

América del Sur

Análisis del Sector Aeronáutico

Resumen Ejecutivo



Este documento es un Resumen Ejecutivo del Estudio Analítico sobre la Integración del Transporte Aéreo en América del Sur. La versión completa de este informe puede descargarse gratuitamente en: www.caf.com/informessectoriales



ÍNDICE

1.	OBJETIVO Y MARCO DEL ESTUDIO	3
2.	CARACTERÍSTICAS DE LOS ACUERDOS BILATERALES	3
3.	METODOLOGÍA ANALÍTICA	4
4.	RESULTADOS	7
5.	CONCLUSIONES	10
6.	PRÓXIMOS PASOS	14

1. OBJETIVO Y MARCO DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio ha sido de revisar, de una manera actualizada, las políticas de transporte aéreo entre los países de América del Sur y sus incidencias en la integración regional a través del transporte aéreo.

Para ello, y tomando como punto de partida los resultados de una medición realizada por el consultor en un trabajo encomendado por CAF¹/BID² (en el marco de IIRSA³) en 2003, se realizó nuevamente un análisis de todos los acuerdos bilaterales vigentes entre los países de Suramérica, junto con un estudio sobre la cantidad de servicios aéreos ofrecidos dentro de la región.

Dicho análisis tuvo como finalidad identificar las variaciones en los derechos otorgados entre los países, en términos de capacidades y rutas, y las implicancias que éstas hayan podido tener en la utilización efectiva de esas capacidades, a través de frecuencias operadas por las líneas aéreas condicionando la integración de la región.

A partir de la identificación de las variaciones en los acuerdos bilaterales y en la red de rutas de los



países de América del Sur, se buscó identificar los niveles de integración de la región de una manera comparativa con la medición anterior. La diferencia en los indicadores permite evaluar las tendencias en los niveles de integración, así como la correlación entre los cambios de políticas y los niveles de conectividad efectiva.

2. CARACTERÍSTICAS DE LOS ACUERDOS BILATERALES

El tráfico aéreo internacional se encuentra regulado por acuerdos bilaterales entre países (estos acuerdos también pueden ser multilaterales⁴). Los mismos establecen las prerrogativas cedidas mutuamente con respecto a las políticas aéreas que rigen el transporte aéreo entre los países signatarios (o "las partes"). Básicamente definen todos o algunos de los siguientes puntos:

- Las líneas aéreas de cada país que serán designadas para hacer uso de las rutas entre los países (se define la cantidad de operadores aéreos por cada parte, e incluso se pueden especificar cuáles).
- Las rutas en las que pueden operar las líneas aéreas designadas, definidas en los "cuadros de rutas", los cuales pueden definir en forma general "...de cualquier punto del país A hacia cualquier punto del país B...", o en forma particular "...del aeropuerto X en el país A hacia el aeropuerto Z en el país B...".
- La capacidad que pueden ofrecer cada una de las partes, a través de sus respectivas líneas aéreas designadas, la cual puede estar medida en cantidad de vuelos, cantidad de asientos, tamaño de las aeronaves o en una combinación de las anteriores.

A solicitud de la Vicepresidencia de Infraestructura de la CAF, este informe ha sido elaborado por Andrés Ricover, Consultor de la Dirección de Análisis y Programación Sectorial.

1. Corporación Andina de Fomento (CAF).
2. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
3. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).
4. En el caso de los acuerdos multilaterales, todos los países son signatarios de un único documento el cual los regula de manera conjunta.

- Derechos adicionales, como por ejemplo la posibilidad de que las líneas aéreas de una parte (país A) pueda transportar pasajeros entre el otro país (B) y un tercer país (C).
- Métodos para la fijación o regulación de tarifas.

En definitiva, los bilaterales pueden definir los derechos que ambos países se otorgan respecto a la explotación del tráfico aéreo entre ellos y hacia terceros. Para unificar criterios en la elaboración de dichos acuerdos, la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO) enuncia las cinco libertades del aire, las que hacen referencia a los derechos básicos que se pueden otorgar mutuamente los países. A continuación se enuncian dichas libertades:

- Primera libertad: otorga derecho a sobrevolar el espacio aéreo de otro país.
- Segunda libertad: derecho a aterrizar en otro país.
- Tercera libertad: derecho a transportar pasajeros desde el país de bandera hacia el otro.
- Cuarta libertad: derecho a transportar pasajeros desde el otro país al país de bandera.
- Quinta libertad: derecho de una línea aérea a transportar pasajeros entre otro país y un tercero, por medio de un servicio que comience o finalice en el propio país (el o los terceros países deben acceder a este derecho).

