Transporte Aéreo	cchinchilla@dgac.go.cr
Cuba	Rita María García González	Directora de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales	rita.garcia@iacc.avianet.cu
Cuba	Adys Josefina Sánchez Aguero	Jefa Dpto. de Asesoría Legal	adys.sanchez@iacc.avianet.cu
Cuba - IACC	Orlando Nevot González	Director Aeronavegación IACC	orlando.nevot@iacc.avianet.cu
Curacao	Peter Steinmetz	Director, Civil Aviation Authority	peter.steinmetz@gobiernu.cw
EASA	Alfonso Arroyo	Representante en America Latina y Caribe	alfonso.arroyo@easa.europa.eu
El Salvador	Manuel Adán Miranda García	Jefe del Departamento de Transporte Aéreo	mmiranda@aac.gob.sv
El Salvador -	Carmen Elena Hernández de Narváez	Jefe de Regulaciones Aeronáuticas	cehernandez@aac.gob.sv
Guatemala -	Wendy Michelle Beltrán Estrada	Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica.	michellebeltran13@gmail.com
Guatemala -	Iris Rebeca Bobadilla Ruiz	Encargada de la Sección de Ingresos de DGAC	Iris.bobadilla@dgac.gob.gt
Guyana	Dinello Mahabir	Air Transport Officer	ato1@gcaa-gy.org
IATA	GUILLERMO L RODRIGUEZ	AMERICAS AIRPORT AND ANSP CHARGES MANAGER	RODRIGUEZG@IATA.ORG

ATTACHMENT/ADJUNTO

IATA	DAVID HERNANDEZ	GERENTE DE AREA PARA CENTROAMERICA, CUBA, ECUADOR Y	HERNANDEZD@IATA.ORG
IATA	Lucas Castrellon	Manager, Industry Relations - Central America, Cuba, Ecuador	castrellonl@iata.org
México	Manuel Fernando Calderón Herrera	Director de Tarifas	manuel.calderon@afac.gob.mx
MEXICO - AF	OSWALDO MARTINEZ MOSQUEDA	SUBDIRECTOR DE TARIFAS	oswaldo.martinez@afac.gob.mx
Netherlands	Marcelo Garcia	Chief Aviation Regulation, Policy, and Governance	marcelo.garcia.rosales@naco.rhdhv.com
Panamá	Fabio Salvatierra De Luca	Deputy Director General	fabio.salvatierra@aeronautica.gob.pa
Panamá	Eladio Enrique Santanach Ortega	Director de Finanzas	eladio.santanach@aeronautica.gob.pa
Panamá	JHONNY RAMON BAEZ MARTINEZ	COORDINADOR	URIBAEZ@MSN.COM
Panamá - AA	Eduardo Díaz	Planificador	eduardo.diaz@aeronautica.gob.pa
Panamá - AA	Débora Venencia	Directora de Planificación y Presupuesto	debora.venencia@aeronautica.gob.pa
Panamá - AA	Bencemar Tarin Montezuma Moreno	Planificador	bencemar.montezuma@aeronautica.gob.pa
Panamá - AA	Gabriela Cecilia Berdiales	Ingeniera Civil	gabriela.berdiales@aeronautica.gob.pa
Paraguay	Ronald Orlando Rojas González	Jefe Dpto de Costos	rorojas@dinac.gov.py
PERU - CORP	ZOILA FLOR DE MARIA TERRY SOTO	Gerente General (e)	zterry@corpac.gob.pe
Peru - DGAC	Jorge Duney Yanqui Pineda	Analista Económico - Financiero	jyanqui@mtc.gob.pe
PERÚ - DGAC	RICHARD JUNIOR TORRES GOMEZ	ESPECIALISTA II / EVALUADOR DE PROYECTOS	rtoresg@mtc.gob.pe / richardtg29@gmail.com
PERU- CORP	Rocio de los Milagros Maradiegue Tuesta	Jefe de Regulacion, costos y tarifas	rmaradiegue@corpac.gob.pe
República Dc	Paola Aimée Plá Puello	Secretaria del Pleno	ppla@jac.gob.do
República Dc	María Luisa Hernández Rodríguez	Coordinadora de Acuerdos Internacionales	mgalan@jac.gob.do
República Dc	Juberkis Luciano Familia	Encargada Departamento de Transporte Aéreo	jluciano@jac.gob.do
República Dc	Jarvik Rafael Corsino Rondón	Encargado de la División Técnica Jurídica	jcorsino@jac.gob.do
Suriname	Milton Sandvliet	Head Economic and Administrative Division	sandvliet@yahoo.com
Trinidad & T	Ricardo D. Henry	Manager Air Transport Economic Regulation	rhenry@caa.gov.tt
United State	Fatimata Ndiaye	Air Services Negotiator	fatimata.ndiaye@dot.gov
United State	Giles Strickler	FAA Regional Representative	giles.d.strickler@faa.gov
Venezuela	EUDYS CAROLINA OROPEZA DUGARTE	ASUNTOS ECONÓMICOS	oropeza.eudys@gmail.com
Venezuela	Lila Herrera Alvarado	Gerente de Recaudación	lcha310370@gmail.com
Venezuela	David Emilio Romero Jugador	Safety Management Manager	davidromerojugador@gmail.com
World Bank	Pablo Navas Fernandez Silgado	Air Transport Analyst	pnavas@worldbank.org
World Bank	Aigerim Shalekenova	Air Transport Expert	ashalekenova@worldbank.org
World Bank	Joanna Moody	Transport Specialist	jmoody1@worldbank.org
World Bank	Charles E. Schlumberger	Lead Air Transport Specialist	cschlumberger@worldbank.org
World Bank	Fatima Arroyo Arroyo	Program Leader for Infrastructure in the Caribbean Countries,	farroyoarroyo@worldbank.org