

LA CONECTIVIDAD AÉREA: UNA VISIÓN JURÍDICA Y PRODUCTIVA SOBRE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA REALIZADA EN EL CARIBE Y EN EL ESPACIO AÉREO VENEZOLANO

Sulirma S. Vallenilla C.¹

Resumen: *En el presente artículo se realiza un abordaje analítico que busca describir los elementos asociados a las ideas del pensamiento sobre la conectividad aérea, así como la descripción de los acuerdos que sobre la materia han definido los países miembros de la Asociación de Estados del Caribe. También se analiza cual es el estatus actual de la conectividad aérea en Venezuela en función a lo definido en la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo, contrastándose con la realidad del medio aeronáutico venezolano.*

Palabras clave: *Aerolíneas – Conectividad aérea – Acuerdos de países caribeños.*

SUMARIO. Introducción. **I.** Conectividad aérea. **1.** Aspectos que influyen en la conectividad **2.** Una definición de Conectividad **II.** La conectividad a la luz de la Asociación de Estados del Caribe. **III.** Situación de la conectividad interna en el marco de la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo en Venezuela. A manera de conclusión.

INTRODUCCIÓN

En el año 2009 entró en vigencia en nuestro país la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo², la cual define los cimientos de la “Política Aérea del Estado Venezolano”, ya que en su artículo 1 indica que este instrumento jurídico tiene por objeto “desarrollar las políticas sociales del Estado en materia de servicios del transporte aéreo nacional e internacional, cuya prestación coadyuve con los planes de desarrollo del país, en aras de fortalecer la interconexión nacional, la integración regional, el desarrollo del sistema turístico nacional y el comercio internacional”. De esta manera, puede verse que esta Ley concibe el transporte aéreo nacional como un sistema integral “seguro, eficiente y económico para los usuarios” (artículo 3), el cual es operado como herramienta para el desarrollo social y económico de la nación, en aras de lograr la meta fundamental que no es otra, desde mi punto

¹ Abogada.

² Gaceta Oficial N° 5.933 Extraordinario del 21-10-2009.

de vista y en coincidencia con lo expresado en dicha norma, que la promoción y facilitación de la conectividad en el territorio nacional e internacional.

Así mismo, esta ley, al calificar de “servicio público el transporte aéreo”, lo conceptualiza como una serie de actos destinados a trasladar pasajeros, carga y correo desde un punto de partida a otro y resalta que el referido servicio público de transporte aéreo se prestará bajo la modalidad de servicio público regular y no regular, enfatizando que tales modalidades se realizarán de conformidad con la facultad expresa de la autoridad aeronáutica de concederlo o revocarlo y que tales concesiones o revocaciones se realizarán atendiendo al interés del Estado de acuerdo a lo dispuesto en la normativa legal vigente.

De igual forma, la prenombrada norma establece en su artículo 5 que:

Las empresas de servicios públicos del transporte aéreos y demás actividades aeronáuticas vinculadas, tendrán una finalidad social y apoyarán activamente la producción nacional, la generación de bienes y servicios orientados a la satisfacción de las necesidades básicas y esenciales de las comunidades y su entorno, la generación y preservación de empleos, así como la transferencia, difusión y uso de los conocimientos y nuevas tecnologías.

Es decir, que Venezuela tiene una política aérea que es normada mediante una ley en la cual se fundamenta, siendo obligación del Estado venezolano desarrollar y promover, como mínimo, la política aérea como herramienta de desarrollo social y económico.

Bajo el paraguas de esta Ley, y del Acuerdo Sobre Transporte Aéreo entre Los Estados miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe³, centraremos este análisis, el cual pretende realizar una breve aproximación a la temática inherente a la conectividad aérea en Venezuela y la región caribeña del continente americano.

Así las cosas, no es temerario afirmar que la conectividad en Venezuela nos abre un mundo infinito de oportunidades y posibilidad de crecimiento y desarrollo social y económico, mismo que ha de ser implementado bajo la visión del servicio público del transporte aéreo conceptualizada en la Ley y el Acuerdo antes citado, y en el fortalecimiento comercial de nuestra aeronáutica nacional.