A estos cinco derechos básicos se le han sumado otros tres:

- Sexta libertad: derecho de un país determinado de utilizar dos pares de derechos de 3ras y 4tas para transportar pasajeros entre otros dos países, utilizando

el propio país como punto de transferencia. Esto significa que un país A, haciendo uso de sus derechos básicos con otro país B, levanta pasajeros en B para llevarlos a A, en donde los transfiere a otro vuelo con destino a un tercer país C, con el cual se rige también por los derechos básicos. De esta manera, las líneas aéreas del país A pueden acceder al mercado de transporte de pasajeros entre B y C.

- Séptima libertad: el derecho de una línea aérea de operar tráfico entre otros dos países ajenos al propio, por medio de servicios que estén totalmente fuera del propio país.
- Octava libertad: derecho de una línea aérea designada de realizar vuelos de cabotaje en el otro país involucrado, es decir, de servir vuelos domésticos (o nacionales) en un país distinto al propio.

Normalmente los países fijan sus derechos bilaterales de tráfico a través de Actas de Entendimiento, o de Consulta, las cuales sufren modificaciones periódicas a partir de encuentros entre las autoridades aeronáuticas de cada una de las partes.

3. METODOLOGÍA ANALÍTICA

A los efectos del análisis de los acuerdos bilaterales, el estudio siguió una metodología analítica idéntica a la empleada en el trabajo del año 2003, en la medición cualitativa y cuantitativa de los acuerdos bilaterales. Asimismo, se respetó la misma metodología en la medición de la utilización de esos derechos, dado por los servicios efectivos existentes de frecuencias aéreas entre pares de ciudades. De este modo los resultados de ambas mediciones en el tiempo pudieron ser perfectamente comparables, permitiendo establecer relaciones empíricas.

Los bilaterales han sido vueltos a clasificar de acuerdo a su aptitud para favorecer la flexibilización e integración por medio de la competitividad. Asimismo se analizaron la cantidad de servicios (frecuencias) efectivos existentes entre los principales pares de puntos dentro de la región.

La intención del ejercicio fue la de medir las condiciones que establecen los Estados en sus políticas aéreas, de modo que permita fomentar el desarrollo de las conexiones aéreas, derivando en más servicios entre los países bajo condiciones de libre competencia, lográndose tarifas más bajas y facilitando a su vez la integración de la región. Esta medición daría una medida de la aptitud de competitividad existente.

Para ello se llevó a cabo un análisis cuantitativo por medio del cual se ha calificado cada bilateral en función de las aptitudes que presenta en tres criterios básicos:

- Aptitudes para capturar mercados (de tercera y cuarta libertad).
- Aptitudes para aumentar la competencia (en mercados de tercera y cuarta libertad).
- Aptitudes para participar en mercados de quinta y sexta libertad.

Aptitudes para capturar mercados implica analizar las oportunidades presentadas a los operadores para establecer servicios entre los países. Ello implica permitir que las frecuencias y capacidades acordadas sean suficientes para los volúmenes de tráfico existentes, así como para poder participar en mercados hacia/desde terceros países, especialmente extra-regionales. Mientras mayor es la libertad de oportunidades, mayor es el puntaje obtenido.

Aptitudes para aumentar la competencia se refiere a la condición de permitir varios operadores de un mismo país (una misma bandera), lo que se denomina múltiple designación. Se ha tenido en cuenta la posibilidad de que se concedieran derechos de operar entre dos países de la región a operadores extra-regionales, lo que en definitiva implica un aumento de los operadores autorizados a atender esa ruta.

Por último, se analizaron las *aptitudes para participar*, o las posibilidades que tienen ambas banderas de desarrollar servicios aéreos hacia otros mercados, dentro o fuera de la región. Teniendo en cuenta la debilidad de los mercados en la mayoría de las rutas bajo análisis, este factor constituye un elemento fundamental para el establecimiento de los servicios entre países suramericanos.

La calificación ha sido de uno a cinco, otorgando cinco para el que mejores garantías ofrece de que se cumplan los objetivos, descendiendo hasta uno en los casos más restrictivos, propios de políticas más proteccionistas.