Por tales motivos, este artículo centra su objetivo en desarrollar académicamente la conectividad del transporte aéreo en pos del establecimiento y desarrollo de una política aérea sustentable, el

³ Ley Aprobatoria del Acuerdo Sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe. Recuperado de: <http://www.juris-line.com.ve/data/files/1096.pdf>

fortalecimiento y el crecimiento de los explotadores aéreos, la mejora y construcción de aeropuertos, el desarrollo del turismo y usuarios conectados y satisfechos, con viajes que no supongan esfuerzos ni complicaciones, así como ahorro de tiempo y dinero que definitivamente, para el caso particular venezolano, suponga una explotación óptima de la envidiable posición geográfica de nuestra nación.

I. CONECTIVIDAD AÉREA

1. Aspectos que influyen en la conectividad

Durante décadas se ha discutido el problema de acceso al mercado e insuficiente conectividad aérea entre las principales ciudades latinoamericanas y el Caribe y cómo solucionarlo. Sin embargo, luego de algunos buenos intentos de carácter subregional, hoy día todavía padecemos de los mismos problemas aun cuando la población y la escala de negocios se han triplicado; como lo expresó el Prof. FRANCISCO RAMÍREZ⁴, el contexto Mundial para el año 2030 será de 9 mil millones de habitantes y la cifra para el 2025 estimada es de 7 mil 700 millones de habitantes; de los cuales 700 millones estarán en América Latina y el Caribe. Indica el Prof. FRANCISCO RAMÍREZ lo siguiente:

Vía aérea movilizamos más de la mitad de la población mundial, tenemos 3.800 aeropuertos comerciales que representan 34.000 rutas que están ahí disponibles; partamos de allí y vamos a desglosar la definición de conectividad. ¿Qué es conectividad? Es una red de transporte que posee un país o un continente. ¿Cómo se mide esa conectividad? Se mide por el volumen de pasajeros, por la importancia de los destinos ofrecidos.

Partiendo de esto podemos resumir que esta problemática se aprecia de forma significativa en los siguientes aspectos⁵: (i) Un importante número de capitales de países no tiene conexiones aéreas directas con otras capitales de Latinoamérica y el Caribe; (ii) La mayoría de las capitales de Estados interiores de los países latinoamericanos y caribeños, no tienen conexión aérea directa con ciudades de otros países de la región; (iii) Algunas capitales de países o de Estados interiores sólo son accesibles a través de vuelos con dos o más escalas. Algunas capitales sólo tienen conexión aérea directa dos o tres veces por semana; (iv) Las conexiones a través de dos o más escalas son generalmente más costosas y con largos tiempos de espera en aeropuertos

⁴ Entrevista personal, 20-06-2019. Profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

⁵ W. BRACHOR. (2012). *Acceso al mercado y conectividad en el transporte aéreo entre América Latina y el Caribe*. Año IV. N° 10. Mundo Nuevo. Caracas, pp. 45-66.

intermedios; (v) La falta de adecuada conectividad aérea genera una pérdida importante de horas-hombre en los negocios y otras actividades públicas o privadas. La mala o inexistente conectividad aérea entre ciudades latinoamericanas y caribeñas genera una falta de facilitación que afecta al turismo y al comercio exterior; y (vi) Un importante número de personas y mercancías dejan de transportarse por vía aérea debido a la inadecuada o inexistente conectividad entre Latinoamérica y el Caribe. La falta de conectividad aérea o su insuficiencia tienen su causa raíz en problemas de orden jurídico, político, técnico, y económico, los cuales han condicionado y limitado, a través de más de cuatro décadas, el acceso a los mercados latinoamericanos y caribeños.