A los efectos de la valuación se utilizó el Cuadro 1, el cual refleja la valoración de cada uno de los criterios de acuerdo a las condiciones dadas.

De esta manera se obtuvieron valores por bilateral, para cada uno de las tres aptitudes definidas. La valoración de cada criterio dio origen a una matriz de doble entrada, resultando finalmente en tres matrices distintas. La valoración de las tres matrices fue consolidada, utilizándose un criterio de ponderación arbitrario que fijaría el peso de cada uno de los tres conceptos en la puntuación total.

De este modo se asignaron los siguientes pesos relativos:

- Aptitudes para capturar mercados: 40%.
- Aptitudes para aumentar la competencia: 20%.
- Aptitudes para participar: 40%.

Utilizando estos porcentajes, se dio origen a una cuarta matriz que sumara la puntuación, obteniéndose un valor total ponderado por bilateral.

Los puntajes de cada relación bilateral fueron sumados para cada país, estableciéndose un indicador de la política aérea adoptada por ese país hacia los demás países de la región. Este puntaje global daría una medida de las aptitudes de competitividad existentes. Es decir, el país que obtenga

el mayor valor es el que tiene posibilidades de tener las mejores conexiones con los restantes países suramericanos.

En el armado de la matriz, en los casos en los que no existiera un bilateral, o en aquellos en los que a pesar de existir un bilateral no existieran servicios por falta de interés económico, se les ha asignado un puntaje nulo. De este modo se le asignó igual valor a la falta de un acuerdo, como a aquellos casos en los que los acuerdos firmados no son consecuentes con la realidad de los estados firmantes, conllevando a una falta de interés económico en establecer servicios.

Cuadro 1: Método y puntajes de valoración de los convenios bilaterales para la determinación de las aptitudes de competitividad

Conceptos		Valor	
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Libre	5
		Regulada con sobrante (frecuencias que no se utilizan)	4
		Regulada utilizándose todas las frecuencias	3
		Regulada con restricciones, pero con aumentos de oferta por permisos provisionales	2
		Regulada con restricciones en oferta	1
	Aptitudes para aumentar la competencia	Designación múltiple	5
		Designación múltiple, pero frecuencias insuficientes	4
		Designación única con 5tas de terceros	3
		Designación única con 6tas de terceros	2
		Designación única con oferta insuficiente	1
Mercados de 5ta y 6ta libertades	Aptitudes para participar	5tas extra-regionales libres ó 6tas extra-regionales equilibradas	5
		5tas extra-regionales restringidas, pero 6tas extra-regionales y 5tas regionales importantes	4
		5tas extra-regionales restringidas, pero 5tas ó 6tas regionales importantes	3
		5tas extra-regionales restringidas para una de las partes, sin compensación	2
		5tas extra-regionales muy restringidas o nulas para una de las partes, sin compensación	1

Fuente: elaboración propia



Adicionalmente, se ha calculado la suma por país para cada uno de los tres conceptos en forma independiente, permitiendo analizar la aptitud de cada uno de los países de acuerdo a las políticas seguidas en la concertación de todos los bilaterales celebrados con los demás países. Aquí también se han depurado los bilaterales inexistentes o aquellos que no han dado origen a ningún tipo de servicios.

Además de los acuerdos bilaterales vigentes, se han estudiado los servicios ofrecidos por las compañías aéreas, tanto regionales como extra regionales, dentro del continente.

El análisis de la demanda efectiva se basó en el cálculo de la cantidad de vuelos disponibles que permiten unir un conjunto de 70 pares de ciudades seleccionadas. La utilización de los derechos existentes por parte de los operadores aéreos es la cantidad de vuelos o frecuencias que conectan los puntos, lo que en última instancia determina la integración efectiva de la región.

Como primer paso se seleccionaron 70 pares de ciudades dentro de la región, teniendo en cuenta que dicha muestra debería ser representativa de la totalidad de los servicios existentes. Los pares de puntos seleccionados incluyen rutas troncales (que conectan dos ciudades principales y con alto volumen de tráfico) y también rutas regionales (que conectan una ciudad principal y una secundaria, con un volumen de tráfico menor).