No obstante, existen otras barreras adicionales que sobre esta temática particular se detallan a continuación:

(i) *Mercado de pasajeros y carga y factores de atracción.* Hasta ahora habíamos mencionado algunas limitantes jurídicas y políticas que han obstaculizado el libre acceso al mercado y la conectividad aérea latinoamericana y caribeña. Sin embargo, nos toca ahora comentar otro tipo de limitantes que subsisten, aunque logremos derribar las barreras anteriores.

La primera de ellas es el mercado de pasajeros y carga. Es decir, el desarrollo de rutas aéreas que conecten internacionalmente o internamente a los países de la región pasa necesariamente por su sostenibilidad económica, y de no ser así tendríamos que acudir a los indeseables subsidios, los cuales sólo deben ser reservados para aquellas rutas internas que se puedan reputar como sociales por no contar con otras alternativas de transporte que les permitan conectarse a los centros neurálgicos en su país. Esto no quiere decir que en los denominados “periodos de exploración de rutas nuevas” las líneas aéreas no puedan ser ayudadas por el Estado o sus instituciones para lograr su estabilización, lo importante es que no se operen rutas a pérdidas o bajo estricto subsidio, ya que esto, en ambos casos, no será duradero.

La conectividad debe lograrse integrando mercados, para lo que serán necesarios tres factores: ruta de interés para el mercado meta inicial (comerciantes, turistas y funcionarios), aeronaves adecuadas a la capacidad estimada inicial y servicios aéreos en horarios útiles a los usuarios.

Así, las empresas aéreas buscarán inmediatamente su punto de equilibrio operativo lo cual será imprescindible para el logro de la sostenibilidad en el entendido que el mercado no existe *per se* y hay factores de atracción que los permiten identificar como serían la relación entre ciudades proveedoras y consumidoras, centros de trabajo vs. ciudades dormitorios, centros de prestación de servicios vs. centros de demanda de servicios, ciudades de servicios gubernamentales vs. personas demandantes

de servicios de gobierno, destinos turísticos vs. áreas de demanda turística, centros de producción industrial vs. áreas de demanda, etc.

(ii) *Infraestructura aeroportuaria.* Otra limitante técnica para lograr el acceso al mercado y la conectividad es la infraestructura aeroportuaria, donde la ubicación, la longitud de pista, los servicios de navegación aérea, los servicios de apoyo a la seguridad de personas e instalaciones, las facilidades de las estructuras receptoras y la adecuada conectividad terrestre con las ciudades servidas, son evaluadas por las líneas aéreas y por las autoridades aeronáuticas antes de decidir o permitir cualquier nueva operación. Todavía encontramos en Latinoamérica y el Caribe aeródromos que, por no cumplir con los requisitos elementales exigidos por la OACI, no pueden contar con operaciones de transporte aéreo de pasajeros o carga. Los Estados deben incluir en sus planes estratégicos de transporte cuáles ciudades será necesario conectar por vía aérea y prever la infraestructura necesaria para este cometido.

(iii) *Flota adecuada a los aeropuertos y/o mercados.* La necesidad de flota adecuada es una importante limitación. Como antes habíamos comentado, la escogencia de la aeronave a utilizar se hace inicialmente en función del mercado a servir, pero condicionado a las facilidades, longitud de pista y otras limitaciones del aeropuerto a utilizar. Si hay libertad de tarifas y el mercado lo resiste, los operadores buscarán aeronaves de nueva generación adecuadas en capacidad técnica y de asientos.

El costo de las aeronaves se ha disparado en la última década y la variedad de aviones adecuados a cada tipo de operación no es muy extensa, por lo que las decisiones sobre la flota a utilizar son complejas. Las empresas denominadas de *low cost* operan bajo la premisa de un solo tipo de aeronaves, y las rutas, aeropuertos o mercados que no se adaptan al tipo de aeronave seleccionada, generalmente son descartados. En el Caribe el mercado de pasajeros que se mueve hacia o desde Latinoamérica ha sido en promedio pequeño, principalmente por la falta de facilidades de conexión, pero adicionalmente por las limitaciones de acceso al mercado y la utilización de aeronaves no adecuadas en capacidad.

(iv) *Contratos de utilización de aeronaves.* Hoy día la tendencia en las líneas aéreas es utilizar flota en arrendamiento financiero o bajo las modalidades de *dry lease* o *wet lease*. Esto, entre otras razones, por las descargas fiscales que se aceptan en estos casos, y por razones de versatilidad logística y planificación estratégica. En menor escala el intercambio de aeronaves también es utilizado entre empresas bajo una misma alianza estratégica o perteneciente a una figura de "mancomunidad de intereses". Los complicados, largos y costosos procedimientos para el registro de un nuevo contrato de utilización de

aeronave, y las imposiciones que algunos países hacen sobre el contenido de las cláusulas en los mismos, hacen poco atractivo el iniciar una operación hacia un destino cuyo mercado aún no es plenamente conocido. Así que en la medida que los Estados faciliten la utilización de aeronaves bajo estas modalidades de contratación, eliminarán también una de las barreras para la toma de decisión por parte de la línea aérea interesada.

(v) *Tarifas*. El asunto de las tarifas no es una limitante en el desarrollo del tráfico internacional donde poco a poco se ha ido aplicando la práctica de la libertad tarifaria, lo importante es que exista una sana competencia que propicie una autorregulación de las mismas en función de la diversidad y frecuencia de la oferta. Cuando hay poca oferta de servicios aéreos internacionales las tarifas suben y se hacen inaccesibles para buena parte de la población, por lo que hay que lograr que en interés del usuario estas mantengan una racionalidad que incentive el viaje y no lo limite sólo a algunos estratos socioeconómicos.

(vi) *Slots*. En Latinoamérica y el Caribe todavía no estamos siendo afectados por el grave congestionamiento de los aeropuertos internacionales y la necesidad de fijar franjas horarias para el arribo y despacho de las aeronaves (*slots*). Pero hay que tener en cuenta que en la medida que liberemos el acceso al mercado esto se convertirá en una nueva limitante para las empresas aéreas, y para los propios países.

(vii) *Facilitación del transporte aéreo internacional*. El Anexo 9 de la OACI, establece un conjunto de medidas que engloban dicha expresión: lamentablemente a partir de los acontecimientos de septiembre de 2001 en USA, los aspectos de facilitación han estado muy condicionados a la seguridad operacional y de personas e instalaciones. Ya en la segunda década del siglo XXI todavía hay muchas restricciones en Latinoamérica y el Caribe en materia de arribo a los aeropuertos, visas, requisitos aduaneros para pasajeros y carga, transporte terrestre desde y hacia las ciudades servidas, cambio de moneda, servicios de guarda equipaje en aeropuertos, requisitos de vacunas, etc. La liberación del acceso al mercado debe ir acompañada de una mejora en los aspectos precitados.

(viii) *Tasas e incentivos*. Por último, es necesario mencionar el tema de las tasas aeroportuarias (de aterrizaje, estacionamiento y de uso de la infraestructura) y de los incentivos. Las primeras han venido subiendo vertiginosamente lo cual crea un peso específico en los costos de operación de las empresas, los segundos, son necesarios para atraer inversiones privadas en aeropuertos, servicios aeroportuarios, líneas aéreas, y renovación de flota. La magnitud y variedad de los incentivos también pueden motivar la toma de decisiones para la apertura de nuevas rutas, asimismo los Estados pueden

otorgar estos para promover la apertura y mantenimiento de rutas sociales y comerciales.

2. Una definición de conectividad aérea

La postguerra devino en el crecimiento exponencial de la aviación comercial y con ella, la posibilidad de que una persona, esto es, un pasajero, pudiese usar este medio de transporte para llegar a un destino determinado y preseleccionado. Al respecto, la revisión bibliográfica realizada a lo largo del diplomado nos muestra que existe una abundante literatura que aborda diversos tópicos aeronáuticos y, de manera específica, el referido a la conceptualización del término "conectividad aérea".