Los resultados se colocaron en un cuadro de doble entrada, ubicando los pares de ciudades en las filas y en las columnas las líneas aéreas de la región que cubren esas rutas. La intersección contiene la cantidad de frecuencias ofrecidas por cada aerolínea entre cada par de puntos. El cuadro se puede leer tanto horizontal como verticalmente, obteniendo en el primer sentido la cantidad total de frecuencias ofrecidas entre cada par de puntos y en el segundo la cantidad total de frecuencias ofrecidas por una aerolínea en los setenta pares de puntos seleccionados.

La información de las frecuencias ofrecidas fue extraída de la Guía Oficial de Líneas Aéreas (*Official Airline Guide-OAG*). La OAG es una base de datos electrónica que cuenta con los itinerarios de todas las aerolíneas del mundo.

Tanto en la medición original del estudio de 2003 como en la actual, las frecuencias se midieron en forma semanal tomando una semana de mediados de enero 2006. Se utilizó la misma semana para la medición en cada uno de los años, de modo de evitar los efectos de la estacionalidad, que influyen en la capacidad ofrecida.

4. RESULTADOS

La posibilidad de realizar el estudio de integración del transporte aéreo en la región, siguiendo la misma metodología, y tres años después, representa una oportunidad única de poder medir los resultados y correlacionarlos con variables explicativas. El trabajo no se limitó a calcular nuevos valores en las mediciones de conectividad, sino que buscó identificar aquellos factores que la condicionan, midiendo desde el punto de vista empírico la relación entre las políticas implementadas y los niveles de integración efectiva dadas por los servicios aéreos disponibles.

Cuadro 2: Variación en la calificación de aptitudes de competitividad (2003-2006)

País	Valor medido en 2006	Valor medido en 2003	Variación porcentual 2006-2003
Chile	36,60	31,00	18%
Brasil	31,20	28,60	9%
Argentina	29,80	26,40	13%
Bolivia	27,00	23,20	16%
Perú	25,80	23,20	11%
Colombia	23,80	22,80	4%
Ecuador	23,00	19,00	21%
Venezuela	19,60	17,00	15%
Paraguay	16,20	15,20	7%
Uruguay	11,60	10,00	16%
Surinam	1,40	2,20	-36%
Guyana	0,00	0,00	0%

Fuente: datos de 2006: elaborados por el consultor. Datos de 2003: *Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica*, abril 2003-Ricover/Negre-Banco Interamericano de Desarrollo.

El Cuadro 2 presenta los resultados de la medición realizada sobre los acuerdos bilaterales, y la comparación con los valores del estudio de 2003.

Del Cuadro 2 se desprende que la variación fue, a excepción de Surinam, hacia una política de mayor predisposición en la integración.

Así mismo, cabe remarcar que, a pesar de que todos los países sufrieron modificaciones en las calificaciones, las posiciones relativas de cada uno con respecto al resto se mantuvieron, indicando que, si bien casi todos han liberalizado sus políticas, aquellos países que en 2003 resultaban los más propensos hacia políticas liberalizadoras del tráfico aéreo, continúan siéndolo en la actualidad (Chile, Brasil y Argentina).

La variación en la puntuación ha fluctuado de entre un 36% (Surinam) hasta un 21% (Ecuador). Las

variaciones positivas han fluctuado entre 4% y 21%. El promedio de los once primeros países ha sido de 6% de incremento, en tanto que los primeros nueve promedian 14% de aumento en la calificación. Esto demostraría una mejora en las condiciones dadas para una mayor integración regional.

Sin embargo, la medición de las capacidades efectivas ofrecidas parece demostrar lo contrario. Al analizar las frecuencias disponibles entre los principales 70 pares de puntos dentro de la región se comprueba que el número de vuelos ha disminuido. Las frecuencias se redujeron en 18% en 2006 respecto a 2003, de 1.147 vuelos semanales a 943⁵.

En el Cuadro 3 se presenta la variación en las frecuencias en los 70 pares de puntos analizados entre 2003 y 2006.

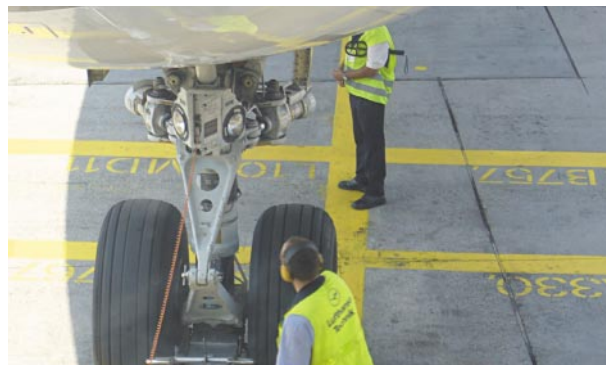
5. Fuente: *Official Airline Guide (OAG)*.