En este sentido, observamos el concepto que realiza la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual indica lo siguiente:

No existe una definición única de la "conectividad" del transporte aéreo. Sin embargo, la conectividad es una característica de las redes y se puede definir de manera tal que constituya un indicador de la concentración de la red. Por lo tanto, la conectividad es la capacidad de una red para transportar a un pasajero de un punto a otro con la menor cantidad posible de conexiones y sin aumento de la tarifa, centrándose, desde la perspectiva comercial, en los tiempos mínimos de conexión con la mayor facilitación lo que, en última instancia, redundará en beneficios para los usuarios del transporte aéreo⁶.

En este orden de ideas, la OACI cita a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la cual no explica un concepto per se, pero sí indica lo siguiente: "La IATA desarrolló un indicador de conectividad para medir el grado de integración que un país tiene dentro de la red global de transporte aéreo. Esta medida tiene en cuenta el número y la importancia económica de los destinos ofrecidos desde los aeropuertos principales y la frecuencia del servicio a cada destino, ponderando por el tamaño del aeropuerto de destino"⁷.

Así mismo, ARVIS y SHEPERD, citados por la OACI, definen la conectividad como "la importancia de un país como un nodo dentro de la red de transporte aéreo global, capturando las relaciones de la red radial así como

⁶ OACI. *Conferencia mundial de transporte aéreo (ATCONF). Sexta Reunión*. 2013, en https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp020_es.pdf

⁷ OACI. *Conceptualización de conectividad y desarrollo de una métrica global sobre conectividad aérea*. 2017, en: https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-ANFS4/AN-FS4_NI04.pdf

la distancia. Se considera que un país está más conectado mientras más fuerte sea el esfuerzo que ejerce sobre el resto de la red”⁸.

Por su parte, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú (DGAC), define a la conectividad aérea como la “capacidad de una red para transportar a un pasajero de un punto a otro con la menor cantidad posible de conexiones, sin aumento de la tarifa, desde la perspectiva comercial en tiempos mínimos de conexión con la mayor facilitación”⁹.

En este orden de ideas, la Organización Mundial de Turismo, realiza la siguiente afirmación:

Si bien no existe una definición universal consensuada de “conectividad aérea”, por lo general se entiende como una medida global del nivel del servicio disponible (la variedad y la importancia económica de los orígenes/destinos, la fiabilidad y la frecuencia de los vuelos y las conexiones) gracias a la vinculación del sistema de aviación de un país con la red mundial de transporte aéreo. Cuanto más alto sea el grado de conectividad, mayor será el grado de acceso a la economía mundial¹⁰.

Finalmente, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), expresa lo siguiente, en relación a la conectividad aérea:

La aviación es un facilitador económico muy importante, contribuyendo en 2014 con más de 167 mil millones de dólares al PIB de América Latina y el Caribe y generando 5,2 millones de empleos en la región. La conectividad aérea permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas. También, apoya la competitividad económica, el aumento de la productividad, la mejora de la eficiencia y el fomento de la innovación. No obstante, a su vez, la relación es recíproca: la competitividad operativa y regulatoria de los entes gubernamentales es necesaria para el desarrollo de la conectividad aérea¹¹.

En base a todo lo anteriormente expuesto, y para efectos del presente artículo, definimos a la conectividad aérea como la capacidad que tiene una

⁸ Arvis y Shepard en “El índice de conectividad aérea: midiendo la integración en la red de transporte aéreo global”, citado por la OACI en *Conceptualización de conectividad y desarrollo de una métrica global sobre conectividad aérea*, ob. cit.

⁹ Dirección General de Aviación Civil de Perú. *Importancia de la infraestructura para mejorar la conectividad aérea*, en https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/turismo/eventos_capacitaciones/Primer_Foro_Internacional_de_Facilitacion_Turistica/Lunes_26_junio/Bloque_III/2.La_importancia_de_la_infraestructura_para_mejorar_la_conectividad_aerea_MTC.pdf

¹⁰ Organización Mundial de Turismo. *Políticas de turismo y transporte aéreo*, en: http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/background_paper_tourism_air_transport_policies_unwto_ga20_rev1_sp.pdf

¹¹ CEPAL. *Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política*, en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43411/1/S1800006_es.pdf

determinada nación, en función a infraestructura, medios de transporte aéreo y demás servicios asociados, que permiten el desplazamiento de un conjunto de personas, conforme a su elección voluntaria, ya sea por motivos personales, turismo o trabajo, desde dos puntos geográficos cualesquiera.