5. CONCLUSIONES

El cambio ocurrido en los acuerdos bilaterales permite confirmar las conclusiones del trabajo anterior: la posibilidad de operar rutas hacia afuera de la región el verdadero generador de servicios aéreos. Si bien se han cedido mayores libertades en derechos básicos entre países (derechos de terceras y cuartas), así como de transportar pasajeros hacia terceros países dentro de la región (quintas intra-regionales), la oferta de vuelos (el número de frecuencias que unen pares de puntos) dentro de la región no sólo no se incrementó, sino que se redujo en casi 18% con respecto a 2003. Inclusive, aún existen diez acuerdos entre países que no tienen ningún servicio aéreo regular (excluyendo Guyana y Surinam), cifra que si bien es menor a los 13 existentes en 2003, es significativa.

La calificación otorgada a cada uno de los países en función de los bilaterales, revela un aumento en la predisposición a liberar las políticas aéreas. De hecho, el análisis comparativo de los acuerdos bilaterales vigentes respecto a los de 2003 destaca que prácticamente en todos los casos se han incrementado los derechos, resultando en un aumento en la capacidad disponible o potencial, que los países se otorgan entre sí.

Del total de 40 acuerdos bilaterales, 13 experimentaron modificaciones en cuanto a la cantidad total de frecuencias autorizadas; 12 han sido los acuerdos que han aumentado las frecuencias, en tanto que sólo en uno la capacidad disminuyó. Cabe aclarar que la gran parte de los bilaterales no se han modificado debido a que la capacidad disponible estaba ya totalmente liberada (como por ejemplo, entre los países de la Comunidad Andina). Sin embargo, la liberación de derechos se ha limitado a rutas dentro de la región, y no hacia destinos fuera de ésta. Históricamente, las líneas aéreas designadas por los países de Suramérica han sido restringidas en sus posibilidades de capturar tráfi-



cos de los países del norte en rutas hacia los grandes centros de tráfico en América del Norte y Europa. Esta tendencia no ha cambiado, quedando aún reservado gran parte del tráfico entre cada país y los destinos fuera de la región, para las líneas aéreas designadas por cada Estado.

Por su parte, las líneas aéreas de los países del norte del continente pueden capturar tráficos de los países del sur, llevándolos a sus países y cambiándolos de vuelo hacia destinos fuera de la región, ejerciendo lo que se conoce en la industria como derechos de sexta libertad. Los países suramericanos han respondido a esta tendencia limitando los derechos básicos de tráfico entre el propio país y terceros dentro de la región (conocidos como derechos de tercera y cuarta libertad) para limitar a las aerolíneas de los países del norte la posibilidad de capturar tráficos con destinos hacia destinos fuera de la región. De esta manera, dado que los países del norte no otorgaban derechos para los del sur de parar en sus ciudades para llevar tráficos hacia el norte, los países del sur implementaron políticas que impidieran a los del norte llevarse tráficos a través de sus países hacia el norte.

Las actitudes proteccionistas de todos los países respecto a sus propias líneas aéreas, caracterizado por la restricción de entrada a los mercados hacia el norte, y en menor medida por las limitaciones de los países del sur negando libertades básicas hacia los países septentrionales, culminaron por obstruir cualquier intento de conectividad integradora regional.

A pesar de que, según lo mencionado anteriormente, las restricciones impuestas entre los países se han relajado notoriamente, los resultados positivos de la calificación de los acuerdos bilaterales no se encuentran acompañados por un aumento de la capacidad ofrecida a través de los vuelos regulares dentro de la región. Para los mismos pares de ciudades analizadas en 2003, la medición de capacidad efectiva demostró que el número de frecuencias operadas, lejos de incrementarse, disminuyó.

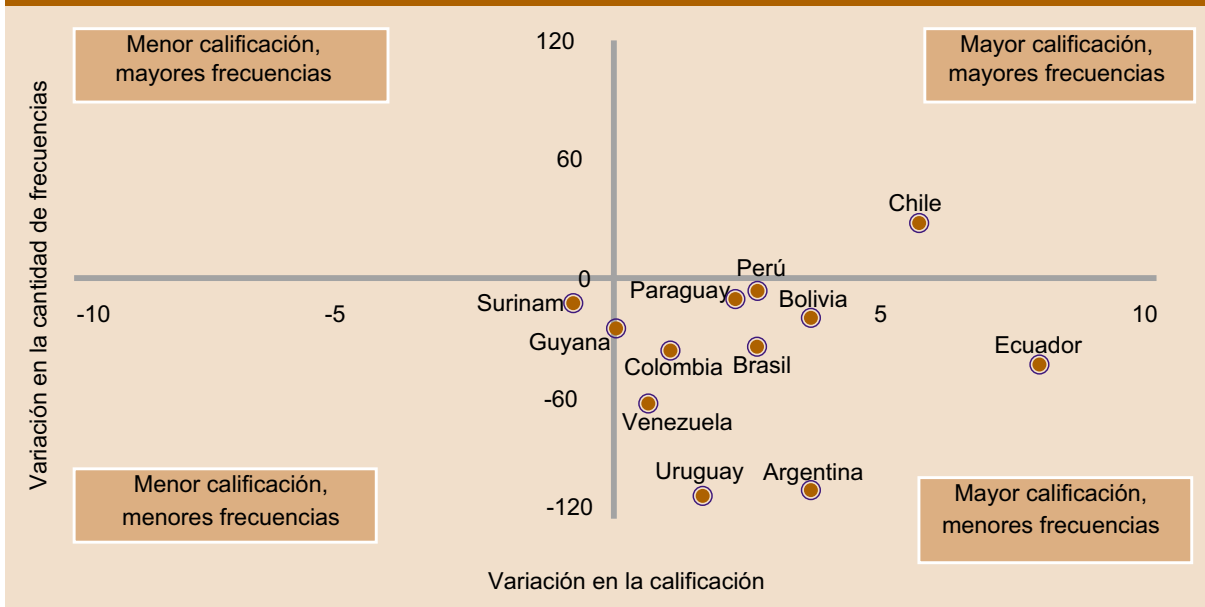
Si bien la oferta de derechos parece haber aumentado, las líneas aéreas estarían haciendo inclusive menos uso de ellas. Las frecuencias entre los países disminuyeron de 1.147 a 943, un 18%. Si bien por un lado la cesión de derechos entre los países ha aumentado, como se mostró en el aumento relativo de las calificaciones a los países, el uso efectivo de estos derechos ha disminuido, como se ve en la cantidad efectiva de vuelos entre pares de ciudades.

Se ha graficado la relación en la variación de las calificaciones otorgadas según la aptitud de competitividad, o el grado de predisposición de los países hacia una política liberadora, y la variación en la cantidad de frecuencias efectivas operadas entre los puntos de la región. Los resultados se plasmaron en un gráfico de dos ejes, permitiendo establecer una relación entre ambas variaciones.

Como puede observarse en el Gráfico 1, los países se han desplazado hacia una mejor calificación respecto a su aptitud para la competencia, siendo la diferencia relativa positiva en todos los casos (a excepción de Surinam), lo que los ubica a la derecha del eje vertical.

Por su parte, en función de las frecuencias operadas por país, se revela una disminución visible en el hecho de que todos los puntos que representan la diferencia relativa de la cantidad de frecuencias existentes se encuentran por debajo del eje horizontal –a excepción de Chile, que aumentó.

Gráfico 1: Variación relativa en la calificación de aptitudes de competitividad y en las frecuencias efectivas ofrecidas por país (2003-2006)



Fuente: datos de 2006 elaborados por el consultor. Datos de 2003 del estudio por el mismo consultor: *Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica, abril 2003-Ricover/Negre-Banco Interamericano de Desarrollo.*

A pesar de que estos resultados (acuerdos bilaterales más liberales y menor cantidad de frecuencias operadas) pueden parecer contradictorios, confirman de hecho la teoría formulada años atrás. La calificación derivada de aumentos de capacidad no es de por sí el motor integrador, sino la predisposición de los países de otorgarse derechos de tráfico hacia puntos fuera de la región.

Las revisiones de los acuerdos bilaterales que puedan haberse llevado a cabo en cada uno de los encuentros entre autoridades fijadoras de política aérea, desde el año 2003 hasta esta parte han relajado sus limitaciones dentro de la región, mejorando las condiciones de integración. Sin embargo, este cambio de política no se vio reflejado en las frecuencias existentes entre los países, las cuales se han reducido.