III. LA CONECTIVIDAD A LA LUZ DE LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE

A partir de la firma del Tratado de la Asociación de Estados del Caribe (AEC)¹², veinticinco Estados soberanos incluido Venezuela y diez miembros asociados para el fortalecimiento del Gran Caribe, excluidos (Puerto Rico, Vírgenes Americanas, Vírgenes Británicas, Montserrat, Anguila y Caimán); buscaron establecer en el Caribe una alianza en la que resaltan cinco aspectos para el desarrollo de la región, fundamentados en la consulta, cooperación y acción concertada para preservación y conservación del Mar Caribe y promover el turismo sostenible, el desarrollo de actividades económicas y comerciales, el transporte y la reducción de riesgos y manejo de desastres naturales.

Turismo sostenible y transporte. ¿Cuál es la razón para la objetivación de estos dos puntos? Podríamos, efectivamente, establecer que al ofrecer en el tratado el fortalecimiento de ambos aspectos, es porque las estadísticas analizadas, daban por enterado la importancia de establecer importantes líneas de interconexión en el Caribe y que Venezuela como país no solo con una importante influencia desde el punto de vista del negocio petrolero sino además con importantes bellezas turísticas podía influir de forma muy positiva en el desarrollo de toda la región al lograr ser la plataforma de desarrollo importante en razón de la conectividad.

Así, Venezuela resaltó en la ley aprobatoria del acuerdo sobre transporte aéreo entre los Estados miembros y asociados de la AEC el preámbulo primero titulado “Unir al Caribe por Aire y Mar”; luego de lo cual destacó la conciencia de los miembros firmantes en que las líneas aéreas deben prestar dentro de sus servicios “variedad de opciones del servicio aéreo al público viajero y el comercio” y, de cierre pero no menos importante, reconoció la necesidad de los Estados miembros de unir esfuerzos en una política que orientara sus decisiones vinculadas al transporte aéreo y la importancia del Convenio de Chicago de 1944, como el principal instrumento regulador de la operación de la aviación civil internacional.

Lo anterior, como muestra del interés nacional de generar una operación de aviación fortalecida por la conectividad con los Estados de la región y como

¹² Convenio de Asociación de Estados del Caribe. 24-07-1994. Cartagena de Indias. Colombia.

punto al mundo, aprovechando en sí nuestra ventajosa posición estratégica, respecto a lo cual el Prof. JORGE ÁLVAREZ MÉNDEZ¹³ recuerda que la geopolítica es fundamental para determinar la necesidad de conexión de un país, ya que a partir de allí se establece su influencia económica, política y social.

Así, partiendo del punto anterior podríamos entender que este Acuerdo comprende una región geográfica de suma importancia estratégica por su posición céntrica y a su vez periférica para los tres grandes mercados mundiales, lo que trae consigo el establecimiento de servicios aéreos subregionales para promover y desarrollar mercados comerciales y turísticos; por lo que sería acertado coincidir que la geopolítica sí es un factor determinante para lograr establecer el incremento de los puntos de conectividad aérea en el Caribe y que darán paso a los otros factores indicados anteriormente por el Prof. JORGE ÁLVAREZ MÉNDEZ, como son los económicos, políticos y sociales.