Aprovechando la valiosa oportunidad de poder realizar el mismo estudio coyuntural en dos momentos separados tres años entre sí, y utilizando la misma metodología, se ha podido llegar a una conclusión empírica que sustenta la teoría formulada entonces: la liberación de los derechos respecto a los servicios dentro de la región no es condición suficiente para la mayor integración. No necesariamente por adoptar políticas más relajadas entre los países de la región, se llega a lograr una mejor conectividad.

De aquí se desprende entonces la segunda conclusión: el verdadero motor de integración regional está condicionado por la flexibilización en los derechos a rutas hacia centros de generación de tráfico de mayor importancia, que están ubicados fuera de la región.

Esta teoría sigue sin ser probada empíricamente, pues al no haberse dado la condición que plantea la hipótesis no se puede medir un antes y un después. Sin embargo, la experiencia internacional sostiene también esta teoría, como por ejemplo la



relación de ciertos mercados africanos con destinos en Europa.

Puede verse que los países han relajado sus posiciones entre ellos en lo que respecta a derechos de terceras y cuartas, e inclusive de quintas, pero siempre dentro de la región. Estas ampliaciones en los derechos básicos de tráfico no han motivado un aumento de las frecuencias operadas por las líneas aéreas. Mientras tanto, las quintas hacia puntos fuera de la región continúan siendo celosamente reservadas.

Pudo observarse que los corredores con mayor volumen de tráfico se encuentran dentro de las sub-regiones, ya sea en el Cono Sur o en la zona norte del sub-continente, en todos los casos en rutas de hasta no más de tres horas. En los ejes norte-sur no hay prácticamente operaciones con frecuencias mayores a siete por semana, a excepción de las rutas de Buenos Aires y Santiago de Chile hacia Lima. Con 24 y 32 frecuencias respectivamente, este resultado es consecuencia del desarrollo de Lan Chile y el Grupo Taca del *hub* en Lima. Este resultado sostiene el supuesto que es el tráfico extra regional es el verdadero motor de la conectividad dentro de la región.

Se advierte también que en el tráfico entre países ubicados en el eje norte-sur, la mayor parte del tráfico es transportada por una línea aérea basada en un país del norte, aprovechando el ejercicio de sextas libertades⁶ para destinos extra regionales en el Caribe, América del Norte e inclusive Europa.

6. El transporte de tráfico de un país al país de origen de la línea aérea, para ser reembarcados luego a un tercer país.



con los operadores extranjeros (generalmente de Estados Unidos y Europa).

A modo de síntesis, si bien se advierte una considerable liberalización en los acuerdos en términos de terceras y cuartas, no se observa un aumento de los servicios intra-regionales en la misma medida. Las restricciones geográficas y de frecuencias que pesan sobre los derechos de quinta extra-regionales se han suavizado en alguna medida, pero aún constituyen una importante limitación para que las líneas aéreas de la región hagan uso de estas concesiones de una forma atractiva desde el punto de vista comercial.

Las políticas aéreas entre los países de la región deberán permitir la libre asociación de sus líneas aéreas, así como contemplar la eliminación de todo tipo de trabas a las inversiones recíprocas, sin limitación a porcentajes máximos de propiedad y control. Esto permitiría a las líneas aéreas ubicar bases principales o secundarias en aquellos puntos desde donde puedan acceder a mejores mercados fuera de la región, contrarrestando las ventajas que pudieran derivar de las posiciones geográficas de unos países con respecto a los otros.

Las limitaciones existentes a los operadores de expandir sus servicios hacia otros países de la región, a través de inversiones en otras líneas o la operación directa de líneas aéreas subsidiarias, restringen los volúmenes de tráfico impidiendo aprovechar las economías de escala que se pudieran obtener.

Una mayor liberalización en la concesión de quintas⁷ extra-regionales de los países del norte a los del sur, implicaría la posibilidad, para las líneas aéreas basadas en Suramérica de acceder a los mercados del norte hacia destinos fuera de la región.

A su vez, estas rutas incrementarían sustancialmente las conexiones dentro de la región dado por el aumento de vuelos en terceras, cuartas y quintas de los operadores del sur, y de terceras, cuartas y sextas para los del norte. Esta situación sería deseable por cuanto los derechos de quinta servirían para equilibrar las sextas naturales que los países del norte poseen actualmente, creando mayor competencia en los mercados y beneficiando en última instancia al pasajero.