Haciendo un breve examen del transporte aéreo y los aportes económicos que genera la aviación civil al mundo contemporáneo, podríamos resaltar su influencia puesto que es imposible obviar el aporte económico de la aviación civil al PIB mundial. Así por ejemplo, dijo PATRICIO SEPÚLVEDA¹⁴, los empleos relacionados con el turismo y respaldados por el transporte aéreo alcanzan la cifra de 34.5 millones y el 51 % de los turistas internacionales viaja por avión; lo que genera una contribución al PIB mundial del turismo aéreo por el orden de 762 billones de dólares anuales; es decir, un impacto global de la aviación, incluyendo los ingresos directos, indirectos e inducidos del turismo sobre la cifra de 2.2 trillones de dólares al año; que se traduce en que la aviación genera el 3.5 % del PIB global y 56.6 millones de personas dependen del transporte aéreo y del turismo relacionado. Todo ello permite inferir que si la economía del transporte aéreo fuese –en el ejemplo usado por SEPÚLVEDA– la de un Estado, representaría la décima novena economía del mundo por sus resultados financieros.

Así mismo, es menester destacar que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en el marco de la conectividad aérea de los países miembros, lo cual abarca tanto a Venezuela como a los de la región caribeña, ha hecho notables esfuerzos orientados a la consolidación de este factor, destacándose dos grandes aristas: una enfocada hacia el direccionamiento de

¹³ Entrevista personal, 26-06-2019.

¹⁴ Citado por Jorge Álvarez en “Comentarios sobre la Doctrina Argentina de Derecho Aeronáutico Internacional y las libertades del aire, en el pensamiento del Dr. Enrique Ferreira”. *Revista de Humanidades y Educación*, Montalbán, 2017, en <http://revistasenlinea.saber.ucab.edu.ve/temas/index.php/revistamontalban/article/view/3352>

las políticas de transporte aéreo¹⁵, las cuales engloban (i) La seguridad operacional; (ii) Investigación de accidentes e incidentes; (iii) Seguridad de aviación civil y facilitación; (iv) Derechos de usuario; (v) Acceso a los mercados basado en la apertura de tráfico, equivalencia de oportunidades, sana competencia; (vi) Aspectos comerciales tales como: servicios a escala, venta y comercialización de servicios de transporte aéreo, participación en alianzas y acuerdos comerciales, sistemas de reserva por computadora, asignación de turnos (*slots*), subsidios, tributos y cargas a los usuarios; y (vii) Aspectos jurídicos tales como: armonización normativa, coordinación, medio ambiente, nacionalidad del transportador, conversión de divisas y transferencia de ganancias, empleo de personal no nacional, propiedad y control de transportistas aéreos, arrendamiento de aeronaves, solución de controversias y aspectos financieros.

Y por otra parte, la segunda arista está referida a la emisión de tarifas justas y competitivas¹⁶ por parte de los países miembros de la referida comisión, en aras de lograr un esquema competitivo entre los prestadores del servicio sin afectar los intereses del usuario y en pos de lograr y mantener la conectividad aérea en la región.

IV. SITUACIÓN DE LA CONECTIVIDAD INTERNA EN EL MARCO DE LA LEY DE POLÍTICA SOCIAL E INTEGRAL DEL TRANSPORTE AÉREO EN VENEZUELA

El transporte aéreo como sistema integral está concebido en el artículo 3 de la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo en Venezuela, en los convenios internacionales y el artículo 62 de la Ley de Aviación Civil que lo define como un “servicio público” que “comprende los actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea pasajeros, carga o correo, de un punto a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro”, siendo este clasificado por el artículo 63 *ejusdem* de acuerdo con la periodicidad de sus operaciones, al ámbito territorial donde se realiza, el uso y demás características que permitan diferenciarlos. De esta clasificación nos interesa destacar el servicio aéreo de transporte público comercial regular y no regular, definidos en la RAV 119, Sección 119.1. Aplicabilidad, del siguiente modo:

¹⁵ CLAC. *Resolución A23-1, Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo*. 2016, en: <http://clacsec.lima.icao.int/Decisiones/Decisiones2018/Cap01/1-RES/18ResA23-01.pdf>

¹⁶ CLAC. *Resolución A19-8, Condiciones generales atinentes a la comercialización de los servicios de transporte aéreo*. 2014, en: <http://clacsec.lima.icao.int/Decisiones/Decisiones2014/Castellano/Cap01/REC/18RecA19-08.pdf>

Operación Regular: es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga, correo, separadamente o en combinación, que es conducida de acuerdo con un itinerario de operación publicado, el cual incluye horas y fechas. Esta operación regular también incluye aquellos vuelos adicionales a los autorizados como operación regular, que son ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.

Operación No Regular: es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga, correo, separadamente o en combinación, que no es una operación regular y que es conducida como cualquier operación en la cual la hora de salida y los lugares de salida y llegada son específicamente negociados con el cliente o su representante.

Estos servicios aéreos comerciales pueden ser internos o internacionales, los internos se rigen por la Ley de Aeronáutica Civil y las normas y reglamentaciones que dicte el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y los internacionales por los Convenios, Protocolos y acuerdos bilaterales entre empresas de transporte aéreo en materia de reparto de rutas.

El mundo actual, moderno, globalizado, exige una conectividad eficiente y suficiente, que primeramente atienda total y completamente el mercado nacional, para luego acercarnos al internacional. La conectividad atendida adecuadamente permite el desarrollo personal y económico de las personas físicas y jurídicas y en general se traduce en prosperidad para el país que la promueve, siendo el turismo la industria que más se ha visto favorecida con ella, pero no es la única, la conectividad favorece el comercio interno y externo y el desarrollo de cualquier actividad lucrativa o no.

En la década de los ochenta y hasta bien entrado este siglo XXI, yo podría afirmar que Venezuela tenía una conectividad adecuada y en ascenso, sin embargo hoy hemos retrocedido a niveles de conectividad casi cero. Para compartir esta afirmación solo hay que mirar como nuestras principales ciudades no tienen conexión aérea entre sí o sí la tienen, es una vez al día o dos o tres veces por semana.

Pero ¿qué está ocurriendo para que nuestra colectividad interna este en niveles tan bajo? Primeramente y principalmente su sostenibilidad económica es imposible; el transporte aéreo también es una industria que como todas necesita operar a la luz de las regulaciones propias del servicio público que es; pero en el marco de la libre oferta y la demanda, lo cual si así fuere, se traduce en la continuidad del servicio, y de los otros beneficios económicos y turísticos a los que antes hicimos referencia como una operación regular.

La oferta y la demanda, en materia de transporte aéreo tienen que crearse con iniciativas públicas y privadas, conjunta o separadamente, que nos permitan identificar la relación entre los puntos que deseamos conectar. Así,

por ejemplo, el Estado Zulia es un excelente destino turístico, pero también es un Centro de Producción Petrolera.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

La conectividad aérea representa un elemento fundamental en el transporte de personas, así como de carga, en el marco de la aviación comercial. No obstante, existen diversos factores que ejercen una marcada influencia en la conectividad aérea y que establecen la fortaleza o debilidad de la misma, todo en el marco legal y técnico-operacional que la definen, institucionalizan y caracterizan.

El vocablo de conectividad aérea ha sido objeto de diversos estudios y ha sido formulado por un sinnúmero de autores quienes a pesar de tener sus propios puntos de vista, convergen hacia denominadores comunes que se circunscriben al uso del transporte aéreo por parte de personas, para el traslado hacia un punto geográfico determinado.

Así mismo, la Asociación de Estados del Caribe, ha definido los convenios y compromisos correspondientes que se orientan al fortalecimiento de la conectividad aérea en la región, quedando de parte de los países miembros el cumplimiento de las recomendaciones acordadas por éstos.

Finalmente, la conectividad aérea interna en el marco de la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo en Venezuela muestra dos dimensiones definidas pero distanciadas: una realidad teórica provista de un instrumento jurídico orientado hacia la optimización, en lo económico y social, de la conectividad aérea del país, en contraste con una realidad palpable donde existen marcadas debilidades y aspectos susceptibles de mejora, que representan obstáculos a superarse para lograr los enunciados propuestos en la norma legal antes citada.