Adicionalmente, las líneas aéreas de la región podrían desarrollar las economías de escala para servir eficientemente puntos dentro y fuera de la región, logrando competir en forma más eficiente

7. El transporte de tráfico entre dos países ajenos al de la línea aérea.

6. PRÓXIMOS PASOS

En virtud de las conclusiones alcanzadas en el presente informe, y desde el punto de vista de la política aérea, los siguientes serían los pasos a seguir:

- Incorporación de las quintas extra-regionales como tema fundamental en las sucesivas rondas de negociaciones entre los países de la región, sobre todo en aquellas que involucren a algún país del norte del continente. Para ello es de vital importancia que las partes interesadas (autoridades de política aérea, aerolíneas, aeropuertos, sindicatos, etc.) conozcan los potenciales beneficios resultantes de estas acciones.
- Se propone la revisión del acuerdo multilateral que regula el tráfico entre los países del norte del continente, miembros de la Comunidad Andina, dado que dicho documento es aún sumamente restrictivo en cuanto a quintas extra-regionales. El hecho de tratarse de un documento único probablemente resultaría en una negociación menos prolongada que si se tratara de un acuerdo por cada par de países.
- No debería dejar de evaluarse la conveniencia y factibilidad de que los países que no son miembros de la Comunidad Andina negocien con dicho bloque en conjunto en lugar de negociar con cada país por separado. Si se logra consenso dentro del bloque en liberar las quintas extra-regionales, la negociación con el conjunto de países reduciría notablemente el tiempo y esfuerzo requerido.
- Dado que las modificaciones propuestas probablemente generarían la oposición de distintos sectores, es importante que como paso previo a cualquier acción se informe a todas las partes interesadas de los beneficios potenciales asociados para la región en su conjunto.
- Las políticas integradoras entre los países deberán contemplar la asociación irrestricta entre operadores aéreos de distintos países, así como la inversión a través de fronteras sin limitación a porcentajes de propiedad máxima o control efectivo. Esto facilitaría el acceso a los mejores mercados para todos los operadores de la región, fortaleciéndolos frente a operadores de fuera de la región. La protección por parte de los Estados de los operadores de sus propios países limita los niveles de competitividad, traduciéndose en menores alternativas para los pasajeros, con mayores costos y menores niveles de servicio.

Descargo de Responsabilidades

La CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO ("Corporación") ha publicado este documento ("Documento") con fines exclusivamente informativos sobre el desarrollo y las actividades de la Corporación y/o sobre temas relacionados al ámbito de Infraestructura.

Por lo tanto, los usuarios no pueden transferir, copiar, imprimir y en general hacer uso de la información, salvo que dicho uso sea sin fines comerciales.

Adicionalmente, este Documento puede incluir trabajos y documentos elaborados por terceros, los cuales pudieran haber sido realizados por consultores ajenos o no a la Corporación.

La presentación de todo este material se efectúa con fines exclusivamente informativos y la Corporación, de ninguna manera, se hace solidaria con sus contenidos o con las implicaciones que de los mismos se pueda realizar. La Corporación no asume responsabilidad alguna por la información contenida en dichos trabajos y documentos.

Este Documento puede incluir direcciones a sitios web de terceros.

Las direcciones enunciadas no están bajo el control de la Corporación, quien no es responsable de sus contenidos.

La Corporación provee estos enlaces como un servicio a los usuarios del Documento y sus inclusiones no implican el respaldo o la aprobación de los materiales u opiniones publicadas en los mismos.

Por consiguiente, el uso del contenido de este Documento es sólo al riesgo del usuario.

La Corporación no garantiza ni puede ser tenida como responsable por el contenido, la exactitud o la integridad del material que aparece en este Documento y, por lo tanto, sus contenidos no comprometen a la Corporación.

Adicionalmente, bajo ninguna circunstancia la Corporación podrá ser tenida como responsable por pérdidas, daños, compromisos o gastos incurridos o asumidos como resultado del uso del contenido de este Documento.

Nada en este Documento puede o debe interpretarse como una renuncia a las inmunidades, exenciones y privilegios otorgados a la Corporación por su Convenio Constitutivo o por los acuerdos celebrados o que se celebren entre la Corporación y sus países accionistas.